

**T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KIYI YENİLEME PROJELERİ: PROJE GELİŞTİRME STRATEJİLERİ VE
KORUMA YAKLAŞIMLARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Fatma TANIŞ

Mimarlık Anabilim Dalı

Koruma ve Restorasyon Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Oğuz Ceylan

MAYIS 2018

**T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KIYI YENİLEME PROJELERİ: PROJE GELİŞTİRME STRATEJİLERİ VE
KORUMA YAKLAŞIMLARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Fatma Tanış

Mimarlık Anabilim Dalı

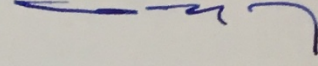
Koruma ve Restorasyon Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Oğuz Ceylan

MAYIS 2018

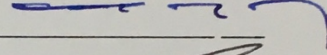
Fatma TANIŞ tarafından hazırlanan KIYI YENİLEME PROJELERİ: PROJE GELİŞTİRME STRATEJİLERİ VE KORUMA YAKLAŞIMLARI adlı bu tezin yüksek lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Oğuz Ceylan
Tez Yöneticisi

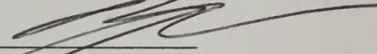


Bu çalışma, jürimiz tarafından Mimarlık Anabilim Dalında yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

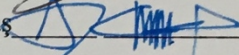
Başkan : Prof. Dr. Oğuz Ceylan _____



Üye : Prof. Dr. Nuran Zeren Gülersoy _____



Üye : Doç. Dr. Adem Erdem Erbaş _____



Üye : _____

Üye : _____

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.





Aileme,



Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım klavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel etik kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- ücret karşılığı başka kişilere yazdırmadığımı (dikte etme dışında), uygulamalarımı yaptırmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

....



KIYI YENİLEME PROJELERİ: PROJELERİN GELİŞTİRME STRATEJİLERİ VE KORUMA YAKLAŞIMLARI

ÖZET

Denizcilik ve deniz aşırı ticari faaliyetlerin sürdürülmelerinde yaşanan teknolojik gelişmeler ve buna bağlı olarak geliştirilen stratejik uygulamalar, 20. yüzyıl ortalarından itibaren liman şehirlerinde su ile kara arayüzünde geniş alanlara yayılan köhnemeye sebep olmuş ve kaçınılmaz sonuçlara yol açmıştır. Kıyı yenileme projeleri ile 1960lı yıllardan bu yana Kuzey Amerika'dan başlayarak dünyanın farklı coğrafalarında yerel yönetimlerin kararları ve vizyonları doğrultusunda farklı zaman dilimlerinde de olsa küreselleşmenin doğal bir sonucu olarak hemen hemen her liman şehrinin köhnemiş kentsel alanlarında dönüşüm yaşanmış, yaşanmakta ya da yaşanması planlanmaktadır. Geçmişten bugüne gerçekleşmiş her proje kendi döneminin koşulları altında ve geliştirdikleri vizyonlar çerçevesinde kıyıları dönüştürmüşlerdir. Her birinin uygulamaları ve deneyimleri kendilerinden sonra gelen projeler için öncü ve yol gösterici olmuştur. Dolayısıyla tarihsel süreçte takip edildiği zaman kıyı yenileme projelerinin her aşamasında yaşanan gelişmeler ve bugün genel yaklaşımların neye evrildiği gözlemlenebilir. Bundan ötürü, bu çalışma kapsamında sırasıyla 1960lardan günümüze; Baltimore Inner Harbour, Rotterdam Kop van Zuid, Barselona Port Vell, Anvers het Eilandje ve Bordeaux Garonne Nehri Yenileme Projeleri; kıyı yenileme projesi geliştirme stratejileri, hedefler, planlama kararları, organizasyonel strüktür, koruma yaklaşımları ve her bir proje ile ilgili görüş ve değerlendirmelere yer verilerek incelenmiştir. Bu projelerin yanısıra RDM Rotterdam Tersaneleri Dönüşümü ve Gdansk Tersaneleri Dönüşümü ile liman faaliyetlerine hizmet etmiş endüstri mirası dönüşümleri yine kıyı yenileme projeleri üst başlığı altında değerlendirilmiştir. Bu projelerin analiz edilmesiyle, üzerinde durulması gereken, güncel kıyı yenileme projeleri için önemli olan *Kıyı Yenileme Projelerinin Sürdürülebilirliği, Kıyı Yenileme Alanlarında Kamusal Alan Kullanımı ve Önemi ile Bütünleşik Kentsel Koruma ve Geliştirme Sürecinin Stratejik Yönetilmesi* konuları belirlenmiş ve detaylandırılmıştır. Edinilen bilgiler ışığında günümüzde koruma yaklaşımlarınının kıyı yenileme projelerindeki rolü ve önemi aktarılmıştır.

Her liman şehri geçmişten günümüze küreselleşmenin kıyılarına etkisi ile birlikte ve doğal bir sonucu olarak kıyı yenileme projelerine ev sahipliği yapmıştır ya da yapacaktır. Yapılan analizler ve araştırmalar ışığında, günümüzde devam etmekte olan fakat süreci aksayan ve gelecekte gerçekleştirilecek olan projelere dair sürdürülebilir ve ideal bir dönüşümün yaşanması, liman faaliyetlerine hizmet etmiş ve yine bu faaliyetler aracılığıyla taşınmış bilginin bir eseri, bir "liman mirası" olarak vurgulanan kültürel miras alanlarının korunarak yaşatılması için gereken stratejiler ve koruma yaklaşımları belirtilmiştir.



WATERFRONT REGENERATION PROJECTS | DEVELOPMENT STRATEGIES AND CONSERVATION APPROACHES

SUMMARY

The waterfront is an invaluable intersection of the local host country and the global outside world owing to overseas trade relations since ancient times. As a natural consequence of port activities, the built environment has developed gradually. Throughout history, technological developments have occurred and trade relations have spread to wider geographies, therewith developing trade relations between empires and countries through trade treaties. Every interaction between cultures has contributed to the waterfront as well as to the city. It is clear from evidence that the knowledge of experts, planning professionals and the labour class have travelled along the port activities and have built the waterfronts. As a result of these travelling ideas through certain actors, port cities have supplied the required spaces, such as warehouses, docks, quays, customs buildings etc., for the maintenance of port activities, thereby contributing to global trade. Therefore, it is not a coincidence that allied cities like Antwerp and Amsterdam resemble each other. It is a result of the traded knowledge which is embedded and manifested physically/concretely in the built environment as proof of the first recognition of globalization. For that reason, the waterfronts of port cities must be considered as a cultural heritage, which was cultivated at the intersection of the local and the global. In other words, the tangible and intangible heritage is a legacy of transmitted human knowledge across boundaries.

However, in some cases, being at the intersection of the local and the global has not been widely considered by local decision makers, or it has never been the subject of heritage debates at the local level. For that reason, this work emphasises on the select cases as port heritage. To do so, Haliç is a great example to exemplify the port heritage.

The structure of the research departs from the above-mentioned motivation and starts by explaining the aim of the study, its conceptual framework, the methods that were applied during the work and the literature reviewed respectively, in order to position the research in the field. In the second part of the thesis, concepts like waterfront, waterfront regeneration, urban regeneration, sustainable urban regeneration, urban conservation, sustainable urban conservation, heritage, industrial heritage, archaeology and industrial archaeology are introduced to the reader. Following this, the wider impact of overseas trade and shipping activities on waterfronts and the built environment is expressed extensively. However, the significant impact that has shaped the built environment suddenly stopped in the mid-twentieth century and the former port areas and industrial buildings became abandoned and derelict. This process led to brownfield sites in the historic city centers. The reasons for the decline in the port cities are twofold: the impacts of the invention of the container and of de-industrialisation on waterfronts.

The transformation of waterfronts in former port areas became crucial by the mid-twentieth century. To explain the evolution of waterfront regeneration projects, the

research uses select cases starting with Baltimore in North America as a pioneer for the following regeneration projects. Later, the study explains the Baltimore Inner Harbour, Rotterdam Kop van Zuid, Barcelona Port Vell, Antwerp 't Eilandje, Bordeaux Garonne River Transformation, RDM Campus and Gdansk Shipyard transformations respectively in order to understand the nature of waterfront regeneration projects and their evolution over time. The outcomes of the above-mentioned cases carry lessons for development strategies and conservation approaches. In this part of the study, all projects are evaluated through the same lenses: development strategies and their organizational structure, planning objectives, preservation approaches.

All examined projects, including the incomplete ones, and their processes teach us several aspects that should be taken into consideration for the waterfront regeneration projects. The conclusion evaluates the results and provides certain precise perspectives for the development strategies and conservation approaches for waterfront regeneration projects.



ÖNSÖZ

Ustamın eli altında, tıpkı bir pergel gibi, bir ayağım sabit olarak, merkez ve çevreyi gözlemlerdim. Sonunda yine tıpkı bir pergel gibi yay çizerek, görgümü artırmak için diyar diyar gezmeye istek duydum.

Koca Mi'mâr Sinân Âğâ

Tezküretü'l Bünyan

Yapılı çevreden etkilendiğimi ve bu alana olan ilgimi; çizgilerin insanların hayatlarına nasıl dokunduğuna ve bu dokunuşun toplumlari şekillendirdiğine duyduğum hayranlıkla, ilk defa on dört yaşında Yunanistan ve İtalya'ya yapmış olduğum bir gezi esnasında farkettilim. O günden bu yana geçen ikinci on dört yıl içerisinde de tıpkı Mimar Sinan'ın anlattığı gibi *görgümü artırmak için* birçok ülke görmeye, kültürleri tanımaya ve yapılı çevrenin şekillenmesini neden-sonuç ilişkileriyle birlikte anlamaya çalıştım; ve hala bu doğrultuda ilerlemeye çalışıyorum. Bugün geriye bakınca o yıl yapmış olduğumuz gezinin, hayatım ile ilgili aldığım kararlar açısından kişisel bir dönüm noktası olduğunun bilinciyle, bunun gerçekleşmesinde büyük rolü olan tarih öğretmenim Hülya Cantürk Ünal'a ilk teşekkürümü ederek yazıma başlamak isterim.

Daha yolun çok başında olduğum akademik hayatımda kıyılara ve liman şehirlerine olan ilgimi derinleştirmemde önemli bir yere sahip bu çalışmayı, çalışma disiplinine ve derin bilgisine hayranlık duyduğum sayın Prof. Dr. Oğuz Ceylan danışmanlığında tamamlamaktan mutluluk duyduğumu paylaşmak isterim ve kendisine çalışmamıza sağladığı katkılarında dolayı çok teşekkür ederim. Yine bu süreçte, bilgi birikimlerini, görüş ve düşüncelerini paylaşan değerli hocalarım jüri üyeleri Prof. Dr. Nuran Zeren Gülersoy ve Doç. Dr. Adem Erdem Erbaş'a çalışmamız sırasındaki görüşmelerimiz ve teze sağladıkları katkıları için çok teşekkür ederim.

Çalışmamızın ilk aşamasında kaynaklarını, araştırmalarını, gözlemlerini benimle paylaştıkları ve yapıcı yorumları ile bu konuda ilerlemem için sağladıkları destekleri için Doç. Dr. Adem Erdem Erbaş, Prof. Dr. Kayahan Türkantöz, Prof. Dr. Murat Gül ve Doç. Dr. Ela Güngören'e teşekkürlerimi borç bilirim.

Bu noktada en büyük teşekkürüm, şüphesiz kıyı yenileme projeleri konusunda çalışmamı ve bu doğrultuda gelişmemi sağlayan, sonsuz desteğini her zaman hissederek kendisinden güç aldığım Doç. Dr. Fatma Erkök'e olacaktır. Üzerimdeki emeği için kendisine her zaman minnettarım.

Liman şehirleri ve kıyı yenileme konularındaki araştırmalarımı destekleyen, öğrencileri olma şansına eriştiğim hocalarım Han Meyer, Dirk Schubert, Carola Hein, Paul van de Laar'a; bulunduğumuz konferanslardaki kişisel görüşmelerimiz için

Profesör Piotr Lorens, Profesör Michael Hebbert, Profesör Vincent Nadin ve Profesör Ellen Braae'ye, liman şehri araştırmalarımız doğrultusundaki tartışmalarımız ve görüş alışverişimiz için arkadaşlarım Tom Daamen, Paolo De Martino, Marica Castigliano ve Jose Sanchez'e çok teşekkür ederim. Akademik hayatıma katkılarından ötürü Tom Avermaete'ye şükranlarımı sunarım.

On yılı aşkın bir süre boyunca Deniz Kuvvetleri Dergisi'ni hazırlamış ve yayınlamış, Deniz Harp Okulu mezunu, deniz ğretmen binbaşı ve eşsiz bir eğitimci olan sayın mer ekmeceligil'e tez kapsamında aktarmış olduğu görüşleri ve kişisel görüşmemiz için teşekkür ederim. Bunun ötesinde paylaşmak isterim ki, kendisine duyduğum saygı, sevgi ve minnetim, çalışmaya katkılarıyla sınırlı olmadığı gibi çok daha fazla ve derindir. Bu yüzden burada kendisi ile tanışmamı biraz daha açacağım. Sayın mer ekmeceligil ile karşılaşmam, hayatımızı şekillendiren ilk ve en önemli adımlarımızı attığımız ilk-ğretimime; Bodrum Marmara Koleji'nde ğrencisi olduğum yıllara denk gelir. Kendisi bize o yıllarda, edindiğimiz bilgi, yetenek ve deneyimlerimizi sırasıyla şehrimize, bölgemize, ülkemize ve dünyaya faydalı olacak şekilde kullanmamızı ve bu yönde adımlar atmamızı öğretmiştir. O'nun bu öğretisi seimlerimde her zaman yol göstericidir. Bu sebeple, sınırlara ve sınırlandırmalara bağlı kalmadan; pergelin merkezi nerede olursa olsun çizmeye çalıştığım yaylarla bir yandan bilgimi ve görgümü artırmaya çalışırken; diğer yandan çalışmalarımın her ölçekte, insanlığa fayda sağlaması en büyük dileğimdir.

şüphesiz hayatıma dokunan ve ismini bu tez kapsamında sayamadığım nice değerli insanlar oldu. Hayatıma giren, vizyon, disiplin ve iyi niyet sahibi; bu yolda ilerlerken, ellerindeki taşları önüme koyarak gideceğim yolları kapatmak yerine, o taşlarla yolunu inşa eden herkese teşekkürlerimi ve minnetimi sunarım.

Yazımı tamamlarken, yine çocukluğumun bana armağanı; ve o yıllardan bu yana üzerimde büyük etkisi olan, değerli devlet adamı, Başbakanlık ve Cumhurbaşkanlığı eski Başdanışmanı, gazeteci-yazar, sayın Can Pulak'ın değindiği gibi, tam aydınların yetiştiği ve yetiştirildiği; dogmalardan uzak; salt öğrenmeyi değil; düşünmeyi ve sorgulamayı öğreten ve bunu öğretmekten çekinmeyen, popülist söylemlerin peşinde koşup içinde kaybolmadan bilimin gösterdiği doğrultuda kendi sözünü söyleyebilen; kompleks problem yaratmaktan ziyade, kompleks problemlere çözüm üreten bir akademi görmeyi dilerim. Yoksa tam olarak Can Amca'nın dediği gibi çok iyi anlaşılmalıdır ki:

“Yarım aydın bilesiniz ki tam cahilden de tehlikelidir.”

Ve her zaman olduğu gibi, aldığım kararları sonuna kadar destekleyen, hayatımın her aşamasında ve her alanında sağladıkları sonsuz destekleri için; emeklerini asla ödeyemeyeceğim sevgili annem ve babam başta olmak üzere tüm aileme minnetimle...

Mayıs 2018

Fatma Tanış, MSc.
(Yüksek Mimar)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	ix
SUMMARY.....	xi
ÖNSÖZ	ixii
İÇİNDEKİLER.....	xv
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xvii
ŞEKİL LİSTESİ	xix
KISALTMALAR	xxi
SEMBOLLER.....	xxiii
1. GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı.....	1
1.2 Çalışmanın Yöntemi.....	4
1.3 Literatür Araştırması	5
1.4 Çalışmanın Önemi.....	9
2. KAVRAMLAR	11
2.1 Kıyı Kavramı	11
2.2 Kıyı Yenileme Kavramı.....	12
2.2.1 Sürdürülebilir Kentsel Yenileme.....	15
2.3 Kentsel Koruma Kavramı.....	17
2.3.1 Sürdürülebilir Kentsel Koruma	22
2.4 Kültürel Miras.....	25
2.5 Endüstri Mirası.....	28
2.6 Endüstri Arkeolojisi	28
3. DENİZ TİCARETİNİN ve LİMAN FAALİYETLERİNİN KIYILARA VE YAPILI ÇEVREYE ETKİSİ	29
3.1 Liman Şehirlerinin Gelişimi	29
3.2 Konteynerlerin İcadı: 20. Yüzyılda Küresel Kırılma ve Kıyılara Etkileri	31
3.3 Endüstri Devrimi ve Endüstrisizleşmenin Kıyılara Etkileri	33
4. KIYI YENİLEME PROJELERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	35
4.1 Eski Liman Alanlarında Kıyı Yenileme Projeleri.....	38
4.1.1 1960lar Baltimore Inner Harbour	38
4.1.1.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür.....	38
4.1.1.2 Koruma Yaklaşımları.....	43
4.1.2 1980ler Rotterdam Kop van Zuid.....	43
4.1.2.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür.....	46
4.1.2.2 Koruma Yaklaşımları.....	48
4.1.3 1990lar Barselona Port Vell.....	48

4.1.3.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür	49
4.1.3.2 Koruma Yaklaşımları	56
4.1.4 2000ler Anvers 't Eilendje	56
4.1.4.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür	56
4.1.4.2 Koruma Yaklaşımları	61
4.1.5 2000ler Bordeaux Garonne Nehri Kıyı Yenileme Projesi.....	63
4.5.1.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür	64
4.5.1.2 Koruma Yaklaşımları	69
4.2 Liman Faaliyetlerine Doğrudan Hizmet Eden Endüstri Mirası Dönüşümü.....	69
4.2.1 2000ler RDM Rotterdam Tersaneleri Dönüşümü.....	69
4.2.1.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür	70
4.2.1.2 Koruma Yaklaşımları	73
4.2.2 2000ler Gdansk Tersaneleri Dönüşümü.....	74
4.2.2.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür	74
4.2.2.2 Koruma Yaklaşımları	76
4.3 Bölüm Değerlendirmesi	78
4.3.1 Kıyı Yenileme Projelerinin Sürdürülebilirliği.....	88
4.3.2 Kıyı Yenileme Alanlarında Kamusal Alan Kullanımı ve Önemi.....	91
4.3.3 Kentsel Koruma ve Geliştirme Sürecinin Stratejik Yönetilmesi.....	93
4.3.4 Katılımcı Bir Süreç İzlenmesi.....	100
5. GÜNCEL KIYI YENİLEME PROJELERİNDE SOMUT VE SOMUT OLMAYAN MİRASIN ÖNEMİ: BİR LİMAN MİRASI OLARAK HALİÇ.....	103
6. SONUÇ.....	111
KAYNAKLAR	119
ÖZGEÇMİŞ.....	133

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Kentsel yenileme kavramının gelişimi.....	13
Çizelge 2.2 : Kentsel yenileme projelerinde kentsel koruma yöntemleri.....	18
Çizelge 2.3 : Sürdürülebilir kentsel koruma matrisi.....	18
Çizelge 2.4 : UNESCO kültürel miras çalışmalarının gelişimi.....	26
Çizelge 4.1: Eski liman alanlarındaki dönüşüm programlarına dair dünya örnekleri..	36
Çizelge 4.2 : Eski liman alanlarındaki dönüşüm programları ve gerçekleştirilme methodları.....	37
Çizelge 4.3 : Kıyı yenileme projelerinde geliştirme stratejileri ve koruma yaklaşımları.....	87
Çizelge 4.4 : Kamusal katılım spektrumu	102
Çizelge 5.1 : Haliç Tersaneleri'nin tarihsel gelişimi.....	106
Çizelge 5.2 : Haliç Tersaneleri'nde endüstriyel mirasa konu olan yapılar.....	109



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Kentsel yenileme konsepti diyagramı.....	16
Şekil 2.2 : Kıyılarda sürdürülebilir kentsel yenileme modeli.....	16
Şekil 2.3: Kentsel dönüşümün alt kavramları.....	21
Şekil 2.4. : Kentsel koruma-sürdürülebilir kentleşme ilişkisi.....	23
Şekil 3.1 : Liman ve kent arayüzünün gelişimi.....	32
Şekil 4.1 : 20. yüzyıl ortalarında Baltimore İç Limanı.....	38
Şekil 4.2 : Ludwig Mies van der Rohe - One Charles Center Baltimore, Maryland, USA, 1961.....	40
Şekil 4.3 : Dönüşüm sonrasında Inner Harbour	42
Şekil 4.4 : Eski Balık Pazarı, bugün Çocuk Müzesi	43
Şekil 4.5 : Rotterdam Limanı'nın tarih boyunca gelişimi.....	44
Şekil 4.6 : Johannes Vou tarafından 1694 yılında çizilmiş Rotterdam'ın bir parçasını gösterir harita.....	44
Şekil 4.7 : 1900lerde Rijnhaven.....	45
Şekil 4.8. : İkinci Dünya Savaşı'nda Rotterdam, 1940.....	45
Şekil 4.9 : Etnik kökenlerine göre Rotterdam'daki sosyal gruplar.....	46
Şekil 4.10 : Kop van Zuid master planı.....	47
Şekil 4.11 : Kop van Zuid master planına bağlı kalınarak hazırlanan kuşbakışı görünümü.....	48
Şekil 4.12 : Port Vell kıyı yenileme proje alanı.....	54
Şekil 4.13 : Port Vell kıyı yenileme proje alanı.....	54
Şekil 4.14 : Eski liman bölgesi.....	57
Şekil 4.15 : Anvers Limanı Haritası.....	58
Şekil 4.16 : Het Eilendje Projesi Master Planı.....	59
Şekil 4.17 : 1920lerde Willem Dok.....	60
Şekil 4.18 : Günümüzde Willem Dok.....	60
Şekil 4.19 : Felix Arşivi.....	61
Şekil 4.20 : Felix Arşivi Pasajı.....	61
Şekil 4.21 : Felix Arşivi Planı.....	62
Şekil 4.22 : Felix Arşivi Kesiti.....	62
Şekil 4.23 : Phoenix Flanders Tersaneleri.....	63
Şekil 4.24 : 2012 yılında yapılmış. olan bir yuvarlak masa çalışması sırasında.....	66
Şekil 4.25 : Bordeaux altyapı bağlantıları.....	67
Şekil 4.26 : Quais des Chartrons.....	68
Şekil 4.27 : Nehir Festivali esnasında çekilmiş bir fotoğraf.....	68
Şekil 4.28 : Quai des Salinières restorasyon öncesi ve sonrası.....	69
Şekil 4.29 : Stadshaven Yenileme Alanı Sınırları.....	70
Şekil 4.30 : Stadshaven Yenileme Alanı Sınırları içinde RDM'in yeri	71
Şekil 4.31 : RDM Kampüs Projesi	72
Şekil 4.32 : Dönüşüm sonrasında RDM Kampüs.....	73

Şekil 4.33 : 2013 yılında yıkılan Gdansk Tersane Duvarı ve duvarı çalışmalarıyla sembol haline getiren sanatçı Iwona Zajac ile birlikte.....	75
Şekil 4.34 : 2013 yılında yıkılan Gdansk Tersane Duvarı.....	75
Şekil 4.35 : Avrupa Dayanışma Merkezi, Gdansk.....	76
Şekil 4.36 : Avrupa Dayanışma Merkezi Projesi, Gdansk.....	77
Şekil 4.37 : Avrupa Dayanışma Merkezi Projesi, Gdansk.....	77
Şekil 4.38 : Euro Mast Kulesi'nden Wilhelminapier'e bakış.....	79
Şekil 4.39 : Kop van Zuid Projesi'nde kamusal alan kullanımını analizi	80
Şekil 4.40 : Saint Jean Tramvay İstasyonu eski hali (solda), Brochet-Lajus-Pueyo Mimarlık Ofisi tarafından tasarlanmış hali.....	85
Şekil 4.41 : Saint Jean Tramvay İstasyonu eski hali, Brochet-Lajus-Pueyo Mimarlık Ofisi tarafından tasarlanmış hali.....	85
Şekil 4.42 : Bordeaux Limanı ve Rıhtımı 1804, Pierre Lacour (1745-1814).....	86
Şekil 4.43 : Bordeaux Rıhtımında Place de la Bourse binasından 2008 Nehir Festivali'nden bir görüntü.....	86
Şekil 4.44 : Jacques Bosc Köprüsü projesi.....	87
Şekil 4.45 : Koruma-Gelişim-Değişim odaklı kentsel süreçler kapsamında kentsel dönüşüm kavramı: koruma-geliştirme ve yenileme-geliştirme.....	94
Şekil 4.46 : Kentsel koruma-geliştirme ile kalkınma bağlantısı ve kentsel kalite geliştirme diyagramı.....	95
Şekil 4.47 : Arnstein Merdiveni.....	101
Şekil 5.1 : Haliç Tersaneleri Tescil Haritası.....	108
Şekil 6.1 : Kıyı yenileme projelerinde izlenmesi gereken temel adımlar	112

KISALTMALAR

AESOP	: Association of European Schools of Planning
AIARG	: The All-Ireland Architecture Research Group
BİMTAŞ	: Boğaziçi İnşaat Müşavirlik Anonim Şirketi
BNA	: Dé Branchevereniging voor Nederlandse Architectenbureaus
BURHA	: Baltimore Urban Renewal and Housing Agency
CCTV	: Closed-circuit Television
CCBC	: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona
CEO	: Chief Executive Officer
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
EAHN	: European Architectural History Network
ESC	: European Solidarity Center
ESPO	: The European Sea Ports Organisation
<i>fl.</i>	: Flemenkçe
<i>fr.</i>	: Fransızca
GAHTC	: Global Architectural History Teaching Collaborative
GBC	: Planning Council of the Greater Baltimore Committee
IAP2	: International Association for Public Participation
<i>ing.</i>	: İngilizce
ICOMOS	: The International Council on Monuments and Sites (<i>fr.</i> Conseil international des monuments et des sites)
IIT	: Illinois Institute of Technology
IPHS	: International Planning History Society
İMP	: İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi
OECD	: The Organisation for Economic Co-operation and Development
OMA	: The Office for Metropolitan Architecture
ÖİD	: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
QUANGO	: Quasi Autonomous Non-Governmental Organisation
RDM	: Rotterdamsche Droogdok Maatschappij
SOKÜM	: Somut olmayan kültürel miras
SWOT	: Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats

TDK : Türk Dil Kurumu (Sözlüğü)
TDİ : Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEPAV : Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
tr. : Türkçe
ULI : Urban Land Institute
UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UN-HABITAT: United Nations Human Settlement Programme
USA : the United States of America



SEMBOLLER

© : *(ing)* Copyright, *(tr)* Telif hakkı





1. GİRİŞ

1.1 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Liman faaliyetlerine hizmet etmiş olan kıyı alanları; antik dönemden günümüze, özellikle farklı coğrafyalara yayılan ticari ilişkiler sebebiyle ithalatın ve ihracatın yapıldığı, ev sahibi ülke ile dünyanın kesişiminde yer alan çok önemli alanlar olmuşlardır. Liman faaliyetlerinin artarak ilerlemesi ve bunun doğal bir sonucu olarak yapılı çevreye etkileri küreselleşme ile doğrudan bağlantılıdır. Zaman içerisinde buluşlar ve teknolojik gelişmeler gemi yapım tekniklerini etkilemiş, büyüyen ve gelişen gemiler aracılığıyla ticaretin yapılabildiği uzaklıklar artmış ve bununla birlikte ülkelerin birbirleriyle olan fiziksel, sosyal ve kültürel bağlantılarını güçlendirmiştir. Farklı kültürler arasında cereyan eden ticari ilişkiler devletler ve imparatorluklar tarafından yapılan karşılıklı anlaşmalarla desteklenmiştir. Her etkileşim, deniz aracılığıyla ham maddenin ve üretilen ürünlerin taşınmasında önemli rol oynamıştır. Bu hareketlilik artan bir ivmeyle sadece ürünlerin taşınmasında değil; aynı zamanda farklı milletlere mensup ticareti yönlendiren tüccarların ve bu ticari faaliyetin gerçekleştirilmesi için gerekli olan yapıların uygulanması için çağırılan planlama ve imar uzmanların da yolculuk yapmasına olanak sağlamıştır. İnşaat faaliyetleri (depolar, tren yolları, tren garları, tersaneler vb.) sebebiyle işçi sınıfının da liman şehirlerine kısa ya da uzun süreli göç ettiği bilinmektedir. Kısaca, ticarete odaklanan liman faaliyetleri bir magnet görevi görmüş; bu nedenle farklı rollerde bulunan ve farklı milletlerden yolcuların, elitlerin, uzmanların, yapım malzemelerinin ve tekniklerinin, en önemlisi bilginin kıyılarına taşınmasını sağlamıştır. Bu durumun kaçınılmaz bir sonucu olarak küreselleşmenin en erken örnekleri kıyılarda yerlerini almıştır. Ege Denizi'nde komşu olan iki kentin, Selanik ve İzmir'in, birbirini anımsatması gibi Kuzey Denizi Kıyıları'nda yer alan ve yüzyıllar boyu ticari ilişkiler içerisinde olan Hamburg, Anvers ve Amsterdam gibi şehirlerin özellikle birinci ve ikinci jenerasyon liman dönemlerindeki yapı tipolojilerinin, yapım tekniklerinin ve kullanılan yapı malzemelerinin gösterdiği benzerlik şaşırtıcı değildir. Bu benzerlikler su aracılığıyla taşınan bilginin yapılı çevrede somutlaşmasının bir sonucudur. Buna

bağlı olarak, kıyılar hem buldukları devletin sınırlarında yer aldıkları ve buldukları coğrafyanın kültürel birikimine sahip oldukları için yerel, hem de uluslararası bir ticaret ağına dahil olmaları nedeniyle küreseldirler. Bu nedenle, liman ve denizcilik faaliyetlerine hizmet etmiş bahsi geçen kıyılar detaylı ve etraflıca ele alınması gereken çok değerli alanlardır. Bu alanlar, binlerce yıllık bilgi birikimini günümüze katmanlarıyla aktarmışlardır. Kıyılardaki her nesil bir önceki nesilden öğrendiği teknikleri, edindikleri gelişmeler ve buldukları coğrafyanın sunduğu kültürel birikimiyle harmanlayarak fiziksel çevrede yapı üretimine yansıtılmışlardır. Sözü edilen üretimler, yapıların gelişimi ve fonksiyonların nasıl yer aldığı liman gelişimleri ile paralel olarak ele alınıp çalışma ile ilgili **Kavramlar (kıyı kavramı, kıyı yenileme kavramı, kentsel yenileme kavramı, sürdürülebilir kentsel yenileme kavramı, kentsel koruma kavramı, sürdürülebilir kentsel koruma kavramı, kültürel miras kavramı, endüstri mirası kavramı, endüstri arkeolojisi kavramı)**'ın tanımlanmasının ardından **Deniz Ticaretinin ve Liman Faaliyetlerinin Kıyılara ve Yapılı Çevreye Etkisi** bölümünde aktarılmıştır.

Bu üretim deprem, yangın, savaşlar gibi yıkıcı etmenler sebebiyle zaman zaman kesintiye uğrasa bile ilerlemesini sürdürmüştür. Ta ki 20. yüzyıl ortalarına kadar. 1940'lardan sonra etkisini gösteren konteynerlerin icadı ve endüstrileşmenin gerilemesi gibi iki önemli olayın bir sonucu olarak kıyılarda yer alan yapılar terk edilmeye başlanmış ve bunun doğal bir sonucu olarak köhneleşme ortaya çıkmıştır. Bu etkiler; **Konteynerlerin İcadı: 20. Yüzyılda Küresel Kırılma ve Kıyılara Etkileri ve Endüstri Devrimi ve Endüstrisizleşmenin Kıyılara Etkileri** başlıkları altında sözü edilen kırılmanın sebepleri ve sonuçları ile açıklanmıştır.

Liman faaliyetlerinin kıyılara ve yapılı çevreye etkisi; her liman şehrinin karşılaması gereken; başta depolar, gümrük yapıları, gemi üretim ve tamir alanları vb. olmak üzere temel fonksiyonlarda görülmeye başlanmıştır. Bunları takiben, gerekli olan altyapı çalışmalarında ve; uluslararası ticareti yönlendiren ve üretimi sürdüren hem ulusal hem de uluslararası aktörlerin konaklama, çalışma gibi kullanımlarında yani; indirme-yükleme-saklama gibi direkt olarak limanın çalışma prensibine hizmet etmese de orijini yine liman faaliyetleri olan, liman orada olduğu için üretilen yapılarda ve kentsel figürlerde görülür. Diğer bir deyişle; liman ve denizcilik faaliyetlerinin kıyılara ve yapılı çevreye etkisi; kıyıdan başlayarak şehrin içine nüfuz edecek şekilde ve farklı ölçeklerde gerçekleşmiştir. Bu nedenle, liman şehrinin birincil gereksinimlerinden

olan liman yapıları ve bu faaliyetlerin sürdürülebilmesi için öncelikli ihtiyaçlardan olan gemi üretim ve tamir alanları; sınır görevi gören liman şehirlerinin en temel gereksinimi savunmayı sağlayan donanmaya da hizmet etmektedir, Genellikle salt endüstri mirası olarak değerlendirilen tersaneler, liman şehirlerinin kıyılarda günümüze bıraktığı en değerli miraslardan olmuşlardır. Bunun bilinci ile bu çalışmada tersaneler liman mirasının bir parçası olarak ele alınmıştır. Bu bakış açısıyla bir sonraki bölüm olan, **Kıyı Yenileme Projelerinin Tarihsel Gelişimi; Eski Liman Alanlarında Kıyı Yenileme Projeleri ve Liman Faaliyetlerine Hizmet Eden Endüstri Mirası Dönüşümü** alt başlıkları altında çalışılmıştır. Bilindiği üzere 1960'lı yıllardan bu yana, liman şehirlerinin kalbinde yer alan; fakat konteynerin icadı ve endüstrisizleşme sonucu atıl kalmış alanlar, kentsel yenileme projelerinin en önemli konularını oluşturmuşlardır. Tez kapsamında, Kuzey Amerika örneği Baltimore ile başlanarak Avrupa'da her biri dönemlerinin koşullarını ve proje yaklaşımlarını yansıtan önemli kıyı yenileme projeleri olan Rotterdam Kop van Zuid, Barselona Port Vell, Anvers het Eilandje ve Bordeaux Garonne Nehri Yenileme Projeleri incelenmiştir. Bu projeler, yaşadıkları benzer tarihsel gelişmeler ve takibinde ortaya çıkan gerilemelerin altında yatan sebepler açıklanarak; projelerin nasıl sürdürüldüğü ve yönetildiği anlatılmıştır. Bu projelerin başarılarının ve başarısızlıklarının irdelenebilmesi ve bu çalışma kapsamında dersler çıkarılabilmesi için her bir proje **Eski Liman Alanlarında Kıyı Yenileme Projeleri** başlığı altında;

-Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür

-Koruma Yaklaşımları

alt başlıkları ile analiz edilmiştir. Her projenin uygulamasının ve kullanılmasının ardından ortaya çıkan olumlu ve olumsuz sonuçları kendinden sonraki jenerasyon için önemli bir ders niteliğindedir. 60'lardan bu yana yaklaşık her on yılda bir gündeme gelmiş, gerçekleşmiş ya da gerçekleşmekte olan kıyı yenileme projelerinin karşılaştırmalı ve kronolojik olarak değerlendirilmesi; tarihsel süreçteki olumlu ya da olumsuz sonuçlanmış gelişmelerden öğrenilerek sunulduğu bu bölümde, gelecek nesil kıyı yenileme çalışmalarına yol göstermesi açısından önemlidir.

Yukarıda vurgulandığı gibi endüstri mirasının konusu olan tersanelerin dönüşümlerinin salt endüstri mirası olarak değil, denizcilik faaliyetlerine hizmet eden, kıyıyı şekillendiren, liman ve savunma faaliyetlerinin önemli bir mirası olarak

değerlendirilmesi gereklidir. Diğer bir deyişle, tersaneler hem kıyı yenileme projelerinin hem de endüstri ve liman mirasının kesişiminde yer alan ve bu bilinçle ele alınması gereken alanlardır. Buradan hareketle, **Liman Faaliyetlerine Hizmet Eden Endüstri Mirası Dönüşümü** başlıklı alt bölümde, **RDM Rotterdam Tersaneleri Dönüşümü ve Gdansk Tersaneleri Dönüşümü** Projeleri, yine diğer örnek projelerde olduğu gibi;

- Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür

-Koruma Yaklaşımları

başlıkları altında irdelenerek endüstri mirası dönüşümleri, kıyı yenileme projelerinin bir konusu olarak değerlendirilmiştir. Bölüm değerlendirmesi, **Kıyı Yenileme Projelerinin Sürdürülebilirliği, Kıyı Yenileme Alanlarında Kamusal Alan Kullanımı ve Önemi ve Bütünleşik Kentsel Koruma ve Geliştirme Sürecinin Stratejik Yönetilmesi** başlıkları ile yapılmıştır.

Tarihsel süreçte kıyı yenileme projelerini eski liman alanlarında yürütülmüş projeler ve tersane dönüşümleri ile aktardıktan sonra liman mirasına konu olan alanları tartışmak ve liman mirası kavramının önemini anlamak için **Güncel Kıyı Yenileme Projelerinde Somut Ve Somut Olmayan Mirasın Önemi: Bir Liman Mirası Olarak Haliç** bölümünde Haliç üzerinden bir okuma yapılmıştır. Özellikle Haliç kıyılarında yer alan miras alanlarının; su aracılığıyla taşınan ve yerel özelliklerle harmanlanarak gelişmiş birer kültürel miras alanları olduğu vurgulanmıştır.

Çalışmanın **Sonuç** bölümünde kıyılarda yer alan, liman faaliyetlerine hizmet etmiş ve bu faaliyetler aracılığıyla taşınmış bilginin bir eseri olarak değerlendirilen kültürel miras alanlarının korunması ve bu alanlarda kıyı yenileme projelerinin sürdürülebilir bir şekilde uygulanması için, seçilmiş önemli projelerin analitik ve rasyonel değerlendirilmeleriyle, geçmişten günümüze izlenen geliştirme stratejileri ve koruma yaklaşımları paylaşılmıştır.

1.2 Çalışmanın Yöntemi

Çalışmanın teorik çerçevesinin oluşturulmasında, kavramların tanımlanmasında ve tarihsel araştırmalarda basılı birincil ve ikincil kaynaklardan yararlanılmıştır. Çalışma, İstanbul, İngiltere, Almanya, Hollanda, Belçika, İtalya ve Portekiz’de gerçekleştirilen alan gezileri ile müze ziyaretleri ve arşiv araştırmalarıyla desteklenmiştir. Çalışma

esnasındaki bulgular, uluslararası konferanslarda¹ ve davetli olarak katılan sempozyumlarda² tartışılmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde konu üzerine çalışan koruma uzmanları; koruma ile planlama alanında ve liman konularında uzmanlaşmış akademisyenlerle yapılan görüşme ve tartışmalarla desteklenmiştir. Sempozyumlar kapsamındaki çalıştaylarda uzman akademisyenler ile birlikte özellikle tersaneler özelindeki dönüşümlerindeki güncel planlama ve koruma yaklaşımları tartışılmış, argümanlar geliştirilmiştir.³ Araştırma alanlarının dönüşümlerinde rol üstlenen belediyelerin ve ofislerin planlama yaklaşımlarına ve bilgilerine, işlerini paylaştıkları çevrimiçi yayın organları üzerinden ulaşılmıştır.

1.3 Literatür Araştırması

2006 yılında yazılmış olan “Kıyı Alanlarında Kentsel Dönüşüm Çalışmaları ve İstanbul Örneği” başlıklı tezde Avrupa (Amsterdam, Barselona, Bilbao, Bordeaux, Bristol, Cardiff, Glasgow, Hamburg, Liverpool, Londra, Manchester, Rotterdam), Amerika (Baltimore, Boston, Newyork, San Francisco, San Juan, Toronto, Buenos Aires), Asya (Shangai, Kobe, Osaka, Tokyo, Yokohama), Avustralya (Melbourne, Sydney) ve Afrika (Capetown) örnekleri; kentsel yenileme nedenleri, projenin kapsamı ve uygulanan organizasyon modeliyle analiz edilmiştir. İstanbul bir su kenti olarak ele alınmıştır ve bu çerçevede herhangi bir sınıflandırma yapılmaksızın kıyıda yer alan tüm dönüşüm alanları (Eyüp Feshane Binası Yenileme Projesi, Silahtarağa Elektrik Santrali Yenileme Projesi, Söğütözü Mezbahası-Kongre ve Kültür Merkezi Dönüşüm Projesi, Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi, Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi, Haydarpaşa Garı ve Limanı Projesi) incelenmiştir. Dünya örnekleri ile birlikte değerlendirilerek İstanbul kıyıları için yukarıda bahsi geçen, uygulanması düşünülen ve uygulanmakta olan projeler için öneriler sunulmuştur.

¹ *International Planning History Society Conference*, Delft, 2016; *Association of European Schools of Planning Annual Congress*, Lizbon, 2017.

² Sempozyum: *From Dudok To The 21st Century: Redesigning the City*, İzmir, 2017; Konferans: *Port Cities and Migration in the Modern Era*, Göteborg, 2017.

³ 12 Nisan 2018 tarihinde Delft Teknik Üniversitesi'nde Prof. Dr. Vincent Nadin'in düzenlemiş olduğu “The Impact of Urban Planning and Governance Reform on the Historic Built Environment and Intangible Cultural Heritage“ konulu konferans kapsamında gerçekleştirilen çalıştayda kıyı yenileme projeleri ve tersane dönüşümleri, planlama ve koruma yaklaşımları açısından tartışılmıştır.

2008 tarihli doktora tezi “Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerinin Değerlendirilmesi; Haliç – Tersaneler Bölgesi” Haliç’in kimliği üzerine analizlerde bulunmuş; planlama sürecini detaylı olarak aktarmıştır. Tez kapsamında yenileme projelerine konu olan alanlara dair fiziksel yapı analizi, sosyal yapı analizi ve ekonomik yapı analizleri yapılmıştır. Tezin hipotezi “kentsel dönüşüm alanlarının belirlenmesi sürecinde yapılması gereken, dönüşümü öngörülen alanın dönüşüm potansiyeline sahip olup olmadığının değerlendirilmesi” olarak belirtilmiştir (Yerliyurt, 2008). Haliç Tersaneleri’ndeki dönüşüm Haliç genelindeki endüstri mirasının bir parçası olarak yerel ölçekte değerlendirilmiştir.

Kıyı yenileme projeleri ile ilgili 2008 tarihli “Kıyı Bölgelerinin Yeniden Canlandırılması, Haydarpaşa Limanı Ve Çevresi Örnek Alanı” başlıklı tez Norveç Kentsel Dönüşüm Projesi, Rotterdam Kentsel Dönüşüm Projesi, Bilbao Kentsel Dönüşüm Projeleri, Shanghai Kentsel Dönüşüm Projesi, Valencia Del Mar Kentsel Dönüşüm Projesi, St. Petersburg Gazprom Center, Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi, Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi ile Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projelerini yükselme faktörü üzerinden inceleyerek Haydar Paşa Limanı ve çevresi için öneriler sunmayı hedeflemiştir (Ünal, 2008).

Bir diğer kapsamlı çalışma Prof. Dr. İhsan Bilgin’in 2012 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Mimari Tasarım Yüksek Lisans Programı ile Vitra işbirliğinde gerçekleştirmiş olduğu “Vitra ile Mimari Keşif” projesi çerçevesinde yayınlanmış "Liman Kentleri: Amsterdam, Barcelona, Hamburg" başlıklı kitabıdır. Bu proje kapsamında Prof. Dr. Dirk Schubert davet edildiği konferansta Amsterdam, Barcelona ve Hamburg örnekleri üzerinden Avrupa liman şehirlerindeki kıyı yenileme projelerinin dönüşüm stratejileri ile süreçlerini kendi analizleriyle anlatmıştır (Schubert, D. 2012b).

2014 tarihli “İstanbul’un Liman Kenti Kimliğinin Dönüşümü: Galata Bölgesi Üzerinden Bir Okuma” başlıklı tezde İstanbul’un liman kenti kimliği detaylı olarak çalışılmış ve Galata’daki dönüşümler üzerinden İstanbul’daki liman kenti dönüşümü irdelenmiştir (Darğa, 2014).

2014 yılında basılmış olan ve Şebnem Gökçen Dünder, Neslihan Karataş, Hilmi Evren Erdin ve Piotr Lorens tarafından editörlüğü üstlenilen “New Faces of Harbour Cities” adlı kitap, liman şehirlerinin geçmişten günümüze geçirmiş olduğu değişimi gözler

önüne serilen en kapsamlı çalışmalardan birisidir. Proje sırasıyla “Rising Waterfront: New Faces of Waterfront”, “Port City Interface: Cases from Europe and Turkey” ve “Case of İzmir As A Port City” başlıklı üç tematik bölümden oluşur. Piotr Lorens tarafından kentsel kıyı yenileme projelerinin sebeplerinin aktarılmasıyla başlayan ilk bölüm Adem Erdem Erbaş’ın liman ve şehir arayüzündeki sürdürülebilir bir dönüşüm için ideal yaklaşım metotlarını aktardığı makalesiyle devam etmektedir. Piotr Lorens’in ikinci yazısı liman şehirlerindeki dönüşümlerin karşılaştırmalı analizini ortaya koyar ve bölüm Hilmi Evren Erdin’in eski liman alanlarının dönüşümünü uluslararası yarışmalar açısından değerlendirmesiyle sonlanır. İkinci bölüm Adnan Kaplan’ın Cenova örneği üzerinden kentsel yenileme kavramını tartıştığı makalesi ile başlar. Volker Ziegler’in Bordeaux Yeni Garonne’de uygulanan yaklaşımlar ile kentsel tasarım projelerinin doğasını irdelediği makalesi ile devam etmiştir. Wolfgang Willkomm Hamburg’da uygulanan ve süreci halen devam eden Hafencity Projesi’ni ele alır ve liman şehirlerinin geçirdiği değişim sürecindeki kimlik gelişiminin nasıl şekillendiğini tekil yapılar üzerinden malzeme kültürü ile birlikte analiz ederek açıklamıştır. Tolga Ünlü ve Tülin Selvi Ünlü, Akdeniz Liman Şehirleri yenileme projelerinde izlenen stratejik planlama konusundaki eksikliklere dikkat çekerek Mersin örneğini ve sürecini analiz etmişlerdir. Adem Erdem Erbaş, projeye katkı sağladığı ikinci makalesinde sürdürülebilir bir kentsel dönüşüm için İstanbul’un değişen küresel ölçekteki ticaret aktivitelerine uyumu için gerçekleştirilen ulaşım planlama sürecini aktarmasının ardından İstanbul’da metropoliten ölçekli sürdürülebilir bir lojistik planlama için önerilerini sunmuştur. Aleksandra Sas-Bojarska, öğrenci çalışmaları ile Polonya’daki Gdynia kıyıları dönüşümünü değerlendirmiştir. Bölüm sonunda Federico D’Amico, rüzgar enerjisinin İtalyan liman şehirlerinin dönüşümündeki olası rolünü tartışmıştır. İzmir’e odaklanan son bölüm M. Yıldırım Oral’ın İzmir’in yeni çehresini aktarmasıyla başlamış; Neslihan Karataş’ın İzmir’de devam eden kentsel planlama tartışmalarını ve Alsancak Limanı için olası çözüm önerilerini paylaşmasıyla devam etmiştir. Bir sonraki makalede Şebnem Gökçen Dündar, karma kullanım stratejilerini İzmir liman bölgesinde gerçekleşmesi planlanan yenileme projesi için değerlendirmiştir. Hayat Zengin tarafından kıyılarıdaki risk, tasarım ve planlama analizleri İzmir örneği üzerinden incelenmiş; Levent Ünverdi İzmir yeni kent merkezi planını hukuksal çerçevede değerlendirmiştir. Mimarlık ve su ilişkisini irdeleyen Dagmar Eisermann’ın ardından Beril Özalp liman ve onun kıyıya yakın çevredeki artalanına etkilerini aktarmıştır. Son olarak Hitay Baran ve Ümit

Çiçek'in, İzmir Ticaret Odası'nın İzmir İç Limanı için projelerini aktarmasıyla birlikte proje sonlanmıştır (Dündar vd., 2010).

2015 tarihli ve “Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Canlandırılması: İstanbul Limanı'na İlişkin Bir Öneri” başlıklı yüksek lisans tezi; Karaköy Salıpzarı Limanı için önerilerde bulunmuştur. Tez kapsamında yapılmış olan analizler sırasıyla; İstanbul Limanı'nın kent dokusu içindeki konumu, İstanbul Limanı ve çevresi topoğrafya analizi, İstanbul Limanı ulaşım analizi, Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı dolu-boş ilişkisi, İstanbul Limanı ve çevresi yapı kullanım analizi, İstanbul Limanı ve çevresindeki tescilli yapılar, İstanbul Limanı içindeki ve çevresindeki tarihi ve kültürel yapılar, İstanbul Limanı içindeki ve çevresindeki yapıların kat sayısı analizleri, İstanbul Limanı Alan Kullanım Analizi ve Yapı m²'leri (taban alanı) olmak üzere çok değerlidir. Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı için SWOT⁴ analizi yapılmış ve Toronto, Hamburg Hafencity, Newyork Hunter's Point South Kıyı Projesi, Taipei Keelung Limanı ve Sidney Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Projesi olmak üzere seçilmiş olan dünya örnekleri ile birlikte değerlendirilerek İstanbul Limanı Yenileme Projesi için önerilerde bulunulmuştur (Erkmen, 2015).

2015 tarihli yüksek lisans tezi “Avrupa Liman Şehirlerinde Kıyı Yenileme Projeleri ve Güncel Mimarlık Yaklaşımları” Londra, Cenova ve Hamburg şehirlerindeki kıyı yenileme projelerini ve mimarlık yaklaşımlarını inceleyerek tarihi çevredeki güncel mimarlık yaklaşımlarını ortaya koymayı hedeflemiştir. Tez kapsamında öncelikle kıyı tipleri ve gelişimleri, coğrafi ve tarihsel açıdan ele alınmış; kıyı karakteristiğinin şehirlerin su ile kara arayüzünün şekillenmesine etkisi ve rolü detaylı bir şekilde anlatılmıştır (Tanış, 2015). Kıyı yenileme projeleri ile ilgili geniş bir literatür araştırmasına yer verilmiş; kıyı yenileme projelerinin ortaya çıkma sebepleri, kıyı yenileme projelerinde geçmişten bu yana uygulanmış yönetim modelleri, ortaya çıkan kıyı yenileme projeleri tipolojileri ile bu konuda araştırma yapan enstitüler ile enstitülerin çalışmalarına yer vermiştir. Teorik çerçeve oluşturulduktan sonra yazar tarafından sırasıyla Londra Doklar Bölgesi Geliştirme Projesi, Cenova EXPO Projesi ve Hamburg Hafencity Projesi seçilmiş ve projeler hakkındaki genel bilgilerin sağlanmasının ardından projeler güncel mimarlık yaklaşımları açısından

⁴ *İng.* Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats. *tr.* Güçlü yönler, Zayıf yönler, Fırsatlar, Tehditler.

değerlendirilmiştir. Yazar, küreselleşmenin etkisiyle dikeyde yükselen birçok kıyı yenileme projesinin birbirine benzer olduğuna dikkat çekmiş, mimarlık üretimi için büyük bir avantaj olan kıyı yenileme projelerinde yere özgü ve özgün projelerin gerçekleştirilmesinde bölgeselliğin sürdürülmesini vurgulamıştır (Tanış, 2015; Tanış ve Erkök, 2016).

1.4 Çalışmanın Önemi

Kıyı yenileme projeleri ilk defa bu tez kapsamında incelenen bir konu değildir; bir önceki bölümde aktarıldığı gibi, konu ile ilgili geniş uluslararası literatürün yanısıra, ülkemizde kıyı yenileme projeleri ile ilgili yazılmış birçok yüksek lisans ve doktora tezi vardır. Fakat kıyı yenileme projeleri, herhangi bir tarifi olmayan, her projenin uygulanma sürecinde ve uygulandıktan sonra ortaya çıkan olumlu ve olumsuz sonuçlarıyla günümüzde ve gelecekte gerçekleştirilecek olan projeler için proje yönetiminin geliştirilmesinde, alınacak planlama ile koruma kararları konusunda ve sürecin en etkin bir şekilde kontrol edilmesinde yol göstericidir. Edinilen deneyimler sonucunda çok değerli miras alanlarının sürdürülerek geleceğe aktarılması hedefi ile sürdürülebilir bir yenileme projesi için dersler çıkarılması hususunda canlılığını koruyan ve tartışılarak ileriye taşınması gereken bir konudur. Bunun bilinciyle kıyılarda yaşanan dönüşümleri, tarihsel süreçte ve eleştirel bir bakış açısıyla ele alarak; değişen ve gelişen yanlarıyla geliştirme stratejileri ve koruma yaklaşımlarını aktarmak bu çalışmayı diğerlerinden ayıran özelliğidir. Bu sebeple tez kapsamında, sürekli gözlemlene ve sürekli öğrenme yoluyla şehirlerin özellikle liman kimliği vurgulanmış ve bu nedenle özellikle eski liman bölgeleri ve liman faaliyetlerine hizmet eden terkedilmiş endüstri alanlarında çalışılmıştır. Bu çalışmanın bir diğer öne çıkan özelliği ise; genellikle yerel ölçekte ve endüstri mirası kapsamında ele alınan tersanelerin yerel ile globalin kesişiminde bulunan “liman mirası” olarak değerlendirilmesi ve bunun özellikle vurgulanması ile bu bakış açısının oluşturulmasıdır. Güncel ve gelecek nesil kıyı yenileme projelerinin sözü edilen eşsiz kültürel mirasını sürdürülebilir bir şekilde koruyarak başarılı sonuçlara ulaşması için küresel düşünülüp yerel davranılması konusunda, literatür taramalarından anlaşıldığı üzere, henüz üzerinde çokça durulmamış olan bu yaklaşım önemlidir. Çünkü bu alanları kıyıdaki herhangi bir dönüşüm alanından ayıran en temel özelliği, su yoluyla taşınmış bilginin bölge özellikleriyle birlikte yarattığı ve şekillendirdiği bir kıyı alanı

olması ve asırlar boyu ulusal ve uluslararası aktörler aracılığıyla geliştirilen ve fiziksel çevrede somutlaşmış bir bilgi birikiminin hem yerel hem de global ölçekteki değeri ve önemidir. Bu sebeple kıyı yenileme projeleri, her dönem önemini ve güncelliğini koruyan, sahip olduğu kültürel miras açısından hassasiyetle değerlendirilmesi gereken bir konudur. Bunun bilinciyle geliştirilen çalışma, eşsiz bir miras alanında gerçekleşecek olan yenilemeler konusunda bilinç kazandırmayı, bununla birlikte karar verici mekanizmalara fayda ve vizyon sağlamayı önemsemiştir.



2. KAVRAMLAR

2.1 Kıyı Kavramı

Kıyı, Türk Dil Kurumu sözlüğünde kara ile suyun birleştiği yer olarak tanımlanmıştır. Kıyı kavramı, uluslararası literatürde “waterfront” olarak karşılığını bulur ve sözlüklerde şehrin ya da kentin nehir, göl, liman vb. ile birleştiği yer (URL-1) ya da su kenarında bulunan kara parçası, yapıların yer aldığı kara parçası ya da şehrin yükseldiği bir bölüm (URL-2) olarak tanımlanır. Kıyıların tarihsel gelişimleri⁵, şekli ve özellikleri şehirlerin şekillenmesinde önemli bir rol oynamasının ve kimliğini belirleyici bir etmen olmasının yanısıra, kıyı yenileme projelerinde alınacak kararlar ve uygulamalar konusunda da önemli bir girdidir.

Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından kıyılarda yer alan kullanımlar;

- Yerleşmeler ve Kentsel Alanlarda Kıyının Kullanımı
- İkinci Konut Gelişmeleri
- Turizm ve Rekreasyon, Yat Turizmi, Kruvaziyer Turizmi
- Deniz Ulaştırması, Limanlar, İskeleler, Boru Hatları
- Kara ve Demiryolu Bağlantıları, Lojistik Merkezler

⁵ Piotr Lorens’in “Urban Waterfront Regenerations: Origins Of The Issue” başlıklı makalesinde incelediği gibi tarihsel gelişimlerine göre kıyılar ikiye ayrılırlar:

A-Tipi kıyılar antik ya da ortaçağ dönemine ait kıyılardır. Karakteristik özellikleri:

-tarihi kent merkezine yakın olmaları

-az sayıda fakat geniş hacimli depo yapılarına sahip olmaları

-az sayıda ve eski taşıma sistemleriyle çalışmaları

B-Tipi kıyılar 19. ve erken 20. yüzyılda kurulmuş kıyılara verilen isimdir. Bu tip kıyıların karakteristik özellikleri ise:

- göreceli olarak tarihi kent merkezine yakın olmaları

-liman fonksiyonlarına, endüstri yapılarına, gemi tersanelerine ve birçok depo yapılarına ev sahipliği yapmaları

-kısıtlanmış kamusal alanı kullanımının öne çıkması

-artan konaklama yapılarına, ticari kullanımlara ve endüstriyel alanlara sahip olmalarıdır.

- Gemi İnşa ve Bakım Sanayi, Tersaneler
- Balıkçılık Faaliyetleri, Su Ürünleri Yetiştiriciliği
- Enerji İhtisas Bölgeleri,
- Sanayi Endüstri Bölgeleri,
- Serbest Bölgeler Enerji Üretimi,
- Petrol Rafinerileri,
- Petrokimya Sanayi Askeri Alanlar,
- Güvenlik Bölgeleri, Sahil Güvenliği
- Doğa Koruma ve Sit Alanları, Deniz Koruma Alanları
- Tarımsal Faaliyetler ve Ormancılık

şeklinde tanımlanmıştır.

Bu tez kapsamında kıyıların, deniz aşırı ticaretin gerçekleştirilmesi için şekillenen yapıları çevresine; yani limanlar, iskeleler, gemi inşa ve bakım sanayi ile tersanelere odaklanılmıştır. Bununla birlikte, sözü edilen tesislerde çalışmak üzere gelen kullanıcıların burada yaşamasıyla sebebiyle liman faaliyetlerinin etkisi sosyal alanda da oldukça güçlü bir şekilde görülmüştür. Sosyal ve mekansal etkileşimlerin bir sonucu olarak bu kıyı alanları limana dair kültürün geliştiği yerler olmuştur. Özetlemek gerekirse; liman faaliyetlerinin kıyı alanlarına etkisi ekonomik, fiziksel, sosyal ve kültürelidir.

Bu bakış açısıyla ve tanımlamalardan yola çıkarak, liman faaliyetlerine hizmet etmiş kıyı kavramını kara ile suyun kesiştiği ve şehri tarihsel katmanlarıyla birlikte hem yerel hem de küresel kimliği ile yansıtan bir arayüz olarak tanımlayabiliriz.

2.2 Kıyı Yenileme Kavramı

Kıyı yenileme kavramı kentsel dönüşüm⁶ konularından biridir. Roberts (2000)'a göre kentsel dönüşüm tanımı “yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale getirilmesi; toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu alanlarda bu dengenin tekrar sağlanması” şeklindedir.

⁶ Türkiye özelinde kentsel dönüşüm kavramının ortaya çıkışı ve gelişimi ile ilgili olarak detaylı bilgi edinmek için; Dr. Bora Yerliyurt tarafından yazılmış doktora tezi “Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerinin Değerlendirilmesi; Haliç – Tersaneler Bölgesi”nin 33 ile 41 sayfaları arasını okuyabilirsiniz.

Kentsel yenileme kavramının tarihsel gelişimini Roberts (2000)'in, Stöhr (1989) ve Lichfield (1992)'in çalışmalarına dayanarak hazırlanmış olduğu tabloda yıllara göre takip edilen politikalarla birlikte açıklamıştır (Çizelge 2.1):

Çizelge 2.1 : Kentsel yenileme kavramının gelişimi (Roberts, 2000).

Takip Edilen Politika	1950ler	1960lar	1970ler	1980ler	1990lar
	Yeniden İnşa Edilme Dönemi*	Yeniden Canlandırma Dönemi*	Yenileme Dönemi*	Yeniden Geliştirme Dönemi*	Yenileşme Dönemi
Strateji ve yön belirleme	Genellikle masterplana dayalı olarak banliyölerdeki eski kent alanlarının yeniden inşa edilmesi ve genişletilmesi	1950lerdeki yaklaşımların devam ettiği bir aralık: kenar mahalleler ve kırsal alanlarda büyümeler ve buna istinaden	Yerinde yenilemeye ve kenar mahallelere odaklanan bir dönem	Özel sektör ve uzman birimlere önem verilmesi, gelişen ortaklık modelleri*	Birbiri ile uyumlu ve daha kapsamlı politikalar ve uygulamalara yöneliş
Ana aktörler ve yatırımcılara yönelik politikalar	Yerel ve ulusal hükümet, özel sektörde yer alan girişimciler*	Özel sektör ve kamu sektörü arasında denge arayışı*	Özel sektörün rolünün artması ve yerel hükümet etkisinin azaltılması*	Özel sektör ve uzman birimlere önem verilmesi, gelişen ortaklık modelleri*	İşbirliğinin artması
Mekansal düzeydeki uygulamalar	Yerel olan ve alanın krakteristiği önemsenir	Bölgesel seviyedeki aktivitelerin ortaya çıkması	İlk olarak bölgesel ve yerel seviyede, daha sonra yerele ağırlık verilmesi	1980lerin başında alana odaklanan; sonra yerel seviyede	Bölgesel çalışmaların artması
Ekonomi odaklı politikalar	Özel sektör destekli kamu sektörü yatırımları	Artan özel sektör yatırımları etkisi ile 1950lerden beri devam etmesi	Kamu yatırımlarında kısıtlamaya gidilmesi ve özel sektör yatırımlarının	Özel sektör yatırımlarının baskın olmasıyla birlikte birtakım kamusal fonlara yer verilmesi	Özel sektör, kamu ve hibeler arasında dengenin sağlanması
Toplumsal odaklı politikalar	Konut ve yaşam standartlarının geliştirilmesi	Sosyal yardımlaşmanın artması	Nadiren devlet desteği alan toplumsal hareket	Yeni geliştirme şemalarının üretilmesi	Toplumun rolünün vurgulanması
Fiziksel odaklı politikalar	Yaşam standartları ve iskanın değişimi*	Sosyal ortam ve refahın gelişmesi*	Katılımcı planlama ve daha geniş yetkiler verilmesi*	Seçici devlet desteği ile toplumun kendi çözümlerini üretmesi*	Toplumun rolünün önem kazanması*
Çevresel odaklı politikalar	Peyzajın ve az miktarda yeşil alanın önemsenmesi	İyileştirmelerin uygulanması	Yenilikçi çevresel iyileştirmeler	Daha çevreci yaklaşımlar için bilincin artması	Çevresel sürdürülebilirlik için düşünceler

İyileştirme (ing. Rehabilitation): Bu süreçte kentsel bölgenin mevcut sosyal yapısı ile beraber korunması ve yine aynı toplumun fayda görmesi hedeflenmiştir (Köseoğlu, 2010). Keskin (2004)'e göre uygulama sürecinde yenilemeye nazaran büyük zorluklar yaşanmasının altında sürecin sonunda bölgenin el değiştirmesinin söz konusu olmaması yatmaktadır (Köseoğlu (2010)'nda atıfta bulunulduğu gibi).

Kentsel Yeniden İnşa Etme (ing. Urban Reconstruction, 1950ler):

Master plana dayanarak, tarihi alanların uzantısı şeklinde fiziksel olarak yeniden inşa ile gerçekleştirilen dönüşümlerdir (Stöhr (1989) ve Lichfield (1992)).

Kentsel Yeniden Canlandırma (*ing. Urban Revitalization, 1960lar*):

Kocabaş (2005) kentsel yeniden canlandırma kavramının önemini, köhneleşmiş alanların temizlenerek, yeniden kente ve topluma kazandırması olarak belirtmiştir.

Kentsel Yenileme (*ing. Urban Renewal, 1970ler*):

Schubert (2011b)'e göre kentsel yenileme, sürekli olarak değişen toplumsal ve mekansal gelişmelere istinaden, yapılı çevreye adapte olmaktır. Mevcut sosyal yapıyı koruyarak, farklı sosyal grupları biraraya getirmektir (Schubert, 2011b).

Yeniden Geliştirme (*ing. redevelopment, 1980ler*):

Terim olarak “Kıyı yenileme projesi” İngiltere’de 1980lerde finansal paydaşlar, yerel ve merkezi yönetimler gibi tüm aktörlerin benimseyerek kullandığı bir kavram olmuştur (Jones, 1998). Liman alanlarında uygulanan yeniden geliştirme kavramı ise küresel gelişmelere bağlı olarak yitirilen liman fonksiyonun yerini tamamen farklı kullanımlara bırakması demektir (Koca, 2011). Yeniden geliştirmenin dönüştürülen alan için yararları şöyledir (Koca, 2011):

- Fiziksel eskimenin durdurulması,
- Ekonomik olarak gerçekleşen kayıpların kontrol altına alınması
- Gayrimenkul değerlerinin artırılması
- Yeni çekim alanlarının yaratılması
- Bozulmakta olan alanlar ve mülkler için çözüm arayışları bulunması

Kentsel yenileşme (*ing. urban regeneration, 1990lar*):

Uluslararası literatürdeki “Urban regeneration” kavramının karşılığı olarak kentsel yenileşme olarak kullanılmaktadır. Meyer (1999)'e göre kıyı yenileme projeleri, terim olarak kentsel planlama disiplininin gelişimini takip eder. Kıyı yenileme kavramı uluslararası literatürde “Waterfront Regeneration” 1990'larda kullanılmaya başlanmıştır (Schubert, 2011b).

Roberts (2000)'in Stöhr (1989), Lichfield (1992) ile Pugalis ve Liddle (2013)'in çalışmalarına dayanarak yapmış olduğu analizler sonucu kentsel yenileme projeleri prensiplerini şu şekilde belirtmiştir:⁷

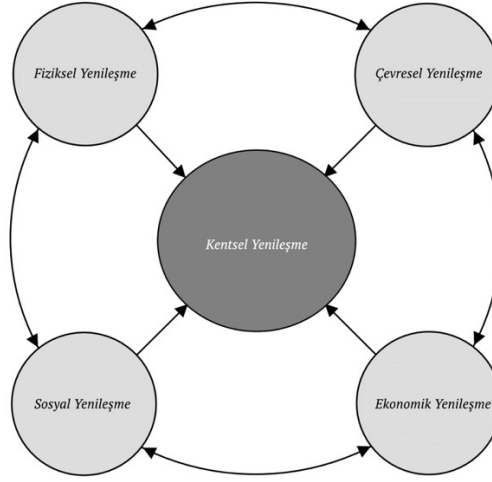
- Kentsel yenileme alanının koşullarının detaylı bir biçimde analizi yapılmalıdır.
- Fiziksel doku, sosyal yapı, ekonomik şartlar ve çevre koşulları göz önünde bulundurularak birbiri ile ilişkilendirilmelidir.
- Bu hedefe ulaşmak için dengeli, düzenli ve olumlu bir tutumla bütüncül bir yaklaşım izlenmelidir.
- Sürdürülebilir bir dönüşümün temel amaç edinildiği stratejiler ve programlar geliştirilmelidir.

2.2.1 Sürdürülebilir Kentsel Yenileme

Kentsel dönüşümün sürdürülebilir olması önemlidir. Sürdürülebilirlik kavramı ilk olarak literatüre Wiersum (1995) tarafından kazandırılmıştır. Etimolojik olarak ise sürdürülebilirlik kelimesi Almanca *Nachhaltigkeit* olarak 1713 yılında ilk olarak “doğal kaynakların korunarak geleceğe aktarılması” anlamında kullanılmıştır (Wilderer, 2007).

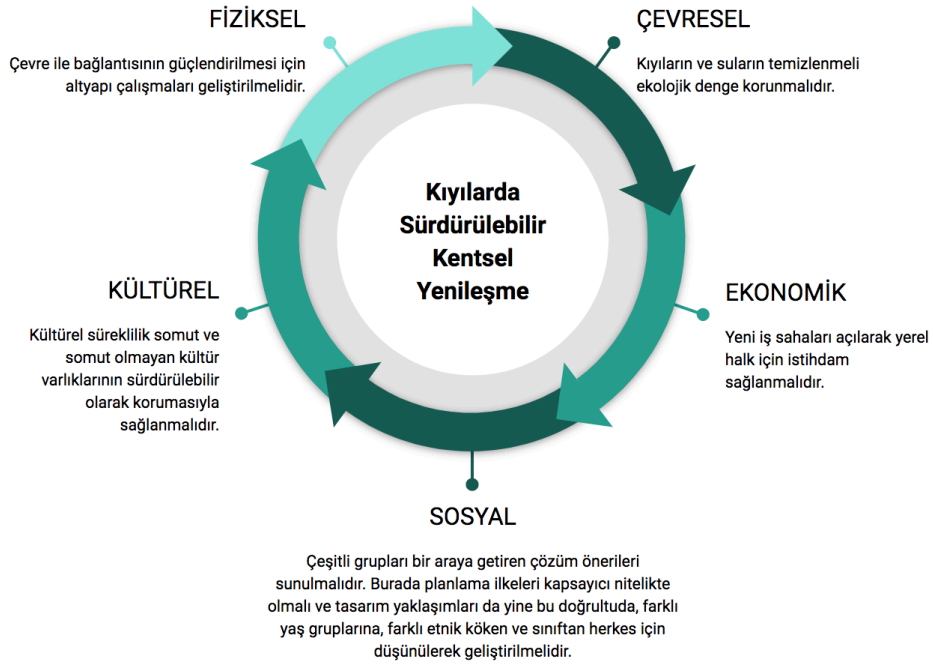
Sürdürülebilirlik kavramı çevresel, sosyal ve ekonomik olmak üzere üç temel prensip üzerinde durur. Rodwell (2008)'e göre sürdürülebilirlik; insanların doğal ve yapılı çevre ile ilişkilerinde evrenin ve onun tüm yaşam formlarının çıkarları doğrultusunda dengeyi ve uyumu yakalamasıdır. Lang (2005) kentsel yenilemeyi; fiziksel, çevresel, sosyal ve ekonomik yenileme olarak değerlendirmiştir. Breen ve Rigby (1994) tarafından kıyı yenileme projelerinin ekonomik, sosyal, çevresel ve kültürel ölçütlere bağlı olması gerektiği vurgulanmıştır. Kültürel ölçüt özellikle kimliğe bağlı olarak denizcilik tarihinin, kültürel değerlerin ve mirasın sürdürülmesini kapsar (Breen ve Rigby (1994) Lorens (2014)'te atıfta bulunulduğu gibi.)

⁷ Okuma önerisi: AKKAR, Z. M. 2006. Kentsel dönüşüm üzerine Batı'daki kavramlar, tanımlar, süreçler ve Türkiye. *Planlama*, 36, 29-38.



Şekil 2.1 : Kentsel yenileme konsepti diyagramı (Lang, 2005).

Lang (2005) ile Breen ve Rigby (1994) tanımından yola çıkılarak kıyı yenileme projelerinin sürdürülebilirliği kapsamında aşağıdaki model önerilebilir:



Şekil 2.2: Kıyılarda sürdürülebilir kentsel yenileme modeli (yazar tarafından Lang (2005)'ın diyagramını baz alarak geliştirilmiştir).

Kıyılarda yenileme projeleri fiziksel, çevresel, ekonomik, sosyal ve kültürel olarak sürdürülürse eğer tamamıyla başarıya ulaşabilir.

2.3 Kentsel Koruma Kavramı

Kentsel koruma kavramı, özellikle tabularasa⁸ olmayan, katmanlaşmış alanlarda yaşanacak olan kentsel yenilemeler için kentsel koruma kavramı ve yaklaşımları toplum üzerindeki ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel etkileri açısından önemlidir (Rypkema, 1994, Pickard ve Pickerill, 2002, Leichenko vd., 2001).

Kentsel koruma (Warner vd., 1978);

- Kentsel yayılma ile yeni şehirlerin kurulmasını azaltacağı ve bu sebeple tarihi kent merkezinin işlevini güçlendirerek eski binaları yeniden işlevlendirmeyi destekler.
- Tarihsel olarak güçlü bir kültüre sahip olan kentler istihdam sağlamaktadır.
- Dünya üzerindeki birçok örnek incelendiğinde tarihsel imgelere ve kültürel bağların güçlülüğüne bağlı olarak emlak piyasasında değer artışında önemli bir girdi olduğu gözlemlenir.

Fiziksel, işlevsel ve ekonomik sürdürülebilirliğin sağlanması için önerilen kentsel koruma yönteminde halihazırda bulunan yapıların esaslı onarımlarının yapılması ve yeni yapı oranının düşük tutulması hedeflenir (Koca, 2011). Kıyılarda yer alan korunması gereken tekil yapılar ve yapı gruplarında sağlıklaştırma, koruma-saklama, sağlamlaştırma, yeniden canlanma vb. çalışmalar yapılmalıdır (Karaman, 2008). Kentsel yenileme çerçevesinde gerçekleşen kentsel korumanın bileşenleri aşağıdaki Çizelge 2.2 :’ de özetlenmiştir (Koca (2011)’de atıfta bulunduğu ve çevrildiği gibi).

⁸ Tabularasa’nın Türk Dil Kurumu (TDK) Sözlüğü’ndeki tanımı şöyledir: *Boş levha kuramı; insan doğduğu zaman anlığın, üstüne hiçbir şey yazılmamış bir kâğıt gibi boş olduğunu, ancak yaşantılar, deneyler ve gözlemler yoluyla bunun doldurulabileceğini savunan görüş.*

Çizelge 2.2 : Kentsel yenileme projelerinde kentsel koruma yöntemleri (Rui, 2003).

Proje Tayini	Aktiviteler	Amaç	Fiziksel Çevre
Bakım	Boyama, Tamir; bozulan kısımların değiştirilmesi	Bakım, fonksiyon değerinin korunması	Etkilenmemiş
Geliştirme	Yeni eklemeler yapmak: balkon, çatı odası, merkezi ısıtma, duş; varolan öğelerin bugünkü, güncel hale getirilmesi	Modernizasyon, Yeni sabit değerlere göre binalarda düzenleme yapması	Etkilenmemiş
Restorasyon	Kusurları ortadan kaldırmak; Eski ve yeni ilave edilmiş öğelerin kaldırması	Modern Binaların standartlarla tanışması için düzelenmeler yapılması	Etkilenmemiş
Sağlıklaştırma (kalitenin yükselmesi)	Ekseriyetle "restorasyon" altında	"Restorasyon" altında	Etkilenmemiş
Yeniden İnşa Etme	Dış görünümü muhafaza ederken iç yapıyı geliştirme ve düzenleme	Binaları yeni kullanımlara uygun hale getirme	Kullanımdaki değişiklikleri takip eden küçük düzeltmeler
Tümden Yenileme (Yeniden Yapılandırma)	Yeni inşaat tarafından takip edilen (sınırlı) bir alandaki binaların kısmi ya da tümden tahribi	Bozulmuş ve çürümüş alanların tekrar kullanıma uygun hale getirilmesi	Plana göre yeniden inşa edilmiş

Özcan (2009)'ın hazırlamış olduğu Çizelge 2.3 :'te görülen sürdürülebilir kentsel koruma matrisi kültürel mirasa konu olan alanların korunması için kapsayıcı bir modeldir:

Çizelge 2.3 : Sürdürülebilir Kentsel Koruma Matrisi (Özcan, 2009).

➤ Kültürel Mirasa Konu Olan Kentsel Koruma Alanları

Statü: "Kentsel Sit" veya "Kentsel Arkeolojik Sit" ya da "Tarihsel, Ticari ve Kentsel Sit"

➤ Temel Ölçüt ve Kısıtlar: Özgün Mekansal Karakteristik ve İşlevsel Kimlik

Fiziksel, Sosyo-Kültürel, Ekonomik ve Yönetimsel-
Kurumsal Sürdürülebilirlik

- Planlama Modeli: Sürdürülebilir Koruma-Geliştirme Planlama Modeli

İçerik: Kentsel Tasarım Vurgulu Eylem Planlaması
Yöntem: Öncelikli Alan Planlaması ve Ayrıntıda Kentsel
Tasarım Projeleri Üretimi

- Katılım Modeli: Paydaşlar ve Yetki Paylaşımı

Planlama-tasarım ve uygulama süreçleri ile her ölçekteki
yatırım-proje kararlarında yerel halkın etkin katılımına
ve bilgilendirilmesine öncelik veren geniş katılım ve
işbirliği

Merkezi ve yerel yönetim mekanizmaları:

İlgili bakanlıklar, Koruma kurulları, Belediyeler,
Üniversiteler...

Sivil toplum örgütleri (Vakıflar, Dernekler, Meslek
Odaları), Girişim-Yatırım Grupları

- Finansman Modeli: Planlama-Uygulama Araçları

Uluslararası Düzeyde: UNESCO, HABITAT, ICOMOS,
Avrupa Birliği Eurocities Kentsel Yenileme Fonları,
Euromed Heritage Hibe Programı Avrupa Kalkınma
Bankası Kültürel Miras Fonu, Dünya Anıtlar Fonu, Agha
Khan Vakfı Tarihi Kentsel Programı, Ford Vakfı, Getyy
Koruma Enstitüsü Fonu...

Ulusal Düzeyde: Kamu sektörü Araştırma-Geliştirme
Fonları, Kültür Bakanlığı, Toplu Konut İdaresi,
Özelleştirme İdaresi Kaynakları ya da İmar hakkı aktarımı
yoluyla satın alma ve kiralama veya ilk yatırım
maaliyetlerine teşvikler...

Sivil toplum örgütleri, Koç Vakfı, Sabancı Vakfı...

Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları:

Yap-İşlet-Devret ya da eş paylaşım ya da risk paylaşım ortaklıkları...

Yerel Düzeyde: Yerel Yönetim, yerel dinamikler (Sivil Toplum Örgütleri) ve Özel Girişim Ortaklıkları yoluyla örgütlenen Kentsel Rehabilitasyon Programları, Kentsel Koruma-Geliştirme Yatırım Fon ya da Bütçesi oluşturulması

Özel Girişim-Yerel Yatırım Grupları birlikteliği, sponsorluk kurumu

➤ Yönetim Modeli: Koruma Geliştirme Alanları Planlama Ofisi

Kültürel Miras Yönetimi üst başlığı altında: Planlama-tasarı ve uygulama-izleme sürecinde etkin rol üstlenen, Yerel yönetim mekanizmaları ve koruma kurulları ile eşgüdümlü,

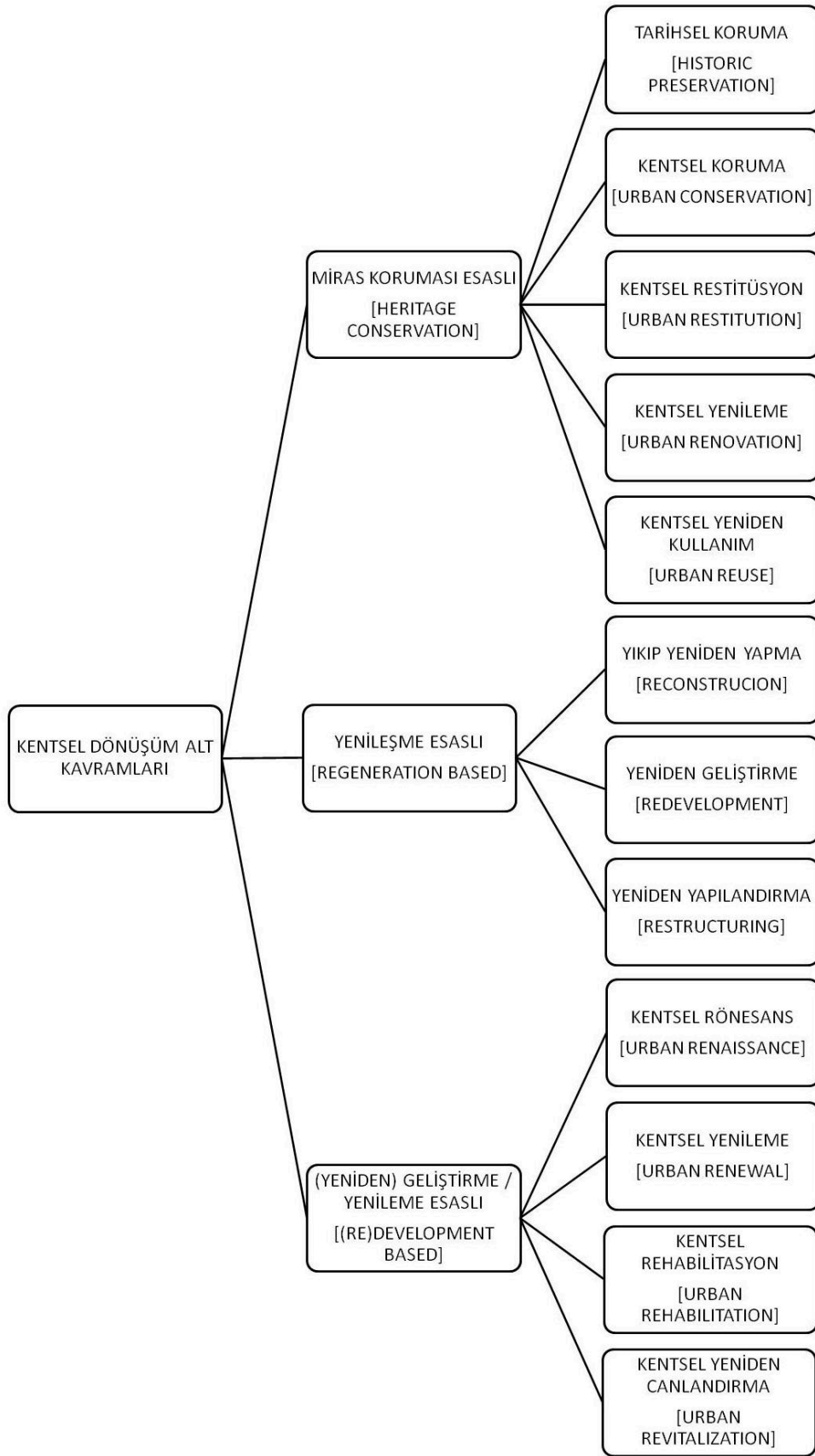
Kültürel Miras konusunda uzman çok disiplinli teknik kadro destekli,

Kullanıcı kitlesi, mülk sahipleri ve girişim ya da yatırım grupları ile iletişim içinde olan yönetimsel-kurumsal örgütlenme

Gülersoy ve Gürler (2011) kentsel dönüşümü üç ana başlık altında değerlendirmişlerdir:

- Koruma odaklı kentsel dönüşüm
- Yenileme odaklı kentsel dönüşüm
- Geliştirme odaklı kentsel dönüşüm

Erkmen (2015)'nin Gülersoy ve Gürler (2011)'in çalışmalarına dayanarak hazırlanmış olduğu model, sözü geçen kentsel dönüşümün alt kavramlarını ve ilişkilerini net bir şekilde açıklamaktadır (Şekil 2.3:).



Şekil 2.3: Kentsel dönüşümün alt kavramları (Erkmen, 2015).

Koruma odaklı kentsel dönüşüm, miras alanlarının korunmasının temel olduğu, şehrin tarihi ve kültürel açıdan öne çıkan alanlarında gerçekleştirilen dönüşümlerde uygulanır (Gülersoy ve Gürler, 2011). Bu süreç kentsel restorasyon, kentsel restitüsyon, kentsel yenileme ve kentsel yeniden işlevlendirmeye odaklanır (Gülersoy ve Gürler, 2011).

Yenileme odaklı kentsel dönüşüm, ekonomik ve fonksiyonel potansiyele dayanarak, terk edilmiş endüstriyel alanlarda ve eski liman bölgelerinde gerçekleştirilir (Gülersoy ve Gürler, 2011). Bu dönüşüm, kentsel yenileme ve rekonstrüksiyon ile yeniden geliştirmeye odaklanır (Gülersoy ve Gürler, 2011). Geliştirme şirketleri danışmanlığında planlama teorisine dayanan politikalar ve stratejiler üretir (Gülersoy ve Gürler, 2011).

Yeniden geliştirme odaklı kentsel dönüşüm, gecekondular alanlarında gerekli görülen dönüşümlerde ön plana çıkar (Gülersoy ve Gürler, 2011). Bu süreç, kentsel yenilemeyi, kentsel canlandırmayı, kentsel rehabilitasyonu ve yeniden işlevlendirmeyi önemser (Gülersoy ve Gürler, 2011).⁹

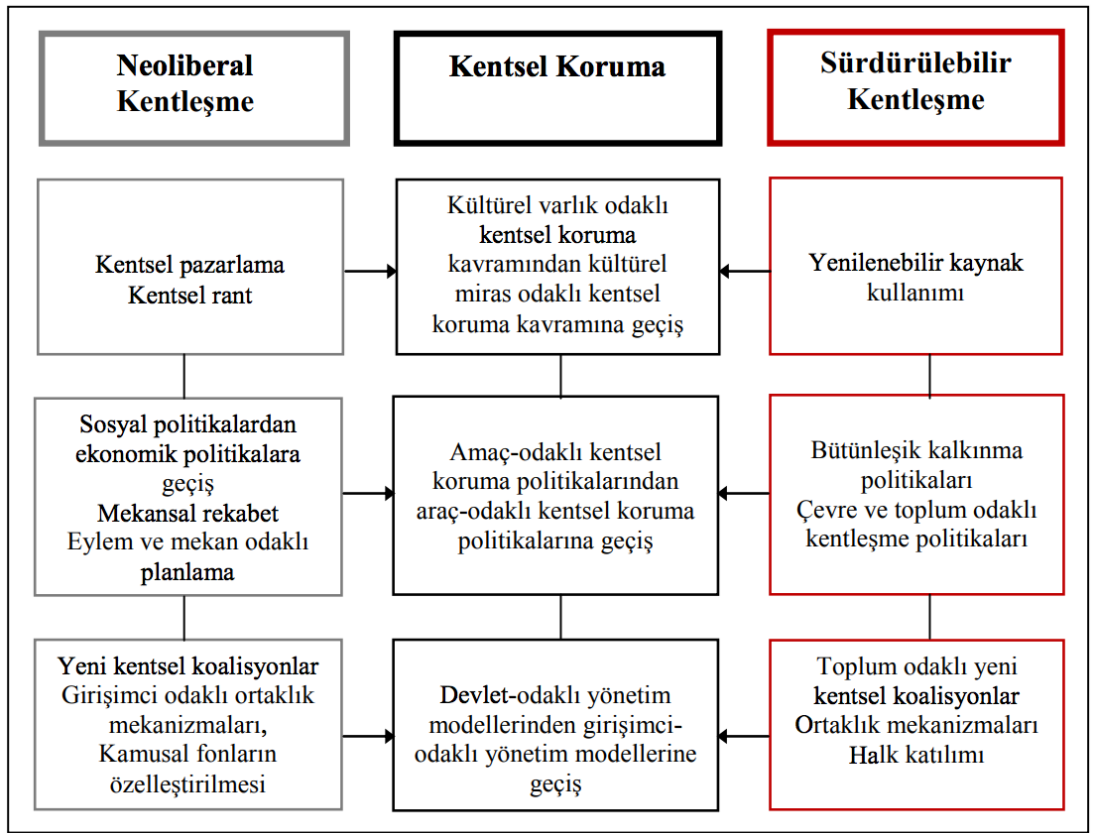
Gülersoy ve Gürler (2011)'in açıklamalarından yola çıkarak kıyılarda gerçekleştirilen kentsel yenilemelerin koruma ve yenileme odaklı kentsel dönüşüm olduğu söylenebilir. Kıyı yenileme projelerinin koruma ve yenileme odaklı olması sürdürülebilir bir proje için önemlidir. Öte yandan, kentsel planlama uzmanı Adem Erdem Erbaş (2014)'in eski liman alanlarındaki yenileme için koruma odaklı dönüşümlerin liman alanlarının tarihi değerlerini ve karakterini koruyacağını belirtmesi de bu tezi destekler niteliktedir.

2.3.1 Sürdürülebilir Kentsel Koruma

Delafons (1997)'un tanımına göre sürdürülebilir koruma; “koruma ve değişim arasındaki en rasyonel/akılcı dengeyi sağlayarak kültürel mirası korumaktır”. ICOMOS 1981 tarihinde ICOMOS Avustralya'nın kabul etmiş olduğu Burra Şartı'nda kentsel korumada sürdürülebilirlik yaklaşımı “bugün değer görülen yerleri, geçmişi anlamak, bugünü zenginleştirmek ve gelecek kuşaklara değer yaratmak” şeklinde tanımlanmıştır.

⁹ 12. yüzyıldan günümüze kentsel dönüşüm ve kentsel koruma ile ilgili yaklaşımlar üzerine daha detaylı bilgi sahibi olmak için GÜLERSOY, N. Z. & GÜRLER, E. 2011. Conceptual challenges on urban transformation. *ITU A|Z*, 8, 10-24. makalesini okuyabilirsiniz.

Özcan (2009) sürdürülebilir kentsel koruma kavramını, “planlama politika ve stratejilerine ilişkin karar verme süreçlerinde toplumsal örgütlenmelerin rolünü etkinleştiren, toplumsal faydaları eşitlik ilkesi temelinde gözetilen, geniş kapsamlı katılım ve şeffaflık ilkesini temel alan işbirlikçi planlama yaklaşımı eşliğinde kültürel miras değerlerinin korunması ve geliştirilmesine yönelik planlama uğraşı” olarak ve “kültürel miras değerlerini gerek kültürel süreklilik ve sosyal çeşitliliğin korunması-yaşatılması; gerekse ekonomik gelişme-canlanma sağlanması açısından stratejik mekânsal planlama yaklaşımı temelinde ele alan geniş kapsamlı ve bütünleşik koruma yaklaşımı” olarak tanımlamıştır.



Şekil 2.4. : Kentsel koruma-sürdürülebilir kentleşme ilişkisi (Günay, 2010).

Günay (2010) doktora tezinde, sürdürülebilir kentleşme ile kentsel korumayı birlikte analiz ederek sürdürülebilir kentsel koruma kavramının anlaşılması için bir bakış açısı geliştirmiştir (Şekil 2.4. :). Günay (2010), sürdürülebilir kentsel koruma kavramını, “Kültürel miras söz konusu olduğunda sürdürülebilir; kültürel miras alanlarında gerçekleştirilecek olan yaklaşımlarda, tarihi çevreye duyarlı yönetim biçimleriyle mirasın bugüne katkısını sürekli kılmaktır.” şeklinde değerlendirmiştir. 1990lara kadar sadece yeşil ve kalkınma ile birlikte düşünülen sürdürülebilirlik kavramı, kentsel

koruma literatürüne bu tarihten sonra girmiştir. Bunun temel sebebi, Günay (2010)'da atıfta bulunduğu gibi, “yenilenebilir kaynak” üzerine yoğunlaşan “sürdürülebilirlik kavramının “kültürel mirasın yenilenemeyen ve sınırlı kaynak” olmasından kaynaklanmaktadır (Fairclough, 2003). Fairclough (2003)'a göre sürdürülebilirlik kavramı, kültürel mirasın yalnızca fiziksel bir kavram olmasından öte, farklı değerleri biraraya getiren bütüncül bir anlayışı ortaya koymuştur.

Sürdürülebilir kentsel koruma için uluslararası kurumlar tarafından yapılan çalışmalar şunlardır (Günay, 2010):

- ICOMOS, 2001, Değişimin Yönetimi: Tarihi Çevrenin Korunmasında Sürdürülebilir Yaklaşımlar (Managing Change: Sustainable Approaches to the Conservation of the Built Environment)
- ICOMOS, 2007, Kültürel Miras Alanlarının Yorumu ve Sunumu üzerine Sözleşme (Charter for the Interpretation and Presentation of Cultural Heritage Sites)
- English Heritage, 1997, Tarihi Çevrenin Sürdürülebilirliği raporu (Sustaining the Historic Environment)
- English Heritage, 2005, Miras Önemlidir (Heritage Counts), Daha iyi bir sosyal ve ekonomik yenilenme için yeniden canlandırma ve tarihi çevre (Regeneration and the Historic Environment: Heritage as a Catalyst for Better Social and Economic Regeneration)
- English Heritage, 2007, Tarihi Çevrenin Sürdürülebilir Yönetimi için Koruma İlkeleri, Politikaları ve Rehberlik (Conservation Principles, Policies and Guidance for the Sustainable Management of the Historic Environment)
- ICOMOS Avustralya, 2013, Burra Şartı: Kültürel Değere Sahip Alanların Korunması (The Burra Charter the Australian ICOMOS Charter for the Conservation of Places of Cultural Significance)
- ICOMOS Yeni Zelanda, 1992, Kültürel Miras Değerine Sahip Alanların Korunması Şartı (Charter for the Conservation of Places of Cultural Heritage Value)
- New Zealand Historic Places Trust, 2006, Tarihi Mirasın Sürdürülebilir Yönetimi Rehberi (Sustainable Management of Historic Heritage Guide)

- Council of Europe, 2004, Avrupa Konseyi Kentsel İyileştirme Rehberi (Guidance on Urban Rehabilitation)
- Council of Europe, 2005, Kültürel Mirasın Toplumsal Değeri Hakkında Avrupa Konseyi Bildirgesi (Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society)

2.4 Kültürel Miras

Kültür tanımı Türk Dil Kurumu sözlüğünde “tarihsel, toplumsal gelişme süreci içinde yaratılan bütün maddi ve manevi değerler ile bunları yaratmada, sonraki nesillere iletmede kullanılan, insanın doğal ve toplumsal çevresine egemenliğinin ölçüsünü gösteren araçların bütünü, hars, ekin” ve “bir topluma veya halk topluluğuna özgü düşünce ve sanat eserlerinin bütünü” olarak tanımlanmıştır.

En basit haliyle kültür, bir toplumun kendi içinde ve şehir ile etkileşimi sonucunda oluşur. Bu sebeple kültürel miras konuları hem doğal ve yapılı çevreye ait somut varlıklardan, hem de toplumların bu çevre içindeki birbirleri ile olan ilişkileri sonucundaki somut olmayan üretimlerinden oluşur.

Kültürel mirasın korunmasına yönelik ilk düzenlemeler, 1945 yılında hazırlanan, 1946 yılında yürürlüğe girmiş olan Kuruluş Sözleşmesi’ne istinaden geliştirilmiş “Eğitimsel, Bilimsel ve Kültürel Objelerin Taşınması Üzerine Uzlaşma” belgesi ile aynı belgenin 1976 yılındaki Protokolü ile, Birleşmiş Milletler bünyesinde kurulan, Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür örgütü, orijinal ismiyle United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), tarafından yapılmıştır (Oğuz, 2013). Tarihsel süreçte incelendiği zaman, UNESCO’nun kültürel miras çalışmalarının gelişimi şöyledir (Çizelge 2.4 :):

Çizelge 2.4 : UNESCO kültürel miras çalışmalarının gelişimi (tablo yazar tarafından (Oğuz, 2013) çalışmalarına dayanılarak hazırlanmıştır).

	Tarih	Sözleşme	Kültürel mirasa konu olan ve zaman içerisinde değişen terimler
Objeye ve yapı odaklı	1945 1946	Kuruluş Sözleşmesi	
	1950	Eğitimsel, Bilimsel ve Kültürel Objelerin Taşınması Üzerine Uzlaşma	
	14 Mayıs 1954	Silahlı Çatışma Durumunda Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi ve Protokolü	tarih ve sanat açısından önemli ve değerli görülen somut objeler
	14 Kasım 1970	Kültür Varlıklarının Kanunsuz İthal, İhraç ve Mülkiyet Transferinin Önlenmesi ve Yasaklanması İçin Alınacak Tedbirlerle İlgili Sözleşme	
Somut ve Somut olmayan kültürel miras odaklı	16 Kasım 1972	Kültürel ve Doğal Dünya Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme	tarih, sanat ve bilim bakımından evrensel değere sahip mimari eserler, buralarda yer alan resimler ve yazılar, arkeolojik karakterli yapılar, mağaralar, harabeler ve bunlarla bütünlük kazanan doğal çevre...
	1973	Bolivya Deklarasyonu (Yazar Hakları Evrensel Sözleşmesi'ne Folklorun Korunması Protokolü'nün eklenmesi)	"folklor, sözlü kültürel miras"
	1976	Eğitimsel, Bilimsel ve Kültürel Objelerin Taşınması Üzerine Uzlaşma Protokolü	
	1982		"Gayrimaddi Miras"
	1987		"Folklorün Korunması"
	16 Kasım 1989	Geleneksel ve Popüler Kültürün Korunması Tavsiye Kararı	"Geleneksel ve Popüler Kültür"
	1999	Geleneksel ve Popüler Kültür" ifadesinin bütün yaygınlığına ve Tavsiye Kararı	"Folklor"
	1999	Geleneksel Kültürün ve Folklorun Korunmasına Bağlı Olarak 1989 Tavsiye Kararının Küresel Değeri: Yerel Katılım ve Uluslararası İşbirliği	"Geleneksel Kültür ve Folklorun Korunması"; "geleneksel ve popüler kültür"; "popüler kültür"; "somut olmayan kültürel miras"; "İnsanlığın Sözlü ve Somut Olmayan Mirası"
	17 Ekim 2003	Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi	somut olmayan kültürel miras teriminin

İlk olarak UNESCO'nun, savaş ve çatışma gibi karışıklıklar durumunda tarihsel ve sanatsal açıdan yüksek değere sahip olduğu öncelikle uzmanlar ve genel anlayış içinde uluslararası toplum tarafından kabul edilen ve taşınabilir nitelikte olan kültür varlıklarına odaklandığı anlaşılır. 14 Mayıs 1954 yılında “Silahlı Çatışma Durumunda Kültürel Mirasın Korunma Sözleşmesi ve Protokolü” ile tarih ve sanat açısından önemli ve değerli görülen somut objelerin korunması önemsenmiştir (Oğuz, 2013).

2003 tarihli Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması (SOKÜM) Sözleşmesi'ne göre somut olmayan kültürel miras; ”toplulukların, grupların ve kimi durumlarda bireylerin, kültürel miraslarının bir parçası olarak tanımladıkları uygulamalar, temsiller, anlatımlar, bilgiler, beceriler ve bunlara ilişkin araçlar, gereçler ve kültürel mekânlar” şeklinde tanımlanmıştır (Basat (2013)'ta atıfta bulunduğu gibi). Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanan 5448 sayılı “Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun”la birlikte 21 Ocak 2006 tarih ve 26056 Sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

SOKÜM raporuna göre somut olmayan kültürel miras¹⁰; “toplulukların, grupların ve bireylerin kültürel uygulamalarını, temsillerini, anlatımlarını, bilgilerini, becerilerini ve bunlara ilişkin araçları, gereçleri ve kültürel mekânları içermektedir” (SOKÜMKTB (2003), (Basat (2013)'ta atıfta bulunduğu gibi).

Avrupa Kentsel Şartı¹¹ (CoE, 2005)'na göre kültürel miras, “insanların zaman içinde mekân ile etkileşiminin sonucunda ortaya çıkan tüm çevresel unsurlar”dır. Bu durumda, toplumu kültürel mirasın tüm insani değerlerinin merkezine koymak, kültürel mirasın değerini ve potansiyelini sürdürülebilir kalkınma ve yaşam kalitesi için bir kaynak olarak halkla birlikte akıllıca kullanmak ve kültürel mirasın tanımına ve yönetimine halkın katılımını sağlamak gerekmektedir.

¹⁰ Basat (2013)'ın da aktardığı gibi, somut olmayan kültürel miras (SOKÜM) unsurları Bakanlığa ve Genel Müdürlüğe bağlı olan ve sözü geçen konuda ülkemizdeki en yetkili organ olan Halk Kültürü Bilgi ve Belge Merkezi tarafından tespit edilmektedir.

¹¹ *ing.* Council of Europe.

2.5 Endüstri Mirası

Saner (2012) endüstri mirasını, “endüstri kültürünün tarihsel, teknolojik, toplumsal, mimari ya da bilimsel değeri bulunan kalıntılarında oluşur. Bu kalıntılar, binaları ve makineleri, atölyeleri, imalathaneleri ve fabrikaları, madenleri ve işleme ve arıtma alanlarını, ambarları ve depoları, enerjinin üretildiği, iletildiği ve kullanıldığı yerleri, taşımacılığı ve tüm altyapısını, ayrıca ikamet, ibadet ve eğitim gibi endüstri ile ilişkili toplumsal etkinlikler için kullanılan yerleri içerir.” şeklinde tanımlamıştır.¹²

2.6 Endüstri Arkeolojisi

Endüstri arkeolojisi “endüstri anıtlarının araştırılması, yerinde incelenmesi, kayda geçirilmesi ve bazı hallerde koruma altına alınmasıyla ilgili bir çalışma alanı” olarak belirtilmiştir ((Buchanan, 1985); Kıracı (2001)’ta atıfta bulunduğu gibi). Saner (2012) endüstri arkeolojisini “endüstriyel işlemler için ya da endüstriyel işlemler sonucu meydana gelen, maddi ve maddi olmayan kanıt niteliğindeki tüm belgeleri, insan yapıtlarını (artefact), katmanları ve yapıları, insan yerleşimlerini ve doğal ve kentsel peyzajları inceleyen disiplinler arası bir yöntemdir.” olarak tanımlamıştır.

¹² Endüstri mirası kavramı ve Türkiye ve dünyadaki endüstri mirası ile ilgili görüşler için okuma önerileri: ALPAN, A. 2012. Eski Sanayi Alanlarının Yazındaki Yerine ve Endüstri Arkeolojisinin Tarihçesine Kısa Bir Bakış. *Planlama Dergisi*, 21-29.; BOZDEMİR, M. 2011. *Osmanlı'dan cumhuriyet'e endüstriyel mirasımız*, İstanbul Ticaret Odası.; CENGİZHAN, A. 2006. İstanbul Silaharağa Elektrik Santrali Türkiye'de fabrika ve işçi konutları. *TMMOB Mimarlar Odası Dergisi*, 14-18.; CENGİZKAN, M. 2007. İstanbul (Kent) Müzesi Projesi ve Darphane-i Amire. *Mimarlık Dergisi*.; CIRIK, U. 2005. Ankara'nın İlk Endüstri Bölgesi-Kaybolan Tarih. *Planlama Dergisi*, 84-93.; KAYA, B. 2012. Endüstri Mirasımızın Korunmasında Planlama Yaklaşımı, Uzmanlık Tezi. Kültür.; KAYIN, E. 2008. Türkiye Koruma Tarihindeki Kırılmalar. *Mimarlık Dergisi*, 343.; OEVERMANN, H. & MIEG, H. A. 2015. Industrial heritage sites in transformation. Routledge.; ROMEO, E., MOREZZI, E. & RUDIERO, R. 2015. Industrial heritage: Reflections on the use compatibility of cultural sustainability and energy efficiency. *Energy Procedia*, 78, 1305-1310, TOLGA, H. B. 2006. Endüstriyel Alanların Dönüşümü, Kentsel Mekana Etkileri: Beykoz Kundura Ve Deri Fabrikası İçin Bir Dönüşüm Senaryosu. *Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul*.; TORLAK, S. E. 2016. Gaining Ghost Town of Tourism Economics Northern Cyprus Varosha City. *European Scientific Journal*, *ESJ*, 12.; YILMAZ, H. 2014. Eskişehir'in Biricik Destinasyon Önerisi Endüstriyel Miras. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 29, KIRACI, B., KAPTI, M. & ÖKTEN, S. The Old Power Plant at Silaharağa in Istanbul. Proceedings of the First International Congress on Construction History, Instituto Juan de Herrera, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid, 2003.

3. DENİZ TİCARETİNİN VE LİMAN FAALİYETLERİNİN KIYILARA VE YAPILI ÇEVREYE ETKİSİ

3.1 Liman Şehirlerinin Gelişimi

İnsanlık tarihi boyunca toplumlar öncelikli olarak su kenarında yerleşmeyi tercih etmişlerdir. Bu doğrultuda sayısız şehirler ve Doğu Akdeniz Ticareti'nde aktif olarak tanıdığımız Ceneviz ve Venedik gibi şehir devletleri kurulmuştur.

Liman şehirleri tarih boyunca ulaşım ve ticaretin merkezi olmuştur (Letourneur, 1993). Bu durum, kıyıların sürekli olarak yenilemesine, değişmesine ve gelişmesine katkıda bulunmuştur. Wrenn (1983)'e göre kıyı çizgisi su ve şehir ilişkisini tanımlayan en önemli faktördür. Kentsel alanlar yarımada, korunaklı bir koy, tekil ya da kesişen nehir kenarı ve geniş su alanlarında gelişebilirler (Wrenn, 1983).

Ekonomik ve teknolojik gelişmelerin liman şehirlerine olan etkisi birçok araştırmacı tarafından, Rus ekonomist Nikolai Kondratiev tarafından ortaya atılmış ve en çok kabul gören bir teori olan “Kontratiev Dalgaları”nı temel alan analizlere dayanılarak, tanımlanmış dönemlerde liman şehirlerinde yaşanan önemli kırılma ve değişimlerin okunması yapılmıştır. Ekonomi uzmanlarının küreselleşme dalgalarını baz alarak yapmış oldukları analizler¹³ bu nedenle önemlidir. Bu konuda Paul Hanappe ve Michel Savy (1981)'nin dönemler arasındaki kırılma noktalarıyla sonlanan ve başlayan zaman

¹³ Bu konuda Hanappe ve Savy'nin 1981 tarihli “*Industrial port areas and the Kondratieff cycle. Cityport Industrialization And Regional Development: Spatial Analysis And Planning Strategies*” çalışmaları ayrıntılı olarak incelenebilir. Kısaca değinmek gerekirse Hanappe ve Savy kırılmaları şu şekilde tanımlamışlardır:

-1782-1845 yılları arası enerji devriminin yaşandığı yıllardır. Bu dönemde yeni şehirler yükselmeye başlamış ve ekonomi özgürleşmiştir.

-1846-1892 yılları altyapı çalışmalarının arttığı dönemdir. Bölgesel ve ulusal ölçekte kentsel altyapı elemanları geliştirilmiş; genişletilmiş ve bu geniş alanlara yayılmıştır.

-1893-1948 yılları dünya genelindeki dolaşımın ekonomik hareketliliğe paralel olarak yükselen bir ivme ile arttığı bir dönemdir. Bu aralıkta metropolitan bölgelerin kurulmuştur ve bu durum artan hareketliliğin altında yatan sebeplerdendir.

-1949-1998 dönemi küreselleşme ve endüstrinin uluslararası bir kavram olarak ortaya çıktığı, aynı zamanda “Ofis Çağı” olarak da bilinen bir aralıktır.

-1998-2048 iç içe geçmiş ve işlenmiş kalitenin arttığı ve sürekli değişen strüktürü ile giderek büyüyen ve önemi artan ağların olduğu bilgi çağıdır.

aralıklarındaki geçişlerin anlaşılabilmesi tarih boyunca ticaretin ve politik gücün merkezi olan liman kentlerinin gelişimini okuyabilmek için ve kıyılarda yaşanan kentsel dönüşümleri dünü, bugünü ve yarınıyla irdeleyebilmek için oldukça anlamlı ve gereklidir. Kentsel kompozisyonlar uzmanı Profesör Han Meyer (1999) bu aşamaları “Liman ve Şehir” adlı kitabında değerlendirmiştir.

Meyer (1999)’e göre; bir çekim noktası olması sebebiyle limanlar buldukları kıyı gibi su ve kara arasında bir sınır olmasının yanısıra, yerliler ile dış dünyadan gelenler arasında da bir ara kesit oluşturmuşlardır. Aynı zamanda liman bölgesi, deniz, göl, nehir gibi su yoluyla gerçekleşecek olası bir saldırıya karşı kentin korunması için önemli bir savunma rolünü de üstlenmiştir (Meyer, 1999). Bu sebeple ilk olarak yerleşim için doğal, korunaklı alanlar liman bölgeleri olarak seçilmiş ve geliştirilmiştir (Meyer, 1999). Bu dönem için limanda ticaret ve savunma fonksiyonlarının ön plana çıktığını söyleyebiliriz. Modern dönem öncesinde yer alan bu tip ilkel limanlar şehrin içinde yer almış; şehirle birlikte yakın ilişki kurmuştur (Meyer, 1999). İç limanlar bu döneme örnek oluştururlar.

1782-1845 yılları arasındaki dönemde, liman ve şehir arasındaki ilişkinin etkili bir şekilde değişmeye başladığı gözlemlenmiştir. Artık liman bir önceki dönemde olduğu gibi şehrin içinde değil, şehrin yanında yer almaya başlamıştır (Meyer, 1999). 19. yüzyılda büyük ölçekli liman alanlarının ve endüstriyel limanların inşa edilmeye başlanması ile öne çıkan fiziksel değişimler aynı zamanda sosyal değişimleri de beraberinde getirmiştir (Meyer, 1999). Yerel ve geleneksel feodal sistem modern ve endüstriyel topluma dönüşmüştür (Meyer, 1999). 19. yüzyıl itibariyle kıyıda yer alan yapılar modern taşıma sistemlerine dönüşmüş; dolayısıyla ticareti kentin birincil amacı haline getirmiştir (Meyer, 1999).

1846-1892 dönemlerinde gerçekleşmeye başlayan büyük ölçekli, transit limana bağlanan yeni tren ağları gibi alt yapı yatırımları arasındaki kentteki kamusal alanlar ile bu kentsel yapılar arasındaki ilişkinin yeniden tanımlanması gerekliliği doğmuştur (Meyer, 1999).

1893-1948 yılları arasında artan mobilite sebebiyle transit limanlar ve endüstriyel alanların gelişimi paralel olmuştur (Meyer, 1999).

1949-1998 yılları arasında endüstrinin küreselleşmesi ve uluslararası platforma taşınması “ofis dönemi” ile birlikte anılmaya başlanmıştır (Meyer, 1999).

1999-2048 yılları ise giderek artan ve birbiri içine geçişen sürekli olarak değişen ve gelişen kalite ile ağ, bilgi çağında en önemli yere sahiptirler (Meyer, 1999).

Bahsi geçen değişikliklere bağlı olarak, kıyı çizgisi su kenarında şehirler kurulduğu zamandan beri aynı kalmamış, dönem dönem değişiklere uğramıştır. Ticari ilişkilerin yoğunlaşmasının ardından, artan ihtiyaca bağlı olarak kıyılar sürekli olarak yenilenmiş; liman için gerekli olan yapılar geliştirilmiştir. Ticari faaliyetlerin sürdürüldüğü alanların dışında, savunma amaçlı olarak üretilen gemilerin yapımına ağırlık verilmesiyle tersaneler önem kazanmıştır. Yer aldıkları kıyı alanlarında yine ihtiyaca binaen yapılan eklerle kıyı çizgisi değişmiştir.

Liman kentleri, dünya liman taşımacılığı ve ticaretinin aktif olduğu bir küresel ağa bağlıdır. Gemicilikteki teknolojik gelişmeler liman kentlerinin değişimine neden olmuştur. Genel olarak kıyı kentlerinin gelişmesi incelenecek olursa, zenginliklerinin liman fonksiyonlarından kaynaklandığı görülmektedir. Bu yüzden, tarihin her döneminde liman ile kent arasındaki ilişkiler ekonomik, politik (Eşkar, 1997) ve sosyo-ekonomik önem taşımaktadır.

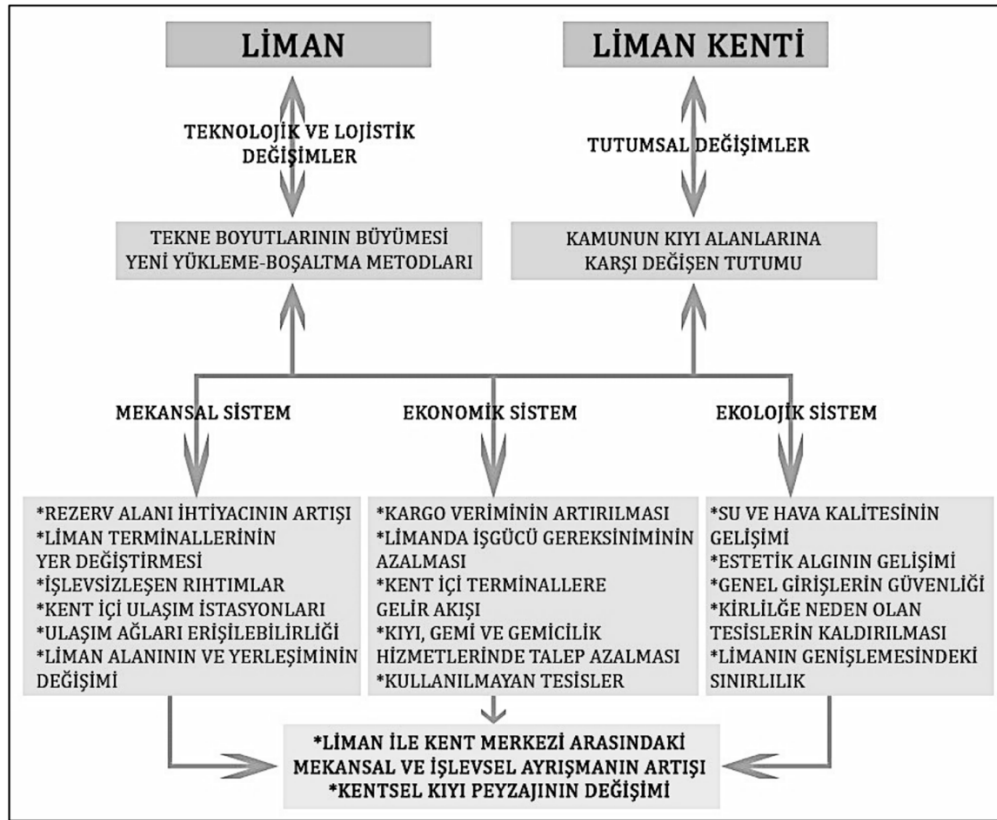
3.2 Konteynerlerin İcadı: 20. Yüzyılda Küresel Kırılma ve Kıyılara Etkileri

1956 yılında, taşımacılık sektöründe bir girişimci olan Amerikalı işadamı Malcolm Mc Lean (URL-3) tarafından patenti alınan konteyner¹⁴, limanlar ve liman şehirleri için dönüm noktası olmuştur. Standartlaşmayı sağladığı için taşımacılığı kolaylaştıran, yükleme ve indirme işlerinde kesintisiz ve verimli bir şekilde çalışan, bir gemiden diğer gemiye aktarılırken içindeki ürünlerin boşaltılmasına ve herhangi bir depoda bekletilmesine gerek olmaksızın doğrudan yüklenilebilmesi gibi sebeplerle, ve bunun yanısıra yine standartlaşmanın bir sonucu olarak gemilerle suda, trenlerle raylarda ve tırlarla otoyollarda taşınabilirliği sebebiyle taşımacılıkta oldukça önemli bir yere sahiptir.

Sonuç olarak, 19. yüzyıla kadar liman sūtrüktürleri ilkel yapıda olmasına rağmen, bu dönemde liman ve şehir ilişkisi, buna paralel olarak insan ve su ilişkisi oldukça güçlü olmuştur. 19. yüzyıl sonrası ve 20. yüzyıl başında yaşanan endüstriyel ve ticari fonksiyonlar sebebiyle liman ve şehir ilişkisi yavaş yavaş kopmaya ve modernleştirilmeye başlanmıştır. 1950li yıllara gelindiğinde konteynerler depoların

¹⁴ Türk Dil Kurumu Sözlüğü'nde İngilizce dilindeki *container* sözcüğünden Türkçe'ye konteyner olarak aktarıldığı belirtilmiş olup ve tanımı şu şekilde yapılmıştır: "İçerisine sıvı azot konan ve taşınan, çift duvarlı, dar ağızlı, spermatozoon, ovum, canlı hücre ve dokuları saklamaya yarayan çelik kap."

yerlerini almaya başlamıştır. Konteynerleri taşıyan devasa vinçlerin işçiye duyulan ihtiyacı giderek azaltması, bir önceki liman dönemine göre bu gelişmelerin ürünlerin yüklenip boşaltılmasını hızlandırması ve kolaylaştırması ile konteyner limanları dünya genelinde sağladığı büyük kolaylık ve verimlilik sayesinde liman faaliyetlerini sürdüren sektör tarafından hızla kabul görmüştür. Bu dönemde hem modern limanlar hem de endüstri alanları vatandaşların girişine kapatılmıştır. Bu sebeple su ile insan ilişkisi sektöre uğramıştır. Çoğunlukla yüksek duvar ya da çitlerle çevrili bu bölgeler günümüzde yaşayan herkesin belleğinde yasaklı alanlar olarak yer etmiştir. Bu tür alanlarda gerçekleştirilen faaliyetlerin tehlikeli olmasının yanısıra serbest bölge olarak ilan edilen konteyner alanları bürokratik olarak da vatandaşların geçiş haklarını sınırlamaktadır (Schubert, 2012a).



Şekil 3.1 : Liman ve kent arayüzünün gelişimi (Vallega, 1993, Darğa, 2014).

Kıyı yönetimleri ve bölgesel coğrafyalar konusunda uzman olan Profesör Adalberto Vallega (1993) bu süreçteki teknolojik ve ekonomik etmenler gibi değişen parametreleri ele alarak kıyı ile liman kentinin mekansal ve işlevsel ayrılışın sebeplerini yukarıdaki Şekil 3.1 : 'de gösterildiği gibi mekansal, ekonomik ve ekolojik sistemler üzerinden değerlendirmiş ve özetlemiştir.

Liman işletmeleri, gemi ve kargo şirketleri ve ticarete etkin olan şirketler açısından daha az işçi çalıştırılmasının daha az maliyete sebep olması, işlemlerin daha kısa sürede tamamlanması ve bilgisayar aracılığıyla otomatikleşen ve sınırlar ötesinden kontrol edilebilirliği, ile konteyner limanları bugün aktif halde gördüğümüz liman hizmetlerinde hızla yerlerini almışlardır.

Bunun bir sonucu olarak taşınan liman, gemi üretim ve denizcilik faaliyetlerinin geride bırakmış olduğu alanlar köhneleşmiş ve dünya ile yerelin kesişiminde bulunan alanlarının korunması ve yeniden işlevlendirilmesinin yanısıra terkedilmesi sebebiyle ortaya çıkan ekonomik, sosyal ve çevresel sorunlara çözüm bulunması için çalışmaların başlaması sonucu kent merkezinde yer alan kıyılarda üretim ve liman faaliyetlerinin yürütülmediği bir dönem başlamıştır.

3.3 Endüstri Devriminin ve Ardından Endüstrisizleşmenin Kıyılara Etkisi

Bugünkü kıyı yenileme projelerinin birincil sebeplerinin başında endüstrisizleşme gelir.

Liberal politikalar ve fordist seri üretim sonrası dönemin bir sonucu olarak şehirlerin yüzleştiği endüstrisizleşme dönemi ile, artan işsizlik oranı ve gerçekleşen iş sahalarındaki kayıplar nedeniyle kıyılarda hem fiziksel hem ekonomik hem de sosyal olarak köhneme başlamıştır. Bazı şehirlerde, Londra Doklar Bölgesi'nde olduğu gibi örneğin, atıl kalmasının ardından kıyı alanları tehlikeli ve tekin olmayan yerler haline gelmişlerdir.

Hall (1998) Kuzey Amerika ve Avrupa'da görülen endüstrisizleşmenin sebebi özetle şöyledir (Hocaoğlu (2011)'nda atıfta bulunulduğu gibi):

- fabrikaların kapanması
- işçilerin başka bölgelere ya da ülkelere göç etmesi
- geleneksel üretimin teknoloji ile yer değiştirmesi

Endüstrisizleşmenin ardından finans yazılımı, iletişim, reklamcılık gibi profesyonel aktiviteler yerlerini almışlardır (Ward, 2005). Sosyal açıdan; günümüzde yitirilen işlevlerin bir sonucu olarak liman mirasına konu olan kıyılarda, mavi yakalıların beyaz yakalılarla yer değiştirmiştir.

Fakat endüstrisizleşme kadar, endüstri devriminin etkisi de kıyılarda su ile insan ilişkisini kopararak liman şehirlerinin bir önceli liman döneminin ilk yarısına kadar sahip oldukları canlı atmosferini giderek yok etmiş; kıyılarda yer alan fabrikalar sebebiyle vatandaşlar zamanla kıyıdan çeperlere doğru itilmeye başlanmıştır. Bu sebeple, günümüzde kurulması önemsenen ve bu tez kapsamında en çok üzerinde durulan yaklaşımlardan birisi; kıyı şeridinin sürekliliği ve kamusal alan olarak kullanımı; endüstri devriminden önceki liman şehri atmosferinin geri kazanılması yönündedir. Bu ilişkinin yeniden kurulabilmesi; sürdürülebilir bir kıyı yenileme projesinin gerçekleştirilmesinde önemli rol oynar.



4. KIYI YENİLEME PROJELERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Kompleks bir yapıda olan liman şehirleri, çoğunlukla küresel, ekonomik ve teknolojik ilerlemelerle birlikte gelişmiştir. Fakat zaman içerisinde, teknolojik ilerlemeler denizcilik ve depo yapılarının yerini daha az maliyetli ve daha pratik olan konteynerlerin alması sebebiyle limana ait yapılar terkedilmeye başlanmıştır. Deniz ticareti ve taşımacılık sektörü için olumlu sonuçlarıyla öne çıkan konteynerlerin şehirlerdeki etkisi tartışmalara açık olmak üzere terkedilen liman bölgeleri ve endüstriyel yapılar sebebiyle köhneleşmeye neden olduğu için olumsuz olmuştur. Fakat, bu durum liman şehirlerinin eşsiz liman mirasını anlatabilmeleri; birikmiş mirası bir sonraki nesle koruyarak ve sürdürerek aktarabilmeleri için bir avantaj niteliğindedir. Kıyı yenileme projeleri esasen bu nedenle değerlidir ve yine bu sebeple doğru yaklaşımların belirlenmesi, doğru kararların alınabilmesi için titizlikle çalışılması gereken bir konudur. Gemi teknolojilerinin gelişmesi, post-endüstriyel dönem sonucunda kıyıda yer alan endüstriyel yapıların terkedilmesi ve limanların şehirden ayrışması nedeniyle ortaya çıkan atıl alanların değerlendirilmesi yaklaşık altmış yıldır üzerine düşünülen, tartışılan bir konudur. Süreç içerisinde kıyı yenileme projeleri deneyerek öğrenmekle başlayıp akademik çalışmalarla desteklenerek yol almıştır. Bu sebeple geçmişte gerçekleştirilen ve şuan sürdürülmekte olan projelerden çıkarılacak dersler, kıyılarıdaki liman ve yine liman mirası olarak endüstri alanlarını korumak ve geleceğe taşımak için önem taşımaktadır. Bu anlayışla, 1960'lardan bu yana seçilen projeler geliştirme stratejileri ve koruma yaklaşımları açısından irdelenerek kıyı yenileme projeleri uygulanma tarihlerine göre sırasıyla değerlendirilecektir.

Kıyıları, yenilikçi kentsel dönüşüm yaklaşımlarının uygulandıkları yerler olmuşlardır ve bu sebeple kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme projeleri için öncü sayılabilirler. Bu bölgeler, zaman içerisinde katmanlaşan, genişleyen, genellikle liman ve savunma faaliyetlerine ev sahipliği yapan ve bu yapılarla ilişkili olarak gelişen kentleşmenin gözlemlenmesi ile su kenarında bulunmaları sebebiyle şehrin diğer bölgelerinden ve yenileme projelerinden ayrılırlar. Kıyı yenileme projeleri, yalnızca fiziksel ve

fonksiyonel yapısıyla değil; birçok aktörün ve kuruluşun da sürece dahil olduğu strüktürüyle oldukça karmaşık bir organizasyon şemasına sahiptirler.

Schubert (2011a), eski liman bölgelerinde gerçekleşen kıyı yenileme projelerinin sürecini sırasıyla:

-limana hizmet eden depo ve ofis yapılarının terkedilmesi, liman ile ilişkili tüm yapıların, daha uygun alanlara transfer edilmesi

-terkedilmiş alanların kullanıma elverişsiz hale gelmesi

-terkedilmiş liman alanları için planlama ve tasarım çalışmalarının yapılması

-projenin uygulanması

-eski liman alanının ve yakın çevresindeki kıyıların revitalizasyonu

olarak açıklamıştır.

Çizelge 4.1: Eski liman alanlarındaki dönüşüm programlarına dair dünya örnekleri (Breen ve Rigby, 1994).

Şehir / Proje	Yeniden inşa edilen alan büyüklüğü (hektar cinsinden)	Önceki kullanım amacı	Başlangıç Tarihi
Granville Island, Vancouver	17	Endüstriyel	1979
Harbourfront, Toronto	36	Endüstriyel / Demiryolları	1972
Battery Park City, New York	37	Dolgu alanı	1979
Inner Harbour, Baltimore	38	Liman	1963
Port Vell, Barselona	54	Liman	
Salford Quays, Manchester	59	Liman	1990
Darling Harbour, Sydney	59	Demiryolları	1988
Aker Brygge, Oslo	64	Tersane / yol	1980-
Victoria / Alfred, Cape Town	81	Dok/ Endüstriyel	1989
Kop van Zuid, Rotterdam	125	Liman / Endüstriyel	
Minato Mirai 21, Yokohama	184	Dolgu alanı	1983
Teleport City, Tokyo	443	Dolgu Alanı	
Docklands, Londra	2000	Depo yapıları / Dok	1981

Çizelge 4.1.'de örneklendiği gibi birçok projede uygulanan dönüşüm programları ve gerçekleştirilme yöntemleri, hem uygulanan yönetim modeli hem de finansal kaynak açısından devlet, özel sektör ya da kamu-özel sektör ortaklığı¹⁵ olmak üzere çeşitlenebilirler. Tunbridge (1988), 1980lerde organizasyonel strüktürlere bağlı olarak kar odaklı gerçekleştirilen projelerle sosyal eşitlik ve kültürel mirasın korunması arasında çatışma olduğunu belirtmiştir.¹⁶ Dolayısıyla sürdürülebilir bir proje süreci ve kültürel mirasın korunabilmesi için belirlenecek olan organizasyon modeli hayati bir önem taşır (Çizelge 4.2 :).

Çizelge 4.2 : Eski liman alanlarındaki dönüşüm programları ve gerçekleştirilme metodları (Edwards, 2013).

Dönüşüm Projesi	Şehir	Uygulanan Yönetim Modeli	Ana Finans kaynakları
Doklar Bölgesi	Londra	Devlet tarafından finanse edilen kentsel geliştirme projesinin yönetiminden sorumlu bir şirket tarafından yönetilmiştir.	Çoğunlukla özel sektör tarafından finanse edilmiştir.
Liverpool Doklar Bölgesi	Liverpool	Devlet tarafından finanse edilen kentsel geliştirme şirketi tarafından yönetilmiştir.	Karma yapıda, genellikle devlet tarafından finanse edilmesine karşın özel sektör de kaynak sağlamıştır.
Glasgow Doklar Bölgesi	Glasgow	Birçok kamu yatırımlarını içeren yeniden canlandırma programı devlet tarafından finanse edilmiştir.	Genellikle kamu yatırımlarından oluşur.
Salford Quays	Manchester	Devlet tarafından finanse edilen kentsel geliştirme şirketi tarafından yönetilmiştir.	Genellikle kamusal yatırımlar ön plana çıkar.
İç Liman	Baltimore	Kamu ve özel sektör ortaklığı, tüm süreci yönetmekle sorumlu olan bağımsız bir şirketin oluşturulmasını sağlamışlardır.	Çoğunlukla özel sektör tarafından finanse edilmiştir.
Darling Limanı	Sidney	Bir devlet şirketi tarafından yönetilmiştir.	Kamu-özel sektör ortaklığında gerçekleşmiştir.
Port Vell	Barselona	Merkezi ve yerel yönetimler tarafından finanse edilen kentsel geliştirme şirketi tarafından yönetilmiştir.	Genellikle kamusal yatırımlarla gerçekleştirilmiştir.
Porto Vecchio	Cenova	Belediye ve liman işletmelerinin birlikteliğinden doğan bir girişim tarafından yönetilmiştir.	Genellikle kamusal yatırımlarla gerçekleştirilmiştir.

¹⁵ İngilizce kısaltması QUANGO (Quasi-autonomous non-governmental organisations) olan yarı özerk sivil toplum kuruluşları tarafından yönetilen, özel ve kamu sektörü birlikteliğiyle çalışan bir modeldir. Genellikle liman işletmelerinin ve belediyelerin farklı aktörler ve otoritelerle anlaşmalarına dayanan devlet ve özel sektör iş birliğinde yapılan bir modeldir.

¹⁶ Tunbridge (1988), R. H., *American & Dreams Urban Realisation*, T. P., 77, June, Ss. 6-10.

4.1 Eski Liman Alanlarında Kıyı Yenileme Projeleri

4.1.1 1960lar | Baltimore Inner Harbour

Baltimore uzun yıllar demir, un şeker ve özellikle tütün ticaretinin merkezi olan bir iç limandır ve liman olarak kuruluşu 1729'a tarihlenir (Miller, 2011). Aynı zamanda Baltimore, bir gemi yapım merkezidir (Miller, 2011).



Şekil 4.1 : 20. yüzyıl ortalarında Baltimore İç Limanı (anonim, Miller (2011)'de atıfta bulunduğu gibi).

1904 yılında geçirilmiş olan bir yangın sonrası şehir merkezi ve doklar yenilenmesine rağmen modernleştirilmemiştir (Miller, 2011). Fakat ikinci dünya savaşı sonrası konteynerleşmenin etkisi ile yenilemeye gerek kalmadan, rıhtım ve depo yapıları kullanılmadıkları için köhnemeye başlamıştır (del Rio, 2010); (Wrenn, 1983). Bunun üzerine otuz yıl sürecek olan yeniden canlandırma çalışmaları 1954 yılında başlamıştır.

4.1.1.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür

Proje, belediye başkanı ve kent konseyinin girişimiyle başlatılmış (URL-5) kamu ve özel sektör işbirliğinde gerçekleştirilmiştir (Breen ve Rigby, 1994). Yerel basından destek alınarak, toplumun kentnin ekonomik sorunlarına duyarlı olmaları sağlanmıştır (Doğan, 2006). Master planın hazırlanması için kent yöneticileri ve iş adamlarından

oluşan planlama çalışmaları ile sürece dahil olan kurumlar arasındaki koordinasyonu organize ederek finansman sağlayacak bir kurul oluşturulmuştur (Breen ve Rigby, 1994). Bu kurul iş adamlarının yanısıra, eğitim, mimarlık, hukuk ile ilgili meslek insanları ve toplumu temsil etmeleri adına sivil toplum kuruluşları yöneticilerinden oluşan bir planlama komitesi oluşturmuştur (Breen ve Rigby, 1994).

Belediye başkanının vizyonu çerçevesinde, yenileme projesinde kenti paylaşan tüm vatandaşların planlama ve uygulama sürecine dahil olduğu bir süreç izlemesi için ve kamu ile özel sektör arasındaki uzlaşmayı sağlaması amacıyla yine kamu ve özel sektör ortaklığında Center City Inner Harbor Development Corporation isimli şirket kurulmuştur (Doğan, 2006). Bu kuruluşun sorumluluğu şöyledir (Breen ve Rigby, 1994):

- Kent yönetimindeki farklı aktivitelerden sorumlu kurumlar arasındaki koordinasyonu, kentte var olan işlevin yeniden düzenlenmesi ve konumlandırılması ile birlikte, kamusal yararların yaratılmasını sağlamak.
- Akvaryum, kongre merkezi gibi kamu binaları ile, kıyı parkları, rekreasyon alanlarının tasarım ve geliştirilmesi aşamasında, bir müşteri gibi davranmak.
- Arazi alıp temizleyerek, yeni kullanımlar için hazırlayan özel geliştiriciler için, personel araştırılması yapmak. Bunu yaparken ortaklık kentin yarar doğrultusunda, geliştiricileri seçerek kamu seçim sistemi üretir.
- Kamu ve özel gelişim projelerinin tasarımını ve tasarlanan projeleri gözden geçirmek. Bununla birlikte, planların fiziksel ve fonksiyonel koordinasyonu, planların amaçları doğrultusunda, yüksek standartta estetik tasarım niteliklerinin karşılanmasını sağlamak

Kıyı yenileme projesi planlaması dört kategoride gerçekleşmiştir (URL-5):

- Şehir merkezi
- Ticari koridorlar
- Endüstriyel alanlar
- Mahalle planları

Planlar, mülk edinimi yetkisi, arsa kullanımı ve bölgesel kullanım ile ilgili öneriler içermiştir (URL-5).

Baltimore kıyıları Charles Center, Inner Harbor ve Harbourplace olmak üzere üç bölgeye ayrılarak proje gerçekleştirilmiştir.

➤ Charles Center

1954 yılında, son on yıldır kent merkezinde yer alan arsa fiyatlarının düşmesinden endişe duyan işadamlarının girişimleriyle, özel sektörün ayırdığı fonlarla bir master plan yapılması gündeme gelmiştir (Millspaugh, 2003)¹⁷. Projenin fizibilite çalışmaları, Walter Sondheim ve Thomas D'Alesandro başkanlığında *Baltimore Urban Renewal and Housing Agency* (BURHA) tarafından yapılmıştır (Millspaugh, 2003). Projenin hazırlanması için daha sonra *Urban Land Institute* (ULI) yönetiminde olan Hunter Moss başkanlığındaki *Planning Council of the Greater Baltimore Committee* (GBC) görevlendirilmiştir (Millspaugh, 2003). GBC Philadelphia, Yeniden Geliştirme İşletmeleri tarafından atanan David A. Wallace tarafından yönetilmiştir (Millspaugh, 2003). Bu alanda gerçekleştirilmiş en dikkat çekici yapılardan birisi, mimarı Ludwig Mies van der Rohe olan 1962 yılında tamamlanmış One Charles Center'dır (Millspaugh, 2003).



Şekil 4.2 : Ludwig Mies van der Rohe - One Charles Center
Baltimore, Maryland, USA, 1961 (Helmut Jacoby tarafından çizilmiştir).

¹⁷ Martin L. Millspaugh, 1965 yılından 1985 yılına kadar Charles Center'in CEO'lüğünü üstlenmiş kişidir.

➤ Inner Harbour Planı

Inner Harbour'da liman faaliyetlerinin sona ermesinin ardından işsizlik artmaya başlamıştır (Millspaugh, 2003). Theodore R. McKeldin belediye başkanı seçildikten sonra McHarg Associates of Philadelphia (bugünkü adıyla Wallace, Roberts & Todd), Inner Harbour için master planlamaları üzerine görevlendirilmiştir (Millspaugh, 2003).

Planın esas amacı, su ile vatandaşların arasındaki ilişkinin tekrar kurulmasıdır (Millspaugh, 2003). Planlanması belirlenen alanın üçte biri yıkılarak yeniden inşa edilmiştir (Millspaugh, 2003).

Projenin otuz yıla yayılarak gerçekleştirilmesi planlanmıştır (Millspaugh, 2003). Buna göre izlenen zaman çizelgesi şöyledir (Baltimore, 1984):

- 1955 yılında Baltimore Komitesi'nden 50 büyük şirketin CEO'su biraraya gelmiştir.
- 1957 yılında Wallace-McHarg Ofisi'nden David Wallace, kent merkezi için etraflıca ve detaylı bir çalışma ve plan hazırlaması için görevlendirilmiştir.
- 1959 yılında Charles Center için Kentsel Yenileme Projesi açıklanmış ve Kent Konseyi tarafından onaylanmıştır.
- 1964 yılında Inner Harbour için kentsel yenileme planının duyurusu yapılmıştır.
- 1968 yılında Inner Harbour geliştirme projesi başlamıştır.
- 1972 yılında liman etrafındaki kıyıda rekreasyon alanları tamamlanmıştır.
- 1976 yılında Maryland Bilim Merkezi açılmıştır.
- 1976 yılında Rash Atletik Alanı açılmıştır.
- 1976 yılında Dünya Ticaret Merkezi, Baltimore Toplantı Merkezi, Harbourplace, Milli Akvaryum tamamlanarak kullanıma açılmıştır.
- 1981 yılında Hyatt Otel ve Pier 6 Konser Pavyonu açılmıştır.
- 1992 yılında Camden Yards açılmıştır.

- 1999 yılında Christopher Columbus Merkezi, NFL Futbol Stadyumu ve interaktif bir deniz keşif müzesi olan Çocuk Müzesi projeleri planlara eklenmiştir.



Şekil 4.3 : Dönüşüm sonrasında Inner Harbour (© Enterprise Real Estate Services).

Inner Harbour Planı üç fonksiyon ile öne çıkmıştır (Millsbaugh, 2003):

- İlk olarak Pratt Sokağı üzerinde denize bakan ofis binaları
- Doğu ve Batı yakasında aile konutları
- Sonradan turistler için daha çekici hale gelen, fakat ilk olarak Baltimorelular için yapılmış olan oyun alanlarıdır.

Gerçekleştirilen proje, yerliler açısından olumlu olmasının yanısıra şehre gelen turistler için de ilgi çekicidir ve ziyaretçi sayısının arttığı gözlemlenmiştir (Millsbaugh, 2003).

Özel sektör tarafından finanse edilmesi planın uygulanmasını hızlandırmıştır (Erdoğan, 2015). Projeye insanların katılımının sağlanması için gerekli aktiviteler ve reklam çalışmaları yapılmıştır (Erdoğan, 2015).

Karma kullanımın gerçekleştirildiği Baltimore Kıyı Yenileme Projesi, ilerleyen yıllarda gerçekleştirilen birçok proje için öncü olmuştur.

Projenin öne çıkan en değerli yanlarından birisi de; hem Charles Center hem de Inner Harbour planlarının yüksek standartlarda tasarımı desteklemeleridir.

4.1.1.2 Koruma Yaklaşımları

İç Liman’da köhnemiş birçok yapı yeniden işlevlendirilmiştir. Balık pazarı örneğin, interaktif bir çocuk müzesine (Şekil 4.4 :) dönüştürülmüştür (Landesaufnahme, 1893).

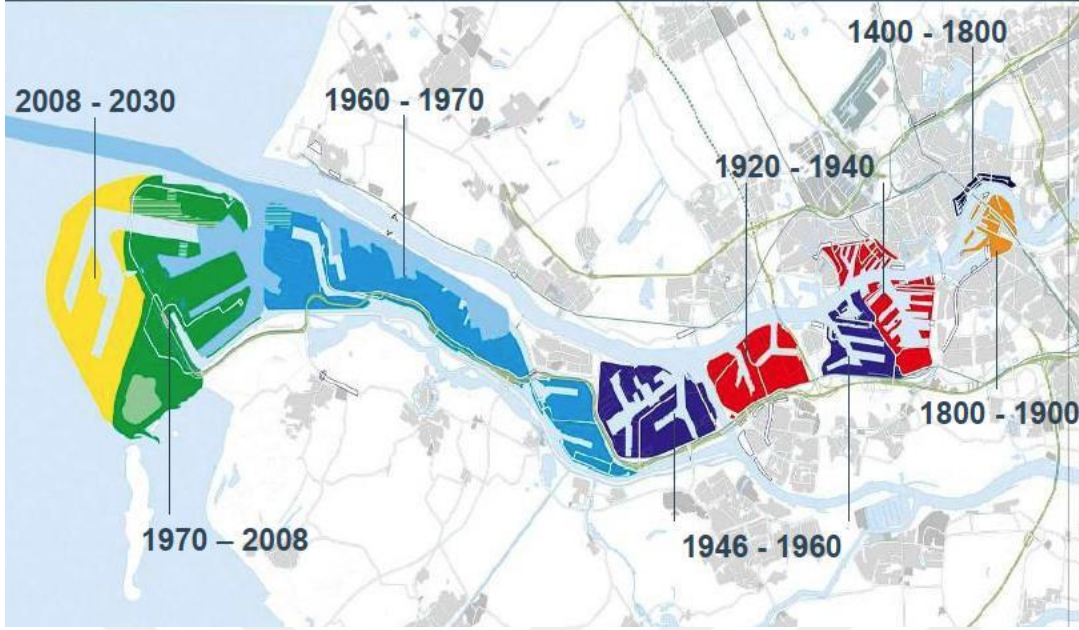


Şekil 4.4 : Eski Balık Pazarı, bugün Çocuk Müzesi (©Tracy Brown Photography).

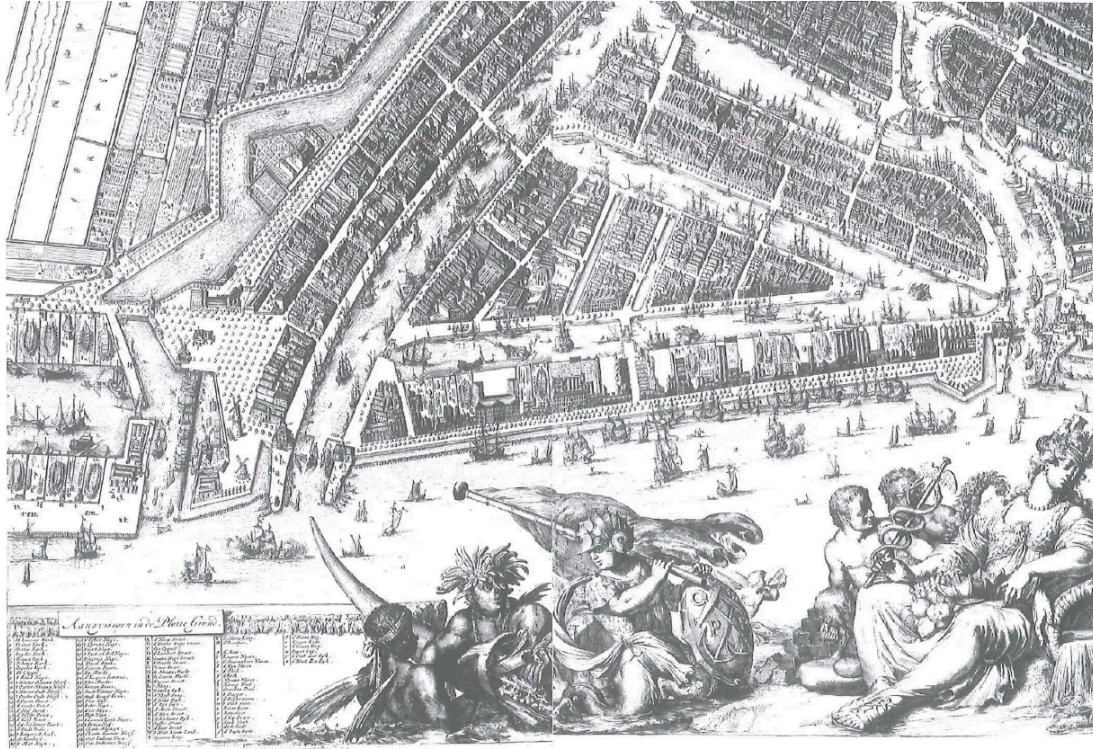
4.1.2 1980ler | Rotterdam Kop van Zuid

1980lerde başlayan kıyı yenileme projeleri örnekleri Kanada’dan Avustralya’ya, İngiltere’den Güney Afrika’ya yayılan bir sürece girmiştir. Bu örneklerde Kuzey Amerika örneklerine göre daha büyük ölçekli olup karma kullanımlı ofisler ve rekreasyon alanları öne çıkmıştır. Sydney ve Toronto örnekleri güçlü bir planlama aşamasına sahip olmaması ve düzenlemelerin uygulanma sürecindeki başarısızlıklar sebebiyle uzmanlar tarafından eleştirilmişlerdir. Avrupa örneklerinde proje yönetimi kamu ve özel sektör birlikteliğinde gerçekleşmiştir (Shaw, 2001). Finansal kaynaklar özel sektör ve sivil aktörler tarafından sağlanmıştır (Shaw, 2001). Londra Doklar Bölgesi, Barselona ve Rotterdam bu dönem örnekleridir.

600.000 nüfusuyla Rotterdam, Amsterdam’ın ardından Hollanda’nın ikinci büyük şehri; Rotterdam limanı ise kırk yılı aşkın bir süredir liderliğini koruyan dünyanın en büyük limanıdır (Ungureanu, 2010). Şehir Ren ve Maas Nehirleri’nin oluşturduğu delta üzerine kurulmuştur ve kuruluşundan bu yana liman şehri olarak fonksiyonunu sürdürmüştür.



Şekil 4.5 : Rotterdam Limanı'nın tarih boyunca gelişimi (©OECD).



Şekil 4.6 : Johannes Vou tarafından 1694 yılında çizilmiş Rotterdam'ın bir parçasını gösteriri harita ((Meyer, 1999)'de atıfta bulunulduğu gibi).



Şekil 4.7 : 1900lerde Rijnhaven (anonim).



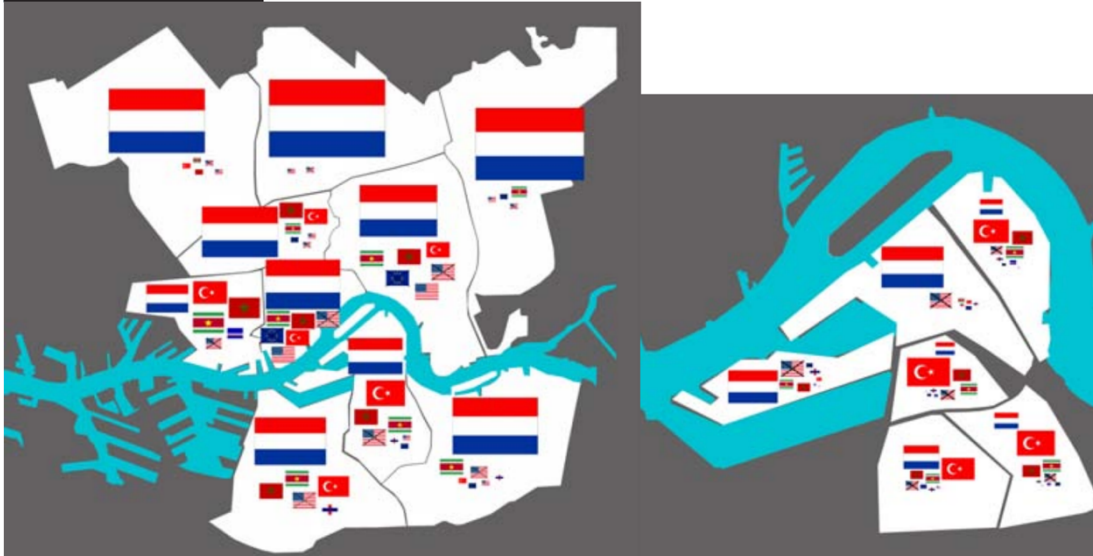
Şekil 4.8 : İkinci Dünya Savaşı'nda Rotterdam, 1940 (©Instytut Pamieci Narodowej).

İkinci Dünya Savaşı'nda çok büyük zarar gören Rotterdam (Şekil 4.8 :), savaş sonrasında yeniden inşa edilmiştir.

Uygulanan projeye adını veren Kop van Zuid, Güney'in Başı anlamına gelir. 125 hektarlık bir alana yayılan liman, dok ve tersane fonksiyonlarına ev sahipliği yapmıştır (Meyer, 1999). Fakat 1960lı ve 1970li yıllarda konteyner limanının Maas Nehri'nin denize döküldüğü yöne kayması sebebiyle Kop van Zuid terk edilmiş ve bu sürecin doğal bir sonucu olarak köhneme dönemini yaşamıştır (Meyer, 1999).

4.1.2.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür

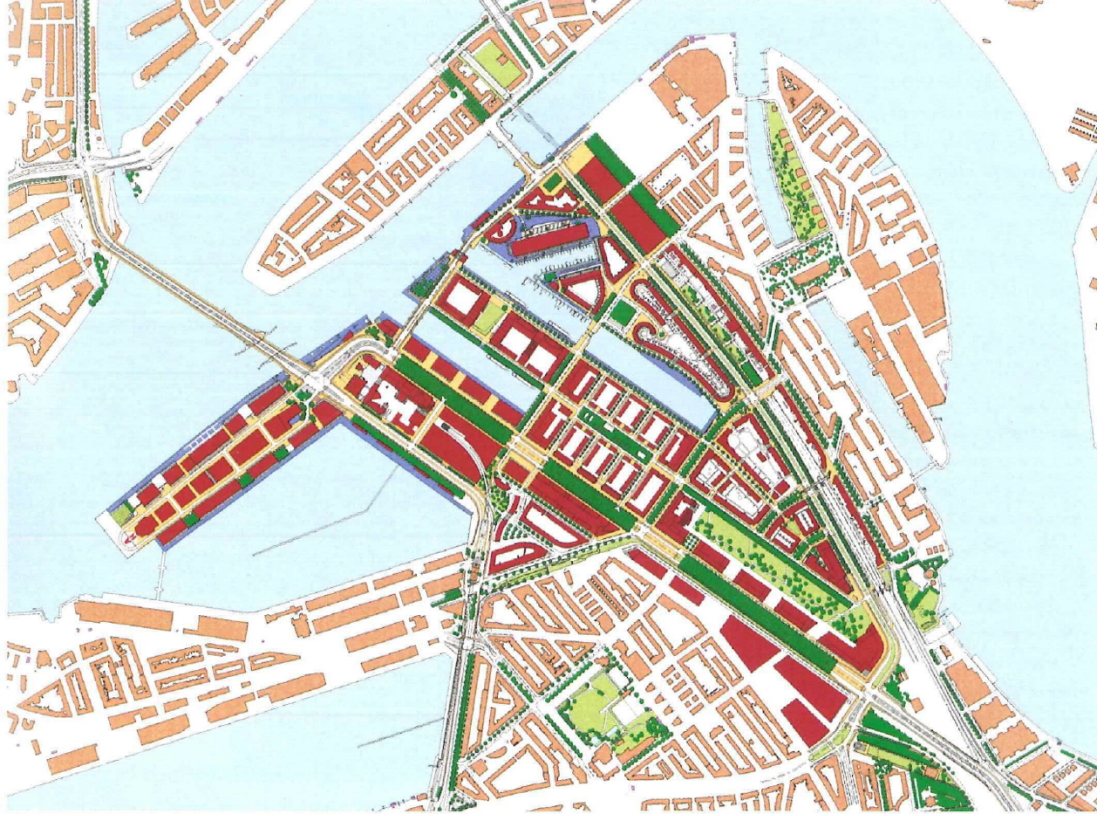
Maas Nehri güney ile şehir merkezi arasında fiziksel bir bariyer görevi görmüş, sosyal kopukluğu körüklemiştir. Orta gelirli vatandaşların yaşadığı Rotterdam'ın güneyi ile şehir merkezi arasındaki sosyal kopukluğu (Şekil 4.9 :) gidermek ve bütüncül bir ilişki kurmak, temel amaç olarak belirlenmiştir. Rotterdam'da gerçekleşen kıyı yenileme projesinin planlaması ve yönetimi belediyenin sorumluluğunda gerçekleştirilmiştir (Doucet, 2013). Yıllar içerisinde gerçekleşen krizler sebebiyle ofis ve rekreasyon alanları özel sektör tarafından finanse edilmiştir (Doucet, 2013).



Şekil 4.9 : Etnik kökenlerine göre Rotterdam'daki sosyal gruplar (© Centrum voor Onderzoek en Statistiek, Rotterdam, 2009).

1986 yılında Kop van Zuid'in yeniden geliştirilmesi projesi Rotterdam'ı tamamıyla değiştirmeyi hedeflemiştir (Ungureanu, 2010). Proje hem sosyal hem ekonomik hem de fiziksel hedefleri ile Rotterdam'ın çehresini değiştirerek yatırımcıları bölgeye çekmeyi başarmıştır (Ungureanu, 2010).

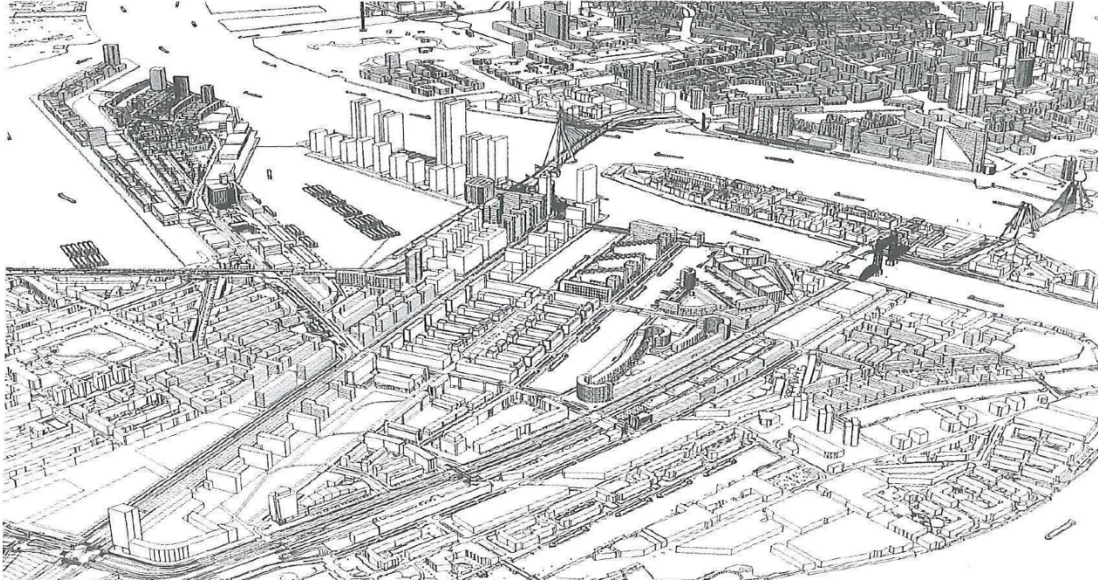
Programa bakıldığı zaman ekonomik bir gelişim odaklı olduğu görülür. İlk etapta 27.800 metrekarelik planlanan ofis alanları 400.000 metrekareyi bulmuştur (Meyer, 1999). 1980 yılındaki planda eski liman alanına 8.000 konut yapılması ve devlet teşviklerinden yararlanması planlanmıştır; fakat 1987 yılında teşvikler kaldırılmıştır (Meyer, 1999). Kop van Zuid Kıyı Yenileme Projesi, Rotterdam Kent Konseyi tarafından yürütülmüştür. Master plan 1991 yılında kabul edilmiş, 1994 yılında da merkezi yönetim tarafından onaylanmıştır (Meyer, 1999).



Şekil 4.10 : Kop van Zuid master planı (Meyer, 1999).

Kop van Zuid'in temel hedefleri şöyledir (Ungureanu, 2010):

- Kop van Zuid ile güney bölgesi direkt olarak şehir merkezine Erasmus Köprüsü, yeni metro istasyonu ve tramvay ile bağlamak,
- Canlı ve çekici karma kullanım (ofis, konut, rekreasyon alanı, eğitim) alanı yaratmak
- Tüm yapıların ve kamusal alanların tasarımının yüksek kalitede olması ısrarcı olmak
- Halihazırda varolan önemli yapıları yeniden işlevlendirerek kullanmak



Şekil 4.11 : Kop van Zuid master planına bağlı kalınarak hazırlanan kuşbakışı görünümü (Meyer, 1999).

Yıkıcı İkinci Dünya Savaşı sonrasında Rotterdam'da konut açığı ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte Rotterdam'ın güneyi ile olan kopukluğu ortadan kaldırmak ve toplumsal bir bütünlük sağlayabilmek için yerel yönetim, Rotterdam'daki yüksek gelir grubundaki alıcılara yönelik konut tasarlanmayı hedeflemiştir (Taşan-Kok ve Sungu-Eryılmaz, 2010). 60.000m² ofis, 5500 konut ünitesi, 60.000m² perakende alanı, otel ve kongre merkezi inşa edilmiştir (Colquhoun, 1995).

Hedefler doğrultusunda altyapı çalışmaları için yüksek bütçeli yatırımlar yapılması planlama kararlarında yer alır (Taşan-Kok ve Sungu-Eryılmaz, 2010). Kuğu olarak bilinen Erasmus Köprüsü bu planın bir parçası olarak inşa edilmiştir.

4.1.2.2 Koruma Yaklaşımları

Meyer (1999)'in söz ettiği gibi köhneme öncesinde özellikle Hollanda'daki liman şehirlerinde oldukça güçlü olan su ile liman faaliyetlerinin kurmuş olduğu ilişkinin tekrar sağlanması; kıyıları boyunca rekreasyon alanları oluşturulması ile gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Böylelikle proje, geçmişle bağ kurması açısından önemsenmiştir. Bunun dışında, Kop van Zuid projesi koruma odaklı bir dönüşüm değildir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında ekonomik rekonstrüksiyonu önemsemiştir.

4.1.3 1990lar | Barselona Port Vell

Barselona'da dönüşüm tartışması 1980lerde başlamıştır. Endüstriyel dönem sonrasında Barselona da diğer liman şehirleri gibi terk edilme ve ardından köhneleşme

ile karşı karşıya kalmıştır. Barcelona'nın büyük bir bölümünü etkileyecek olan yenileme Kentsel Planlama Ofisi'nin 1980'de kurulması ile başlamıştır. Olimpiyat Oyunları ile birlikte gerçekleştirilen Port Vell yenileme projesi, 1980 ile 2005 tarihleri arasında yirmi beş yıla yayılan üç aşamalı büyük bir dönüşümün bir parçası olmuştur. Port Vell, Via Laietana ile Barcelona'nın en yoğun yaya aksına sahip olan La Rambla caddesi arasında yer alır. Endüstriyel bir liman olan Port Vell'in dönüşümü, belediye başkanı Pasqual Maragall döneminde ve 1982-1997 yılları arasında olmuştur.

4.1.3.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür

Üç aşamada gerçekleştirilen projeyi, kentsel planlama uzmanı Profesör Josep Acebillo 2015 yılında yazmış olduğu raporda en sade haliyle özetlemiştir. Acebillo (2015)'nin raporuna göre "Kentsel Akupunktur" olarak bilinen ilk fazın özellikleri ve hedefleri şunlardır:

- Mozaik olarak değerlendirilen mahallelerdeki sosyal dokunun anlaşılabilir olarak Barcelona'nın sahip olduğu bu çeşitliliğin projenin güçlü yanlarını oluşturmasını sağlamak (Acebillo, 2015).

Bu yaklaşım, vatandaşların sürece katılımının desteklenmesi anlamında değerlidir. Dolayısıyla katılımcı bir sürecin izlendiği ve tabandan tavana yayılan bir proje olduğu söylenebilir (Acebillo, 2015).

Kentsel gerçekliklerin anlaşılması geçmişten bugüne gelen toplumsal değerlerin sürdürülmesini desteklemektedir. Bu ise 1960lardan Barcelona deneyimine kadar gerçekleştirilmiş öncü projelerde tepeden inme bir şekilde uygulanan yaklaşımların boğucu sonuçlarının indirgenmesinde rol oynamıştır ve kıyı yenileme projelerinde yenilikçi bir yaklaşım olarak öne çıkar (Acebillo, 2015).

Faydacı bir yaklaşımın benimsendiği bir önceki projelerde küçük ölçekli girişimlerin düzeltilerek eskiye dayalı gelişmiş bir model yerine tamamıyla yeni bir "Bütünleşik Kentsel Proje" modeli geliştirilmesi ön görülmüştür. Bu model şehrin her metresini anlamaya olanak tanımıştır (Acebillo, 2015).

- Projenin ilk aşamasından itibaren Sistem-Altyapı-Mimarlık ekseninde gelişen bir metodoloji izlenmiştir. Sistemin analizi mimarlık özelinde projenin tamamından ziyade belirli alanlara odaklanmaya olanak tanımıştır. Sürecin

ortalarında altyapı çalışmaları ile mimarlık bağlamında birbiri ile çalışan bir dönüşüm için uygun koşulların sağlanması önemsenmiştir (Acebillo, 2015).

Barcelona'nın dönüşüm sürecinde öncelik tasarım ve kamusal alan üretimi üzerine verilmiştir. Karmaşık altyapı strüktürü, sokakların, meydanların ve parkların belkemiği olarak görev alması ile projede hem strüktürel hem de amaçlanan tasarım yaklaşımlarını destekler nitelikte olmasını sağlamıştır (Acebillo, 2015).

- 1980lerde, kentsel kamusal alan tasarımı öncelikle ele alınan bir konu olmamıştır. Le Corbusier'in mirasını takip ederek, mimarlar sokaklar, meydanlar, kamusal bahçeler ve okullar gibi kentsel mekanlar kültüründen uzaklaşmışlardır (Acebillo, 2015).

Ölçeğin kontrol edilmesi en önemli konudur. Organizasyonel olarak da finansal olarak da büyük ölçekli kentsel girişimlere hazır olmayan Barcelona yönetimi projenin ilk aşamasına küçük ölçekli girişimlerle başlamıştır. Bu deneyim sayesinde uygulamaları kusursuz olarak kontrol etmeyi amaçlamışlardır. Bununla birlikte gelecekte meydana gelebilecek herhangi bir olumsuzluğun önüne geçmeyi planlamışlardır (Acebillo, 2015).

Yeni modeli tanıtmak ve benimsetmek amacıyla merkezin kullanışlı, çeperlerin anıtsal yapılması¹⁸ üzerine bir slogan geliştirilmiştir (Acebillo, 2015).

Kentsel mekanların “kentsel bir tiyatro” olmasındansa, birçok organizasyonun gerçekleştiği sosyo-kültürel bir platforma dönüştürülmesi önemsenmiştir (Acebillo, 2015).

Kentsel mekanlar sosyo-ekonomik açıdan da başlıca önemsenmesi gereken bir konudur. Özellikle Amerika'dan ithal edilen bir fikir olan alışveriş merkezleri mahalle ekonomisini oluşturan küçük ve orta büyüklükteki işletmeler için tehdittir (Acebillo, 2015).

Barcelona örneğine kadar Avrupa'da çoğunlukla sokaklar A noktasından B noktasına ulaşmayı sağlayan bir nevi otoban görevi görmüştür; fakat kentsel

¹⁸ Sloganın İngilizcesi “*Make the Centers Functional and the Peripheries Monumental*” dir.

bir sokak başlangıcından sonuna kadar bir sanat galerisi gibi işlemelidir ve somut olmayan değerleri de içermelidir (Acebillo, 2015). Fakat birçok yazar o dönemde Barselona'nın açık hava müzesine dönüşeceği üzerine görüşlerini belirtmişlerdir (Acebillo, 2015). Ancak esas amacı bu olmayan proje için yeni bir slogan geliştirilmiş ve sokağın bir otoban olmadığı gibi bir sanat galerisi de olmadığına altı çizilmiştir (Acebillo, 2015).¹⁹ Barselona'da bu bakış açısıyla modern ve endüstriyel kentleşmenin getirdiği mobilite anlayışı üzerine ilk tepki böylelikle geliştirilmiştir (Acebillo, 2015).

- Stratejik hedefler belirlendikten sonra, en iyi yönetim şeklinin ne olması gerektiğine karar verilme aşamasına gelinmiştir (Acebillo, 2015). Kentsel Akupunktur ismini alan süreçte küçük ölçekli tek seferlik uygulamaların yapıldığı daha esnek, ekonomik ve kolay yönetilen bir süreç geliştirilmiştir (Acebillo, 2015).

Barselona, bu başarılı kentsel tasarım ve yönetim yaklaşımı ile Harvard tarafından 1990 yılında Prince of Wales Uluslararası Tasarım Ödülü'nü kazanmıştır (Acebillo, 2015).

Acebillo (2015)'nin devam eden raporunda projenin ikinci fazında gerçekleşen Barselona 1992 Olimpiyat Oyunları'nın özellikleri ve hedefleri şöyle açıklanmıştır:

- Bir önceki Kentsel Akupunktur deneyiminin sağladığı avantajlar ve başarının ardından, küçük ölçekli uygulanan akupunktur yaklaşımını geliştirecek ve bunun ötesine geçecek bir strüktürel organizasyonun tanımlanması gündeme gelmiştir. Bunun için merkezi yönetim ile uluslararası girişimlerin ortaklaşa çalıştığı bir model geliştirilmesi önemsenmiş; bunun bir sonucu olarak 1992 Olimpiyat Oyunları'nın organizasyonu ile hedeflenen organizasyonel modele ulaşılmıştır. Olimpiyat Oyunları önemli bir katalizör görevi görmüştür (Acebillo, 2015).
- Yenileme süresince Olimpiyatlar'ın ardından ne olacağı sorusu cevaplanmaya çalışılmış; olimpiyat mirası olarak değerlendirilmesine karar verilmiştir (Acebillo, 2015).

¹⁹ Sloganın İngilizcesi "*A Street is Not a Highway, But it Isn't an Art Gallery Either*" dir.

- Olimpiyat dönüşümü dört maddede özetlenebilir (Acebillo, 2015):
 - Altyapı çalışmaları
 - Çeperlerde gerçekleştirilen uygulamalar
 - Batı'dan Doğu'ya doğru olan kentsel büyümeyle uyumlu bir gelişmenin takip edilmesi
 - Yeni stratejiler yaratılarak üçüncü sektör ekonomilere odaklanması
- Altyapı anlamında mutlaka dönüşümün gerçekleşmesi gereken üç alan hedeflenmiştir:
 - Alfredo Morales ve Josep Acebillo'nun yönetiminde anayolların tekrar düzenlenmesi
 - Su, doğal gaz, elektrik, telefon gibi altyapı ağlarının düzenlenmesi
 - Barselona'nın özellikle sonbaharda gerçekleşen baskınlarının drenaj sistemi ile çözülmesi
- Çeperde yer alan mahalleler için planlanlama yapılması
- Barselona'nın batıya doğru büyümesi doğuda birçok mahallenin terkedilmesi ile sonuçlanmıştır. Les Glòries olarak bilinen bölge bu gelişme sürecinde en çok önemsenen alan olmuştur.
- Olimpiyatlara yönelik gerçekleştirilen dönüşüm, hizmet sektörüne odaklı bir ekonomiye dayalı olarak turizm, kültür ve yeni kentsel teknolojiler üzerine olmuştur.

Enstitülerle yapılan mutabakatlar sonucunda kültürel yapıların geliştirilmesi ile birlikte sosyo-ekonomik gelişmelerin sağlanması daha büyük alanların geliştirilmesine olanak tanımıştır (Acebillo, 2015).

Küresel bağlamda, Olimpiyat Oyunları'nın başarılı olması yeni teknolojilerin uygulanmasına bağlıdır (Acebillo, 2015). Acebillo (2015)'nin bu noktada vurguladığı soru; kendisinin "kentsel yazılım" olarak değerlendirdiği bu tür teknolojilerin nasıl kalıcı bir şekilde kentsel strüktürün bir parçası olarak ele alınabileceğidir.

% 47 devlet %53 özel sektör tarafından finanse edilen altyapı yatırımları %60 kamu, %40 özel sektörün karma yönetimi altında gerçekleşmiştir (URL-6). 1992 yılı

Olimpiyatları çerçevesinde gerçekleştirilen projenin ana hedefleri kültürel çeşitlilik ve sürdürülebilir bir şehir yaratmak olmuştur.

Barselona'da süreç; Konut ve Kentsel Planlama'dan sorumlu Belediye Başkan Yardımcısı ve İçişleri Konseyi tarafından yönetilmiştir.

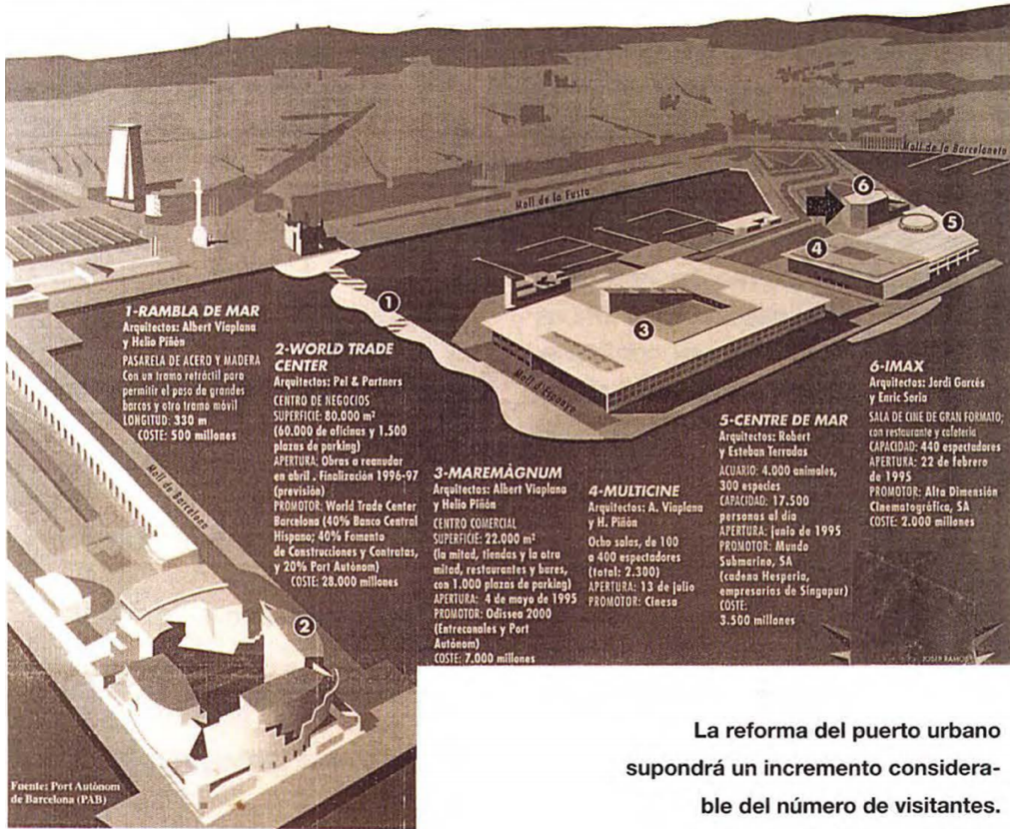
Koca (2011)'nin aktarmış olduğu üzere stratejik geliştirme için belirlenen politikalar şunlardır:

- 1) Güçlü bir politika ve kentsel yenileme sürecinin yöneten yerel liderlik vurgusu.
- 2) Mevcut gayrimenkul stoklarının yenilenmesi için vergi teşvik indirimleri ve yardımları sağlamak.
- 3) Kültür merkezi, kütüphane, okul gibi kamu yararı için miras değeri olan yapıların korunması.
- 4) Kamu fonlarının kötü koşullardaki tarihi binaların renovasyonlarında kullanılması.
- 5) İç ve dış tasarımı başarılı, doğru fonksiyon kullanımlı ve yüksek standartları binalar elde etmek için bölgedeki yapıların renovasyonlarını tamamlamak.

En temelinde ise sözü geçen politikalar, devlet ve özel sektör yatırımlarını teşvik etmek için geliştirilmiştir.

Barselona kıyılarından geçen B-10 otobanı, su ile ilişkinin kesilmesine sebep olmuştur. Bunun yanısıra terkedilmiş depo yapıları, fabrikalar ve demiryolları yenilemenin gündeme gelmesinin zeminini hazırlamıştır.

İspanyol kentsel planlama uzmanı Manuel de Solà-Morales Rubio (d. 1939 - ö. 2012)'nin hazırlamış olduğu planda eski rihtım yıkılarak bir ada yaratılmış ve kullanıcı ile su ilişkisinin yeniden kurulması sağlanmıştır (Garcia, 2008).



La reforma del puerto urbano supondrá un incremento considerable del número de visitantes.

La Vanguardia. Febrero de 1995.

Şekil 4.12 : Port Vell kıyı yenileme proje alanı (© La Vanguardia. P. Mandueño, 1995).



Şekil 4.13 : Port Vell kıyı yenileme proje alanı (© La Vanguardia. P. Mandueño, 1995).

Koca (2011)'nın aktarmış olduğu gibi eski liman alanının yeniden biçimlendirilmesi sürecinde üç ana hedef belirlenmiştir:

- 1) Liman bölgesinin kente açılması
- 2) Liman bölgesinde eğlence ve rekreasyon faaliyetleri başta olmak üzere çeşitli aktivitelerin sağlanması ve bütünleştirilmesi
- 3) Liman alanının karakterini kaybetmeden bölgesinden yeniden yararlanma.

Yerliyurt ve Aysu (2008)'nin aktarmış olduğu gibi projenin %22 spor alanları (yüzme havuzları), %5 enstitü alanları, %14,5 ofis alanları, %24,3 rekreasyon alanları, %15 marina ve tekne sahiplerine teknik destek alanı, %4,2 eğitim alanları, %10 var olan konaklama alanları ve %5 oteller olarak düzenlenmiştir.

Üçüncü faz *Glocal vs. Global* projesi sırasında Barselona, Olimpiyat sürecinin kazandırmış olduğu deneyimle birlikte karşılaşılabilecek olan herhangi bir durumla başa çıkabilmek için birçok Avrupa şehrinden daha ileride bir seviyeye ulaşmıştır (Acebillo, 2015).

Barselona'nın bu dönemdeki yaklaşımını en iyi "Küresel düşün, yerel davran!" mesajını içeren İngilizce "Think Globally, Act Locally" mottosu açıklar. Bu motto ile yerelin öneminin tekrar vurgulandığı bir dönemin tohumları atılmıştır (Acebillo, 2015).

- Bu dönemde ilk hedef "bilgi coğrafyası" fikrinin desteklenmesidir. Bu amaca istinaden Ulusal, Çağdaş Sanatlar Müzesi, Picasso Müzesi'nin büyütülmesi gibi yeni müzelerin yanısıra, Convent dels Àngels, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB), Botanik Bahçesi, Oditoryum, Ulusal Tiyatro, Biyomedikal Park gibi yeni kültür ve araştırma merkezleri gerçekleştirilmiştir (Acebillo, 2015).

Bir diğer önemli çalışma tipik bir kum&güneş odaklı turizm anlayışını değiştirmek üzerine olmuştur (Acebillo, 2015).

- Lojistik altyapısı geliştirilmiştir: Havalimanı kapasitesi artırılmış; ticari liman batıya taşınmıştır. Havalimanı ile ilişkiyi kuran yeni metro hattı açılmıştır (Acebillo, 2015).

Barselona'da "Barselona Modeli" içerisinde gerçekleştirilen diğer projeler inovasyon merkezi olması hedeflenen BCN 22@ ve Forum projeleridir. Bu

model 2004 yılında belediye başkanı Clos'un Sanayi Bakanı olarak göreve gelmesinin ardından sona ermiştir (Acebillo, 2015).

4.1.3.2 Koruma Yaklaşımları

Barselona örneğinde somut olmayan kültür mirası olarak mahalle kültürünün yaşatılması önemsenmiştir.

4.1.4 2000ler | Anvers het Eilendje Projesi

4.1.4.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür

Bir ortaçağ şehri olan Anvers, deniz ticareti ile zenginleşerek 16. yüzyılda Altın Çağı (1490-1585)'ni yaşamıştır. Ticaretin ve denizcilik faaliyetlerinin gerektirdiği ölçüde konut ve liman için gerekli olan yapılar ve altyapı çalışmaları ile şehir gelişmiştir (Smits ve Lorquet, 2011). 1585'ten sonra erken 19. yüzyıla kadar Anvers düşüşe geçmiştir. Napoleon Bonaparte, liman alanını stratejik öneminden dolayı donanmaya hizmet etmesi amacıyla Bonaparte ve Willem Dok'u yaptırmıştır (Smits ve Lorquet, 2011). 19. yüzyılda endüstri devriminin ardında 20. yüzyıla gelindiğinde Eilandje 10 yıllık bir geliştirme planı (1956-1967) ile kuzeye doğru genişletilmiştir (Smits ve Lorquet, 2011). Günümüzde ise liman şehrin neredeyse yarısını oluşturmaktadır (Şekil 4.15 :).



Şekil 4.14 : Eski liman bölgesi (©Felix Archief, Anvers Şehir Arşivi).

Limanın kuzeye taşınmasının bir sonucu olarak şehir merkezindeki limana hizmet eden alanlar; Eilandje ve Schipperskwartier²⁰ terkedilmeye ve köhneleşmeye başlamıştır (Smits ve Lorquet, 2011). Bu süreçte otopark, büyük organizasyonların gerçekleştirilmesi gibi kendiliğinden gelişen kullanımlara ev sahipliği yapan eski liman bölgesi, kimi yerlerde inşa edilen lüks ve modern apartmanlara rağmen kullanıcılar için çekici bir alan olmaktan giderek uzaklaşmıştır (Smits ve Lorquet, 2011). Kamusal alan olan rıhtıma ise uzun yıllar dokunulmamıştır. (Smits ve Lorquet, 2011).

Köhneleşme üzerine ilk endişeler 1980lerde gündeme gelmiştir. Kıyı yenileme projesinin gerçekleştirilmesi için politikacıların yeterli desteği alınamamıştır; ve bunun üzerine “City on the Stream” hareketi başlatılmıştır. Hareketin asıl isteği; nehir ile kopmuş olan ilişkinin yeniden kurulmasıdır (Smits ve Lorquet, 2011).

²⁰ İng. Sailortown; “denizci semti” anlamına gelir.



Şekil 4.15 : Anvers Limanı Haritası (©Antwerp Liman İşletmeleri).

Yapılan çalışmalar 1989-1990 yıllarında karşılığını bulmuş; ve şehir Eilandje, Scheldt Rıhtımı ve Güney Bölgesi için uluslararası yarışma açmıştır (Smits ve Lorquet, 2011). Yarışmaya İspanya'dan Elisabeth Gali ve Belçika'dan Bob Van Reeth Scheldt Rıhtımı'nda, Hollanda'dan Rem Koolhaas ve Japonya'dan Toyo Ito güney bölgesinde, Fransa'dan Yves Lion ve İspanya'dan Manuel de Solà-Morales Eilandje'de çalışmak ve Kıyı Yenileme Projesi'ni gerçekleştirmek üzere seçilmişlerdir. Fakat proje finansal kaynakların yetersizliği ve büyük ölçekli, uzun dönem projeleri ile ilgili deneyim sahibi olunmaması gibi sebeplerle 1994 yılında durdurulmuştur (Smits ve Lorquet, 2011).



Şekil 4.16 : Het Eilandje Projesi Master Planı (©Buro 5 Maastricht).

Terkedilmiş eski liman bölgesi olan Het Eilandje'nin yeniden canlandırılması için uygulanan proje, 172 hektarlık alanı kapsar. 1999 yılında Buro 5 Maastricht tarafından hazırlanan stratejik plan baz alınarak, Eilandje Master Planı 2002 yılında René Daniels ve Buro 5 Maastricht geliştirilmiştir (Smits ve Lorquet, 2011).

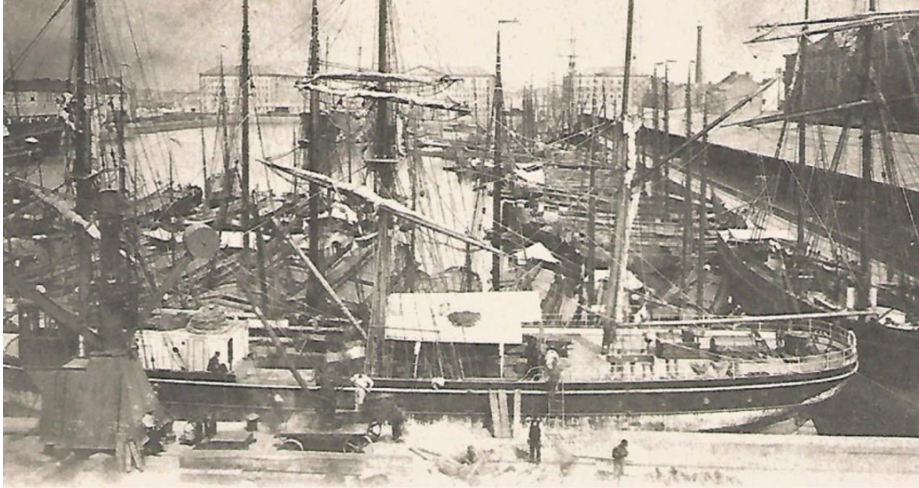
Stratejik planlamada görsel kaliteyi artırmak için su ve liman, kamusal alanın geliştirilmesi için temel kavramlar olmuştur (Smits ve Lorquet, 2011). Planlamada ele alınan diğer önemli konu başlıkları ise; trafik, yeşil, farklı proje alanları için tipolojiler, sokak aydınlatmaları, teras, tanıtım, sokak mobilyaları ve sanattır (Smits ve Lorquet, 2011). Stratejik planlama, mimarlara bir kavramsal çerçeve ve vizyon sağlamak için önemlidir (Smits ve Lorquet, 2011).

Özetle stratejik planlama;

- Eilandje için var potansiyellerin ve hedeflerin belirlenmesi
- Özel sektör ve kamusal yönetim planı

Projenin paydaşları; Anvers şehri, arsa sahibi Anvers Liman İşletmeleri, Flemenk yönetimi, geliştirme şirketleri ve yatırımcılar ile 3047 kişiden oluşan 't Eilandje sakinleridir (Smits ve Lorquet, 2011).

't Eilandje projesi kentsel konut ve hala var olan denizcilik fonksiyonlarını sürdürmeyi hedeflemiştir (Smits ve Lorquet, 2011). Bu hedef doğrultusunda Anvers Liman İşletmeleri Willem Dok'ta bulunan marinanın yenilenmesini desteklemiştir. Yine aynı anlayışla, kuru havuzlar hala gemilerin tamir edilmesi fonksiyonunu sürdürmektedir (Smits ve Lorquet, 2011).



Şekil 4.17 : 1920lerde Willem Dok (©Buro 5 Maastricht).



Şekil 4.18 : Günümüzde Willem Dok (URL-7).

4.1.4.2 Koruma Yaklaşımları

Anvers, kıyılarda miras alanlarının korunması konusunda önemli bir örnektir. Liman mirasını koruduğu için Anvers, 2013 yılında “miras” temalı *The European Sea Ports Organisation* (ESPO) ödülleriyle layık görülmüştür. St. Felix deposu, Liman İşletmeleri'nin kayıtlarının tutulduğu Felix Arşivi'ne dönüştürülmüştür.²¹ Aynı zamanda arşivde 1505 yılına tarihlenen parşömen Scheldt Haritası gibi nadir eserler de yer almaktadır.²² Felix Arşivi, yaratılan kamusal pasaj ile şehir merkezini yenileme alanına bağlamıştır (Şekil 4.20 :).



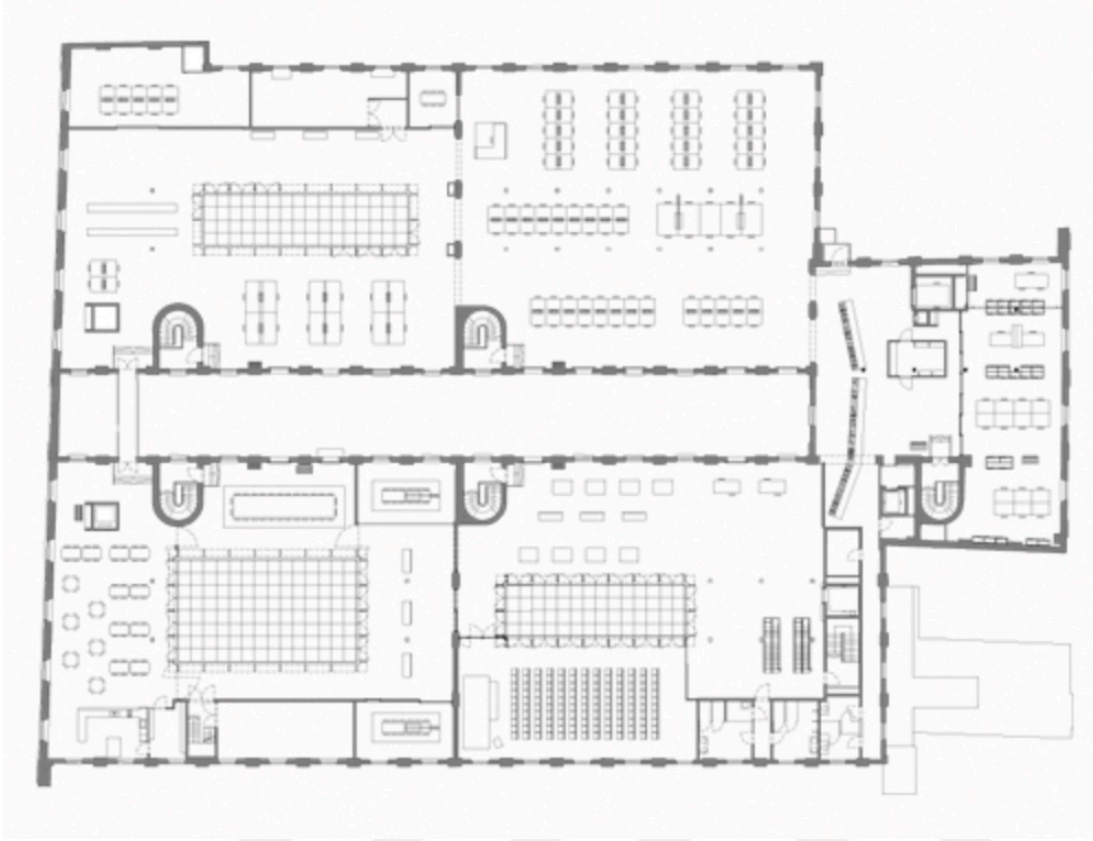
Şekil 4.19 : Felix Arşivi (©Kristien Daem, URL-8).



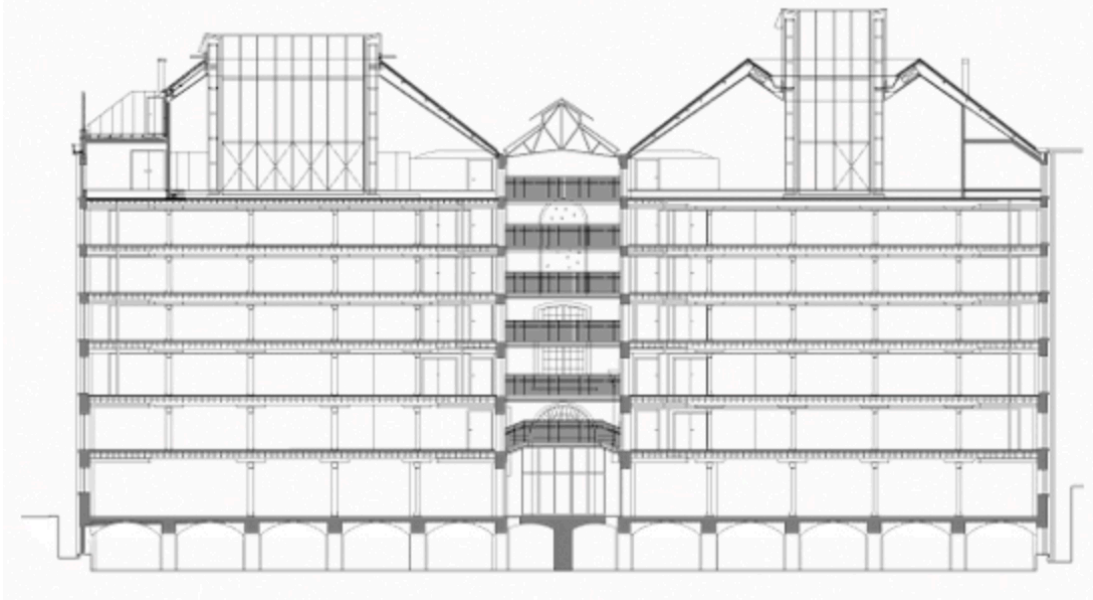
Şekil 4.20 : Felix Arşivi Pasajı (Tanış, 2018).

²¹ <http://www.portofantwerp.com/en/felix-archive>

²² <http://www.portofantwerp.com/en/felix-archive>



Şekil 4.21 : Felix Arşivi Planı (URL-8).



Şekil 4.22 : Felix Arşivi Kesiti (URL-8).

Phoenix Flanders Tersaneleri ise fonksiyonunu sürdürmek üzere planlanmıştır.²³



Şekil 4.23 : Phoenix Flanders Tersaneleri (©Phoenix Flanders Shipyard, URL-9).

Fakat, tersane Haziran 2017 tarihinde iflas etmiştir (URL-9).

4.1.5 Garonne Nehri Yenileme Projesi

Garonne Nehri'nin içinden geçtiği Bordeaux, endüstriyel bir liman şehridir. Her liman şehrinde olduğu gibi, Bordeaux kıyıları limana dair fonksiyonlar doğrultusunda gelişmiş; sosyal hayat ve kıyıların kullanımındaki canlılık, limanın kente getirilerinden olan kısa ya da uzun süreli göçmenler ve yerli halkın birlikte yer aldığı sosyal strüktür ile birlikte yüzyıllar boyu sürdürülmüştür. 18. Yüzyıl boyunca dünyanın en aktif limanlarından olan Bordeaux Limanı, 19. yüzyılın ortalarında gerilemeye başlamıştır (URL-10). Terkedilmiş bu alanda, Belediye Başkanı Alan Guppe'nin vizyonu ile 1990lar itibariyle başlayan ve 2008 yılında tamamlanmış; aynı zamanda 2030 hedeflerinin²⁴ bir parçası olan bir kıyı yenileme projesi gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla Garonne Nehri değerlendirilirken 1996-2015 yılları arasındaki ilk girişim ile birlikte 2009-2030 yılları arasında hedeflenen ve bu doğrultuda çalışmaların sürdürüldüğü iki proje birbirini destekler nitelikte ve birlikte ele alınacaktır.

²³ Tersanenin bugünkü işleyişi hakkında detaylı fikir sahibi olmak için <https://vimeo.com/172626960> adresindeki film izlenebilir.

²⁴ 2030 Hedefleri ile ilgili olarak daha detaylı bir inceleme için URL-11 linkindeki Fransızca çalışmaya bakılabilir.

4.1.5.1 Kıyı Yenileme Projesi Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür

Bordeaux şehri; endüstriyel ve ekonomik olarak çöküntüye uğramış bir alanın, günümüzdeki şehir merkezinin bir uzantısı olarak hareket edecek şekilde ve aynı zamanda eşsiz evrensel değerleri olan bir yerin korunması şartıyla nasıl 21. yüzyıla ait bölgeye dönüştürüleceği sorusunu ortaya koyarak çalışmalarına başlamıştır. Problem tanımını içeren soru ile birlikte, yenileme projesi için “Yerin ruhu”²⁵ (Genius Loci)²⁶ odaklı bir gelişim stratejisi belirlenmiştir (URL-11).

Garonne Nehri çevresinde ele alınan çözülmesi hedeflenen problemler şunlardır (URL-12). Garonne Nehri'nin iki yakasında uygulanmış olan asimetrik gelişmenin giderilmesi ve eşitlenmesi

- Kuzey-Güney Doğrultusunda nehir boyunca uzanan bir gelişim yaratmak
- Şehir merkezinin canlılığını tekrar yaratmak

Kıyı yenileme alanının güçlü özellikleri (URL-12):

- İstihdam oluşturulması,
- Bayındırlık çalışmalarının güçlendirilmesi,
- Eşsiz bir kültürel mirasa sahip olmasıdır.

Projenin, kamu ve özel sektör fonlarıyla gerçekleştirilmesi planlanmıştır (URL-11). Buna göre Bordeaux Kentsel Topluluğu ve Bordeaux Kent Konseyi kamusal fonlardan; yatırımcılar ve destekçiler ise özel sektör fonlarından sorumludurlar. Projenin toplam bütçesi, vergiler hariç olmak üzere, 175 milyon euro olarak hesaplanmıştır (URL-11).

Katılımcı bir sürecin izlenmesi, sürdürülebilir bir projenin en önemli girdilerindedir ve bu yaklaşım Bordeaux'da uygulanmaktadır. Bu süreçteki aktörler ve görevleri şöyledir (URL-11):

²⁵ Yerin ruhu ile ilgili olarak okuma önerileri: NORBERG-SCHULZ, C. 1980. *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*, Rizzoli. BARNES, T. J. 2004. Placing ideas: genius loci, heterotopia and geography's quantitative revolution. *Progress in Human Geography*, 28, 565-595. ALANGOYA, K. A. 2015. “Genius Loci” Kavramı ve Mimarlık Eğitiminde Doğal ve Yapılı Çevre İlişkisi. *Mimarlık Dergisi.*; BIDWELL, N. J. & BROWNING, D. 2010. Pursuing genius loci: interaction design and natural places. *Personal and Ubiquitous Computing*, 14, 15-30.; HARTMAN, G. H. 1970. Romantic poetry and the genius loci. *Beyond Formalism: Literary Essays 1958–1970*, 311-36.

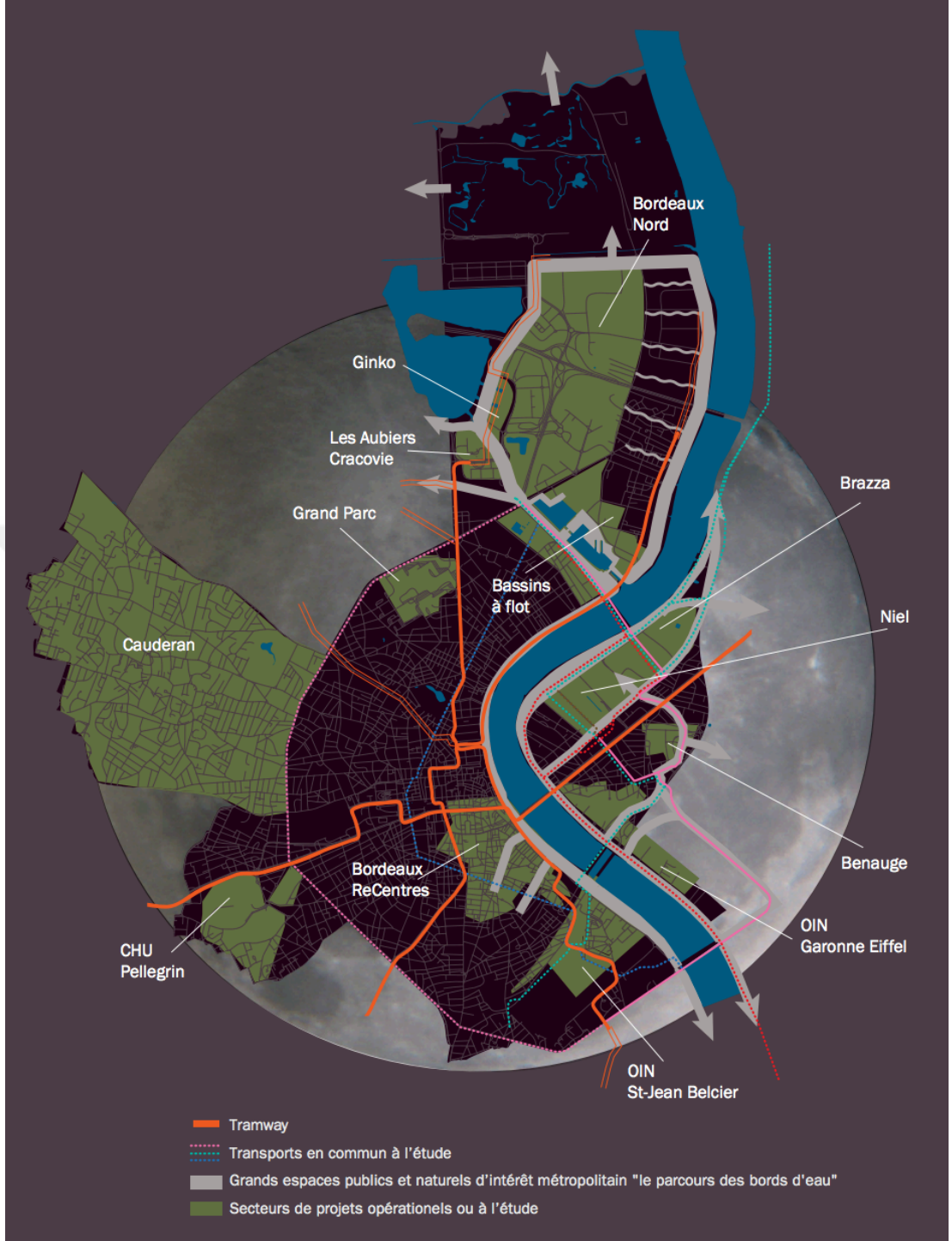
²⁶ Genius loci (İngilizce sözlükteki tanımı): the pervading spirit of a place; a tutelary deity of a place (Merriam Webster).

- Yerel halk; Bordeaux Kentsel Topluluğu, Bordeaux Kent Konseyi'nde etkin rol almaktadır.
- Master plan çalışmaları Bordeaux Kent Topluluğu, Bordeaux Kent Konseyi, finansal ve sosyal aktörler, mimar ve kentsel tasarım profesyonelleri tarafından bölgesel yönetimin kontrolü çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Eylem planı, çalıştaylar ve tematik konular master plan çalışmalarına göre belirlenmektedir. UNESCO Bordeaux yerel komitesi de tematik konuların belirlenmesinde öncü olarak yer alır.
- Özel sektör; mimarlar, kentsel tasarım ve planlamacıların ücretlerini ödemekle yükümlüdür.
- Bordeaux kentsel topluluğu, Bordeaux kent konseyi, Bordeaux Denizcilik ve Liman İşletmeleri ve kentsel tasarımcı danışmanlar; konut, arsa kullanımı, finansal odaklı geliştirme, kamusal alan ve sürdürülebilir bir gelişme gibi tematik konuların belirlenmesinde birbirini destekler nitelikte çalışır. Bu süreçte rol alan ana aktörlerin yanısıra; yerel, bölgesel ve merkezi yönetimin, sivil toplum kuruluşları ve enstitülerin, uluslararası ortaklar ve sivil halkın katıldığı çalıştaylar; master planın güncellenmesinde ve geliştirilmesinde önemli rol oynarlar.
- Eylem planı, yukarıda aktarıldığı gibi sırasıyla; organizasyonel strüktürün proje komitesini belirlemesinin ardından sürekli geliştirilen master planın hazırlanmasının ardından planlanır. Hazırlanan eylem planında; bölge halkının katılımına açık olan kamuoyuna danışmanın gerçekleştirildiği kentsel çalıştayların yapılması ve proje için gerçekleştirilecek sergi alanlarının oluşturulması; fonksiyonların karma kullanım, kamusal alanların güçlendirilmesi ve dokların yeniden tanımlanması ile belirlenmesi; sokak ağlarının ve taşıma altyapısının geliştirilmesi için köprü, tramvay, otobüs hatları ve bisiklet rotalarının belirlenmesi ile kültürel yapıların yer alır. Bu sürece, yatırımcıların yanısıra birçok meslek grubundan aktör ve mahalle sakinleri, mülk sahipleri, fon ile destek olan kurum ve kuruluşlar, zanaatkarlar, ticaret adamları ve küçük ve orta ölçekli işletmeler dahil olmaktadır.



Şekil 4.24 : 2012 yılında yapılmış. olan bir yuvarlak masa çalışması sırasında (© O. Panier des Touches/Dolce vita)

Garonne Nehri dönüşümünde fiziksel bağlantıların yapılması 2008 tarihli Fransa Ekonomi Bakanlığı tarafından oluşturulan Sürdürülebilir Kalkınma Planı'nın bir parçası olarak tramvay bağlantıları yapılmıştır (Şekil 4.25 :).



Şekil 4.25 : Bordeaux altyapı bağlantıları (URL-13).



Şekil 4.26 : Quais des Chartrons (URL-14).

Bordeaux Şarap Festivali, Bordeaux Nehir Festivali ve Agora²⁷ Bordeaux, gerçekleştirilen etkinliklerden bazılarıdır (URL-15).



Şekil 4.27 : Nehir Festivali esnasında çekilmiş bir fotoğraf (©Thomas Sanson).

²⁷ Agora; Bordeaux'da düzenlenen bir bienaldir. UNESCO ile işbirliğinde 2012 yılında mirasın sürdürülebilirliği üzerine çalışmışlardır. Detaylı bir inceleme için: URL-16.

4.1.5.2 Koruma Yaklaşımları

Bordeaux, tescillenmiş 347 yapı²⁸ ile birlikte 2007 yılında UNESCO Dünya Miras Listesi'ne girmiştir. Bordeaux Belediye Başkanı Alan Guppé 2008 yılında Agora'da gerçekleşmiş olan bir tartışmada, Bordeaux'nun 1995 yılına dayanan esas hedefinin, nehrin öneminin yeniden geri kazanılması olduğunu belirtmiştir.



Şekil 4.28 : Quai des Salinières restorasyon öncesi (sağda) ve sonrası (solda) (©Jérémie Buchholtz).

Garonne Nehri örneği hem somut (Şekil 4.27 :) hem de somut olmayan mirasın korunarak yaşatılmaya çalışılmasıyla önemli ve başarılı bir örnek olmuştur.

4.2 Liman Faaliyetlerine Doğrudan Hizmet Eden Endüstri Mirası Dönüşümü

Bu bölümde, deniz aşırı ticaret ve savunma gibi denizde yürütülen ve liman faaliyetlerine doğrudan hizmet eden endüstri mirası kapsamında tersaneler, Gdansk ve RDM Kampüs örnekleri ile ele alınacaktır.

4.2.1 RDM Rotterdam Tersaneleri Dönüşümü

1902-1983 yılları arasında aktif olarak çalışan ve Hollanda'nın önde gelen tersanelerinden²⁹ olan RDM (Rotterdamsche Droogdok Maatschappij) tersaneleri³⁰,

²⁸ Bu sayı ile Fransa'nın en geniş korunan alanı olarak bilinmektedir (URL-15).

²⁹ Hollanda'da 1950lerden 1980lere kadar aktif olarak çalışan diğer tersaneler:

- Vlissingen'deki De Schelde Tersanesi,
- Schiedam ve Rotterdam'daki Wilton Fijenoord Tersanesi
- Rotterdam'daki Van der Giessen de Noord Tersanesi
- Amsterdam'daki Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij Tersanesidir. Detaylı bir inceleme için SMIT, W. A. 2009. Naval shipbuilding in the Netherlands. çalışmasına bakılabilir.

³⁰ Tersaneler ile ilgili genel bir bilgi vermek gerekirse; tersaneler genellikle donanmanın isteği doğrultusunda geliştirilmişlerdir.

1986 yılında iflas etmesinin ardından 2006'da başlayan ve uzun döneme yayılan bir stratejinin izlendiği yenileme projesinin konusu olmuştur.

4.2.1.1 Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktürü

Bugün birçok özel sektör kuruluşu ile eğitim ve araştırma aktivitelerine (URL-18) ev sahipliği yapan RDM (*fl.* Rotterdamsche Droogdok Maatschappij; *ing.* Rotterdam Drydock Company; *tr.* Rotterdam Kuru-Havuz Şirketi) tersaneleri dönüşümü *fl.* Stadhavens (*ing.* City Ports) geliştirme projesinin³¹ (Şekil 4.29 :) bir parçası olarak (Şekil 4.30 :) gerçekleştirilmiştir (van Tuijl ve Otgaar).



Şekil 4.29 : Stadhavens Yenileme Alanı Sınırları (URL-19).

³¹ 16000 hektarlık alanı kapsayan proje, Londra Gateway Geliştirme Projesinin ardından Avrupa'da geliştirilen en büyük ikinci iç şehir geliştirme projesidir VAN TUIJL, E. & OTGAAR, A. Sustainable competitiveness and the transformation of a former shipyard: RDM Campus (Rotterdam).



Şekil 4.30 : Stadshaven Yenileme Alanı Sınırları içinde RDM'in yeri (URL-19).

Rotterdam Liman İşletmeleri'nin raporuna göre, belirlenen stratejik hedefler şunlardır:

- Küresel iş merkezi olma vizyonu küresel ve Avrupa sınırları içinde konteynerlerin kargo, petrol ve enerji akışını hızlandırmak
- Anvers ile entegre edilmiş bir şekilde çalışan Avrupa Endüstriyel Kümesi'nin bir parçası olmak (*ing.* European Industrial Cluster).

Rotterdam Limanı tarafından hazırlanan rapora göre projenin öne çıkan özellikleri şöyledir (Asch):

- Yüksek ve mesleki eğitim, ve girişimcilerle sağlanan işbirliği
- Eski liman bölgesinde yenilikçi bir gelişme projesi olması
- Araştırma, tasarım ve üretimin aynı çatı altında toplanması
- Kültürel mirasın sürece dahil edilmesi

2003 yılında yapılmış olan bir anlaşmaya göre liman işletmeleri ve RDM Kampüsünün geliştirme projesini üstlenmiştir (van Tuijl ve Otgaar). RDM Kampüs projesi esasında "Kent Limanları" (*fl.* Stadshavens) olarak bilinen 1600 hektarlık alana yayılan daha büyük bir geliştirme stratejisinin bir parçasıdır (Daamen ve Vries, 2013).

RDM Kampüs, proje yönetimi bakımından karma bir strüktüre sahiptir. Projeye dahil olan taraflar (van Tuijl ve Otgaar):

- Eğitim Enstitüleri
- Rotterdam Liman İşletmeleri
- Emlak Ajansıdır.

Bu süreçte yer alan paydaşlardan hiçbirinin geçmişte bu ölçekte büyük bir projede çalışma tecrübesi olmaması, özellikle pazarlama açısından büyük bir sıkıntı ile karşılaşmalarına sebep olmuştur (van Tuijl ve Otgaar). Kampüs yaratma fikri eğitim enstitüsünün geliştirmiş olduğu bir yaklaşımdır ve bu sebeple uygulamasını da onlar üstlenmişlerdir (van Tuijl ve Otgaar). Esnek planlama yaklaşımları geçici fonksiyonların uygulanması ve yeni fırsatlara göre projenin içeriğinin değişmesi tam olarak projenin genel vizyonuna uymaktadır (van Tuijl ve Otgaar).



Şekil 4.31 : RDM Kampüs Projesi (URL-19).

Droogdok ve Dokhaven'da gerçekleştiren projenin programı şöyledir (URL-19):

Droogdok (40 hektar karada)

- RDM Kampüs Proje Ofisi
- Rotterdam Mimarlık ve Kentsel Tasarım Akademisi
- Restaurant

- Konference Odaları
- Ofisler
- Rotterdam Üniversitesi Uzmanlık ve Bilgi merkezi

Dokhaven (30 hektar suda)

- Hızlı feribot seferleri
- Su evleri prototipleri ve yüzen adalar



Şekil 4.32 : Dönüşüm sonrasında RDM Kampüs (URL-20).

2008 yılında yayınlanan ve Kent Konseyi ve Liman İşletmeleri tarafından 2011 yılında onaylanan 2030 Rotterdam Kent Vizyonu³², güçlü bir ekonomi ve yaşamak için çekici bir şehir olmak üzerine kuruludur (Havenbedrijf Rotterdam, 2011; van Tuijl ve Otgaar).

4.2.1.2 Koruma Yaklaşımları

Tarihsel süreçte üretimin, eğitimin ve endüstrinin gerçekleştirildiği tersaneler, günümüzde yitirdikleri işlevlerini kavramlar aracılığıyla yine üretimin, eğitimin ve endüstrinin yer aldığı mekanlarda sürdürmektedir. Bu yanılla, asırlardır taşınan bilgi ile oluşturulmuş bir kültürün sürekliliğini sağladığı için RDM önemli bir projedir.

³² Proje ile ilgili daha detaylı bilgi edinmek isterseniz Projectbureau Stadshavens Rotterdam, 2011 raporuna bakabilirsiniz.

4.2.2 2000ler |Gdansk Tersaneleri Dönüşümü

4.2.2.1 Geliştirme Stratejileri ve Organizasyonel Strüktür

Dönüşümden önce mülkiyeti devlete ait oluşu ve Polonya'nın en büyük istihdam kapasitesine sahip olmasıyla bilinen Gdansk Tersaneleri'nin gündeme gelmesi, 1980lerde "Bağımsız Özerk Yönetim Sendikası"nın kurulmasının ardından gerçekleşen 17.000 işçinin eylemi ile olmuştur (Bu direniş, aynı zamanda komünist diktatörlüğün çöküşüne sağladığı katkılarla bilinir (URL-21). 50 hektarlık ve şehir merkezine 500 m. uzaklıkta bulunan ve Gdansk Tersaneleri'nin Dönüşümü ile ilgili ilk çalışmalar ise 1995 yılında başlamıştır (Stangel, 2011). Bölgesel (zoning) planlama üzerine geliştirilmiş olan kentsel planlama, kültürel organizasyonlarla desteklenmiştir (Stangel, 2011). Projenin vizyonu, Profesör Krzysztof Piotr Kochanowski danışmanlığındaki Gdansk Teknik Üniversitesi'nde yürütülen çalışmalarla belirlenmiştir (Stangel, 2011). 2000 yılında Sasaki Mimarlık Ofisi tarafından geliştirilen master plan 2005 yılında onaylanmıştır (Stangel, 2011). Master plan tersaneler için kültür ve tarihi miras odaklı bir dönüşümü amaçlamıştır. Fakat 2012 yılında rezivyona gidilerek Kopenhag merkezli Whiteburn Şirketi Gdansk Tersaneleri için gerçekleştirilecek Kıyı Yenileme Projesi'ni yönetmek üzere görevlendirilmiştir (URL-22) ve bunun üzerine Polonyalı Gareth Hoskins Mimarlık Ofisi, 22 hektarlık endüstri mirasına konu olan bölge karma kullanım stratejisiyle 450.000 metrekarelik alana yayılacak olan bir master plan geliştirmiştir (URL-22). Yeni master planda konut, otel, alışveriş merkezleri, ofisler, işçi konutları ve opera binası yer almaktadır (URL-22).

Wyspa Sanat Enstitüsü tarafından çeşitli kültürel organizasyonlar ve etkinlikler düzenlenmektedir (Stangel, 2011).



Şekil 4.33 : 2013 yılında yıkılan Gdansk Tersane Duvarı ve duvarı çalışmalarıyla sembol haline getiren sanatçı Iwona Zając ile birlikte (© Dominik Sadowski / Agencja Gazeta).



Şekil 4.34 : 2013 yılında yıkılan Gdansk Tersane Duvarı (© Dominik Sadowski / Agencja Gazeta).

Gdansk Tersanesi'nin 250 m uzunluğundaki duvarı, 18 Ocak 2013 yılında yıkılmıştır.³³

4.2.2.2 Koruma Yaklaşımları

Kent kimliğinin korunmasında European Solidarity Centre önemli rol oynamıştır. (Rytelewska, 2016). Yeni yapılacak olan binaların yenilenmiş tarihi yapılarla birlikte ele alınması önerilmiştir (Stangel, 2011).

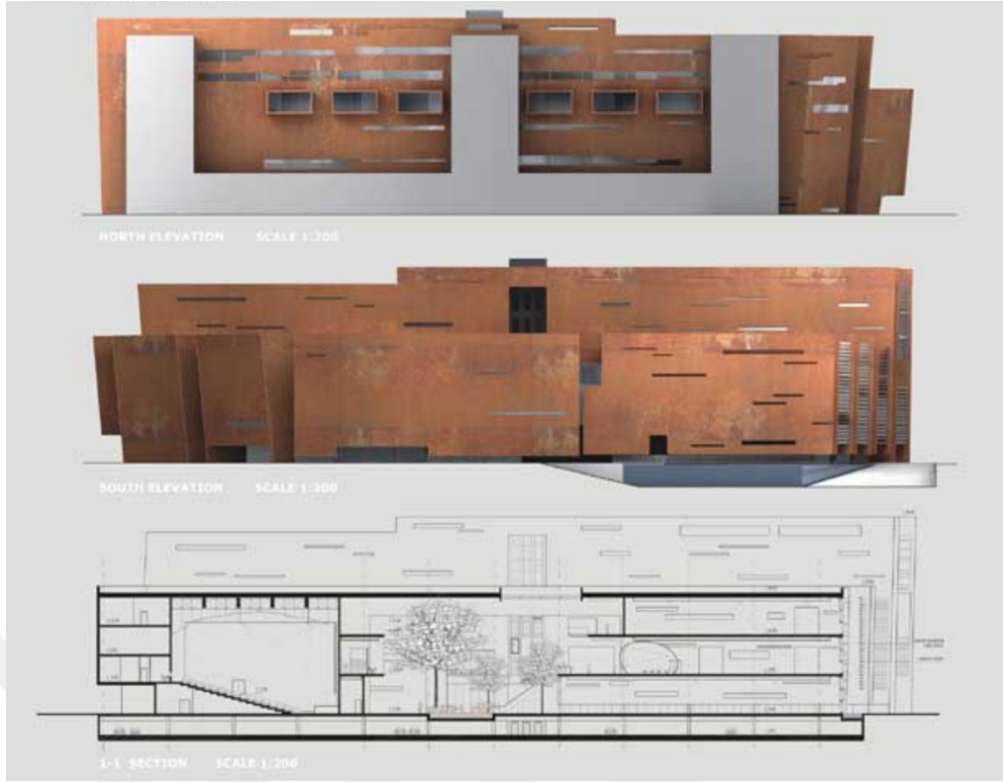
European Solidarity Centre (Avrupa Dayanışma Merkezi)'nin görevi, dayanışmanın gerçekleştirmiş olduğu başarının kültürel bellekteki yerini korunmak ve Gdansk'ın liberal hareketini destekleyerek gelecekle demokrasi ve kültürel diyalog içinde olmasını sağlamaktır (Rytelewska, 2016). Bu amaçla gerçekleştirilen müze, tersanenin içinde yer alır ve projede tersanenin renginden ve malzemelerinden esinlenilmiştir (Rytelewska, 2016).



Şekil 4.35 : Avrupa Dayanışma Merkezi³⁴, Gdansk (©European Solidarity Center (ESC), URL-23).

³³ 2004 tarihli Iwona Zajac'ın "The Shipyard Nike Is Leaving" adlı çalışması URL-24 (erişim tarihi: 12 Nisan 2018) adresinde izlenebilir.

³⁴ *İng.* European Solidarity Center.



Şekil 4.36 : Avrupa Dayanışma Merkezi Projesi, Gdansk (URL-25).



Şekil 4.37 : Avrupa Dayanışma Merkezi Projesi³⁵, Gdansk (URL-25).

³⁵ İng. European Solidarity Center.

4.3 Bölüm Değerlendirmesi

Bu çalışma kapsamında örnek olarak seçilen projelerin yanısıra, liman şehirlerinde bugüne kadar sayısız kıyı yenileme projesi gerçekleştirilmiştir. 1960’larda başlayan kıyı yenileme projelerinin ilk örnekleri Baltimore, San Francisco, Boston gibi Kuzey Amerika örnekleri olmuştur. Her proje bir “yol bulma” (Shaw, 2001) projesi olarak değerlendirilmiştir ve deneysel bir süreçtir. Baltimore’un örneğini oluşturduğu ilk dönemde kıyılarda gerçekleşen kentsel yenileme projelerinde turizm odağında çekim noktası olması amacıyla canlı bir atmosfer yaratılması önemsenmiş; bu sebeple panayır alanları kurulmuş ve projelerde oteller ile ofislere ağırlık verilmiştir (Harvey, 1990). Bu dönem, kıyı yenileme projelerinin doğuşunun ilk örneklerinden olduğu için “yaparak öğrenme dönemi” olarak değerlendirilmiştir (Shaw, 2001). Bu proje deneyimleri hem kendi dönemleri için hem de kendilerinden sonra gerçekleşen projeler için etkileyici ve öncü olmuşlardır.

Bu dönemdeki projelerin öne çıkan özellikleri Baltimore projesinde örneklendiği gibi;

- Şehrin yitirdiği canlı atmosferini geri kazandırmak amacıyla ve turistler için çekici olan rekreasyon ve festival alanları tasarlayarak turizmi canlandırılması,
- Ekonomik bir canlılığın sağlanması,
- Otel, ofis vb. fonksiyonlarının programda ağırlıklı olarak ele alınması,
- Kıyıda su ile kullanıcı ilişkisinin yeniden kurulması,
- Kamusal alan tasarlanması ve akvaryum, kongre merkezi gibi kamuya hizmet eden yapıların programda yer alması,
- Arazilerin temizlenmesi yolu ile özel sektöre arsa sağlaması; özel sektörden beklentisi ise kent yararını gözetecek yatırımlarda bulunmasıdır.

Organizasyonel strüktürde belediye başkanları, iş adamları aktif rol almışlardır.

Koruma anlamında ise koruma odaklı projeler olmadığı; korumanın tekil yapı ölçeğinde kaldığı görülür. Bu dönemdeki projelerin ekonomik rejenerasyonu önemsendiği söylenebilir. Kapanan endüstri yapıları ve liman fonksiyonları sebebiyle artan işsizliği çözmek; fiziksel ve ekonomik köhnemenin giderilmesini sağlamak için ofis yapıları bu dönemdeki projelerin programlarında yoğunlukla yer alır. Bunun temel nedeni değişen ekonomik parametrelerdir. Geçmişten bugüne bakıldığı zaman

endüstriyel temelli sosyal ve mekânsal gerçeklikler bilgiye dayalı ekonomiler ve endüstriyel dönem sonrası toplumlarla yer değiştirmiştir (Marshall, 2001). Bunun bir sonucu olarak, kıyılarda beyaz yakalılar mavi yakalılarının yerini almıştır. Küresel ölçekte birçok değişkene ve gelişmelere bağlı bu dönüşüm ise kaçınılmazdır.

1980lerdeki Rotterdam'ın örneklediği projeler deneysel ilk süreçten öğrenerek daha fazla fikirlerin geliştirildiği ve uygulandığı bir dönem olmuştur (Shaw, 2001).

Meyer (1999) Kop van Zuid projesini 1999 yılında basılmış olan kitabında, projenin o günkü başarısını değerlendirerek ve sürecin o güne kadar geldiği noktaları gözden geçirerek yazmıştır. O yıllarda projenin özellikle göğe yükselen yapılarıyla birlikte Rotterdam'ın çehresini değiştireceği ön görüşüyle başarılı bulunduğu belirtmiştir (Meyer, 1999). Meyer (1999), ikinci olarak, özellikle Wilhelminapier (Şekil 4.38 :) bölgesinde yer alan doğrudan ya da dolaylı olarak limana bağlı olan fonksiyonlarla, şehir ile liman ilişkisini yeniden kuracağı için önemli bir göreve sahip olduğunu söylemiştir.



Şekil 4.38 : Euro Mast Kulesi'nden Wilhelminapier'e bakış (© José M. P. Sánchez).

Meyer (1999), Rijnhaven'ın doğusunda 3km boyunca devam eden bulvarın sırasıyla Leuvehaven, Nieuwe Maas, Koningshaven, Rijnhaven, ve Maashaven'dan geçerek su ile kara sınırında sağladığı görsel sürekliliğin önemine ve yeni kent merkezi olan Güney Rotterdam ile bağlantısına dikkat çekmiştir.

Proje, Şekil 4. 39 : ‘de görüldüğü gibi kamusal alan kullanımı açısından zengin olsa da, en temel amaçlarından olan sosyal olarak entegrasyonu sağlamayı başaramamıştır (Ungureanu, 2010). Bunun sonucu olarak güneyde gelişmemiş olan mahallelerin planlamaları eksik kalmıştır. Dahası, sosyal dokuda gruplaşmayı doğurmuştur; bu nedenle sosyal ve mekansal ayrışma yaşanmış ve bu durumu neticesinde kamusal alan kullanımı beklenen doğrultuda yüksek katımlı olmamıştır (Ungureanu, 2010). Bunun yanısıra kimi zaman kullanılmayan fonksiyonlar sebebiyle rekreasyon alanları kirli ve tehlikeli alanlara dönüşmüştür (Ungureanu, 2010).

Rotterdam'da uygulanan tepeden aşağı yaklaşım sosyal olarak sürdürülebilirliğin ve entegrasyonun sağlanması için büyük ölçekli planlama politikalarının önemini gösterir (Taşan-Kok ve Sungu-Eryılmaz, 2010).



Şekil 4.39 : Kop van Zuid Projesi'nde kamusal alan kullanımı analizi³⁶ (©Ungureanu (2010)).

³⁶ Orijinal hali paylaşılan haritadaki lejandın tercümesi yukarıdan aşağıya şöyledir:

- Sarı; parklar ve meydanlar
- Gri: Binalar
- Koyu Yeşil: Özel açık alanlar
- Açık Yeşil: Yarı-kamusal açık alanlar (bloklarda oturanlar için)
- Yeşil: Yarı kamusal alanlar

Bir diğerk sonuç ise, canlı bir atmosfer yaratılması olmasına rağmen, antrepoların eğlence mekanları olarak kullanılması önerisinin sadece yüksek gelir gruplarının kullanımı ile sınırlı kalmış olması ve farklı sosyal grupların birarada olma hedefini karşılamaması olmuştur (Ungureanu, 2010).

1990lara gelindiğinde ise olimpiyat oyunları gibi uluslararası organizasyonların nasıl kıyı yenileme projeleri ile birleştirilebileceği ve bunun her iki olay için de faydalı olabileceği örneklenmiştir. Cenova Christopher Columbus'un Amerika'yı keşfinin 500. yıl dönümünün anısına 1992 yılındaki EXPO³⁷'yu kullanmış; Lizbon ise 1998 EXPO'suna ev sahipliği yapmıştır. Tez kapsamında sözü edilen dönemin bir örneği olan ve Olimpiyat Oyunları ile öne çıkan Barselona deneyimi, EXPO gibi büyük organizasyonların projenin tanıtımına ve sponsor bulunmasına yardımcı olarak finanse edilmesine büyük ölçüde fayda sağladığını öğretmiştir. Barselona "event-led" olarak bilinen Olimpiyat Oyunları odaklı bir kıyı yenileme projesi geliştirmiştir. Kentsel planlama ve liman şehirleri uzmanı Prof. Dr. Dirk Schubert (2011b), kentsel tasarım ile stratejik planlamanın Olimpiyat Oyunları ile birleştirilmesini, uluslararası bir etkinliğin kamusal ve özel sektör yatırımcıları için şehri daha çekici hale getirip altyapı çalışmalarına yapılan yatırımı artırdığı için projenin öne çıkan başarısı olarak değerlendirmiştir.

Barselona'da Olimpiyat Oyunları ile birlikte gerçekleştirilen Port Vell yenileme projesi, 1980 ile 2005 tarihleri arasında yirmi beş yıla yayılan üç aşamalı büyük bir dönüşümün bir parçası olmuştur. "Barselona Modeli" olarak ele alınan proje, döneminin öncü bir yaklaşımını da beraberinde getirmiştir. 1980lere kadar kentsel dönüşüm faydacı yaklaşımlarla küçük ölçekte kalmıştır; fakat Barselona için Kentsel Akupunktur (1980-1987), Barselona 1992 Olimpiyat Oyunları (1988-1992) ve Glocal vs. Global (1993-2005) gibi üç aşamalı büyük ölçekli bir projenin tartışılması önemli bir gelişmedir (Acebillo, 2015). Günümüzde gerçekleştirilen Stadshaven Projesi'nin bir parçası olan RDM Tersaneleri dönüşümü, "Barselona Modeli"ni örnekler niteliktedir. Dolayısıyla günümüzde, geçmişte deneyimlenmiş ve olumlu bulunmuş bir bütüncül planlama yaklaşımının uygulandığı görülür.

³⁷ EXPO; "Dünya Sergisi" anlamına gelir ve *ing.* "World Exposition"ın kısaltmasıdır.

Barselona deneyimi, kamusal alan kullanımlarındaki başarısı sayesinde, kullanıcı ve su arasında kurulan ilişkiyi kuvvetlendirmiştir.

Atabek (2009)'in aktarmış olduğu gibi proje kapsamında gerçekleştirilen uygulamalar şunlardır:

- Çok kötü durumda olan yapılar tespit edilerek yıkılmış ve bu yapılarda yaşayanlar için, yönetim (belediye veya özerk yönetim) yeni konutlar inşa etmiştir.
- Uygulama öncesinde, bu bölgelerde “açık alan” bulunmamaktaydı. Sadece açık alan, nefes alma alanları yaratabilmek için bazı yapılar yerlerine yenisi yapılmamak üzere yıkılmıştır.
- Bölgede “meydan” bulunmadığından dönüşüm projesinde meydan yaratılması önemli kentsel tasarım projeleri olarak ele alınmıştır.
- Sosyal donatı alanları yaratılmıştır. Toplum merkezleri, sosyal mekanlar, yaşlılar evi, öğrenci yurtları, kütüphaneler, sağlık merkezleri vb. kurulmuştur.
- Otopark problemi yeraltı otoparkları yoluyla çözülmüştür (ancak bu alan, tüm kentten nüfus çeken bir bölge olduğu için bu otoparkların yeterli olduğunu söylemek zordur.)
- Altyapı, tüm elektrik, su ve gaz tesisatlarının düzenlenmesi gerekli olduğundan yenilenerek modernleştirilmiştir.
- Alanda yaşayan ve dönüşümden en çok etkilenecek, baskı altındaki yoksul ev sahiplerinin alanı terk edip; alanın el değiştirmesine engel olmak ve sınıfların bir arada yaşamasını sağlamak için “toplumsal iyileştirme birimi” kurulmuştur.

Proje ile ilgili eleştiriler arasında temel gereksinimlerin eksik kaldığına dair görüşler yer alır.

Öte yandan Acebillo (2015)'nin belirttiği ve 1999 yılında RIBA (Royal Institute of British Architects)'nin da ödüllendirdiği³⁸ gibi, Barselona deneyiminin öğrettiği en önemli yaklaşım, kültürel ve çevresel olarak bir yenilemenin gerçekleştirilmiş olmasıdır.

2000lere doğru gelindiğinde, sürdürülebilirliğin öne çıkan bir kavram olduğu söylenebilir (Tanış, 2015). Bu dönem uygulamalar ve çalışmaların çeşitlendiği bir dönemdir.

Smits ve Lorquet (2011), Küresel Strüktür Planı (Global Structure Plan for Antwerp, GSA)'nin, geliştirilmesini sağlayan uzun soluklu Eilandje deneyimini, Anvers Şehri

³⁸ 1999 yılının Haziran ayında RIBA, Kraliyet Altın Madalyası ile Barselona'da gerçekleştirilen dönüşümü (“The sustained work of cultural and environmental regeneration of Barcelona”) ödüllendirmiştir.

için etkili bir kentsel gelişme aracı ve politikası olarak değerlendirmişlerdir. GSA uygulanmamış olmasına rağmen, süreçte geliştirilen fikirler ve kavramlar hala Anvers şehrinin kentsel gelişimi için önemli ve planlama için temel kriterlerdir.

Smits ve Lorquet (2011) rekreasyon alanlarının özellikle kıyıya ve konut alanlarına dahil edilmesi gerektiğini belirtmişler; fiziksel olarak kıyıya ulaşımın önemini vurgulamışlardır.

Anvers Belediyesi Liman İşletmeleri Marina'nın gerçekleştirilmesi için yatırım yapmıştır (Smits ve Lorquet, 2011). Willem Dok'ta yer alan marinanın amacı orijinal fonksiyonunu korumaktır (Smits ve Lorquet, 2011). Tersanelerin kullanımının da sürdürülmesinin önerildiği 't Eilandje Yeniden Geliştirme Projesi, geleneksel kullanımların güncel proje ile harmanlanmasını önemsemiştir (Smits ve Lorquet, 2011). Fakat tersanelerin iflas etmesi günümüzde fonksiyonlarını sürdürmelerinin mümkün olmadığına bir örnektir.

RDM Tersaneleri dönüşümü, geçmişteki gibi üretimi, eğitimi ve endüstriyi bir araya getirmesi sebebiyle önemli ve başarılı bir yenileme projesidir.

Gdansk, genel olarak yaşadığı dönüşüm sürecinde, evleri sağlıklılaştırma ve hayat standartlarını artırmak yerine tarihi değeri yüksek alanların yeniden temsiliyetine odaklanmıştır (Sagan ve Grabkowska, 2012).

Post-sosyalist şehirlerde güncel olan yeniden canlandırma politikaları genel olarak endüstriyel dönem sonrası arsa kullanımına ve köhnemiş alanların kullanımına odaklanırlar (Sagan ve Grabkowska, 2012). Gdansk gibi 19. yüzyıla tarihlenen ya da sosyalist dönemin yoğun üretim politikaları süresince gelişmiş olan post endüstriyel şehirlerde, genellikle bu alanlar şehir merkezinde yer alır (Sagan ve Grabkowska, 2012). Şüphesiz yeniden canlandırmanın öne çıkan özelliği yeni kentsel imgeler yaratmak üzerinedir (Sagan ve Grabkowska, 2012). Bu sebeple, Sagan ve Grabkowska (2012)'e göre Gdansk'ın tamamıyla karma ve çok fonksiyonlu yeni bir "Genç Şehir" (*ing. Young City*)'e dönüşmesi eşsiz bir örnektir.

Tersanede gerçekleştirilen, yeni bir yapı olan, Avrupa Dayanışma Merkezi, özellikle malzeme kültürü³⁹ açısından değerlendirildiğinde, tersanelerden referans olarak

³⁹ Konu ile ilgili olarak bir okuma önerisi: Thomas, K. L. 2006. *Material matters: Architecture and material practice*, Routledge.

cephesinde bunu geleceğe sürdürmesiyle, endüstriyel miras alanlarında yeni yapı yaklaşımının nasıl olması gerektiği ile ilgili başarılı bir örnek sunar. Müze turistler için önemli bir çekim noktasıdır (Rytelewska, 2016).

Anvers ve Rotterdam örneklerinde olduğu gibi liman işletmeleri ve belediyelerin kıyı kullanımını yönetimi, emlak ve arazi geliştirmede baskın bir rol oynamıştır (Taşan-Kok ve Sungu-Eryılmaz, 2010).

Taşan-Kok ve Sungu-Eryılmaz (2010) hem Kop van Zuid hem de Het Eilandje projelerinde sosyal entegrasyon açısından başarısızlıkla sonuçlandığına ve sosyal bir kutuplaşmaya yol açtığını belirtmişlerdir. Bunun sebeplerini üç maddede açıklamışlardır (Taşan-Kok ve Sungu-Eryılmaz, 2010):

- Büyük ölçekli emlak geliştirme projeleri, yenileme sürecini kamu kontrolünün dışında sürdürülmesi.
- Büyük ölçekli altyapı çalışmaları için yapılması gereken yatırımların devlet tarafından finanse edilmesinin zor olması

Fakat 't Eilandje Projesi henüz sonuçlanmadığından ötürü sosyal entegrasyon açısından değerlendirmek için erkendir.

Tarihi liman mimarlığı, kolektif kimliğin sürdürülebilmesi için önemli bir girdidir (Bigga vd., 2012). Bu anlamda kentin endüstriyel bir liman olarak oluşturduğu mirasın korunması ve nehrin yeniden canlandırılması; koruma odaklı bir proje olması projenin güçlü yanını oluşturmuştur.

The Guardian gazetesi gerçekleştirilen projeyi Bordeaux'nun "Yeniden Doğuşu" olarak değerlendirmiştir (URL-17). Bu yorumla birlikte başkan Alan Guppé'nin açıklamış olduğu ana hedefe⁴⁰ ulaşıldığı görülür.

Proje alanına ait eski ve yeni fotoğraflara bakıldığında; proje ile birlikte canlı bir atmosfer oluşturulduğu ve kamusal alanların başarılı bir şekilde kullanıldığı anlaşılır.

⁴⁰ 4.1.6.3 Koruma Yaklaşımları Bölümü'nde değinildiği gibi.



Şekil 4.40 : Saint Jean Tramvay İstasyonu eski hali (solda), Brochet-Lajus-Pueyo Mimarlık Ofisi tarafından tasarlanmış hali (sağda),
(©J r mie Buchholtz).



Şekil 4.41 : Saint Jean Tramvay İstasyonu eski hali (solda), Brochet-Lajus-Pueyo Mimarlık Ofisi tarafından tasarlanmış hali (sağda),
(©J r mie Buchholtz).

18. ve 19. yüzyıldaki limanın kıyılara getirdiği canlılığın günümüzde gerçekleştirilen kıyı yenileme projeleri ile geri kazanılması değerlidir. Bu konuda, Bordeaux'un 19. yüzyıl kıyılarının tasvir edildiği tabloya (Şekil 4. 42 :) ve günümüzdeki kullanımına bakıldığında projenin başarıya ulaşmış olduğu söylenbilir.



Şekil 4.42 : Bordeaux Limanı ve Rıhtımı 1804, Pierre Lacour (1745-1814), yağlı boya tablo, (©Musée des Beaux-Arts).



Şekil 4.43 : Bordeaux Rıhtımında Place de la Bourse binasından 2008 Nehir Festivali'nden bir görüntü (©Thomas Sanson).

Yine kamusal alan kullanımında Hollandalı Mimarlık Ofisi OMA tarafından Jean-Jacques Bosc Köprüsü projesi önemlidir. Bordeaux'daki kıyı yenileme projesinde öne çıkan bir diğer ve en önemli özelliklerden birisi katılımcı bir sürecin başarılı bir şekilde sürdürülmesi olmuştur. Yerel halk, uzmanlar, finansal paydaşlar; projede etkin olarak rol almışlardır (URL-15).



Şekil 4.44 : Jacques Bosc Köprüsü projesi (© OMA).

Çizelge 4.3 : Kıyı yenileme projelerinde geliştirme stratejileri ve koruma yaklaşımları (Tanış, 2018).

Tarih	Şehir	Yenileme Projesi	Yenileme Alanı	Geliştirme Stratejileri	Koruma Yaklaşımları
1960lar	Baltimore	Inner Harbour	Eski liman alanı	Karma kullanım, ekonomik yenilenme	Tekil yapı ölçeğinde koruma yaklaşımları
1980ler	Rotterdam	Kop van Zuid	Eski Liman alanı	Ekonomik yenilenme, sosyal entegrasyon	Tekil yapı ölçeğinde koruma yaklaşımları
1990lar	Barselona	Port Vell	Eski liman alanı	Bütüncül planlama yaklaşımları	Somut olmayan mirasın korunması
2000ler	Anvers	't Eilendje	Eski liman ve tersane alanları	Kamusal alan kullanımının artırılması	Somut ve somut olmayan liman mirasının korunması
2000ler	Bordeaux	Garonne Nehri Dönüşümü	Eski liman alanı	Katılımcı bir sürecin desteklenmesi, sürdürülebilir bir proje hedeflenmesi	Somut ve somut olmayan liman mirasının korunması
2000ler	Rotterdam	RDM Tersaneleri	Tersane alanı	Bütüncül bir planlamanın parçası	Somut ve somut olmayan liman mirasının korunması
2000ler	Gdansk	Gdansk Tersaneleri	Tersane Alanı	Katılımcı bir sürecin izlenmesi, tarihi alanların yeniden temsilîyetinin geliştirilmesi	Somut ve somut olmayan liman mirasının korunması

İncelenen örnekler ışığında ilk örnekleri ekonomik iyileştirmeye odaklanan projelerin yıllar içerisinde gelişerek koruma odaklı yenileme projelerine dönüştüğü görülür. Projelerde, somut ve somut olmayan mirasın korunmasının önemsendiği anlaşılır. Bu nedenle günümüzde, liman mirasına konu olan somut ve somut olmayan kültürel mirasın tanımlanması çok önemlidir. Çizelge 4.3 :⁴¹ ‘ten anlaşıldığı üzere, güncel kıyı yenileme projelerinin başarıya ulaşmasında;

- kıyı yenileme projelerinin sürdürülebilirliği;
- kıyı yenileme alanlarında kamusal alan kullanımı ve önemi
- kentsel koruma-geliştirme sürecinin planlaması ve yönetimi
- katılımcı bir süreç

konularının öne çıktığı görülmüştür. Bu sebeple, süreci devam eden projelere yol gösterici olacağı için bahsi geçen konu başlıkları bir sonraki alt bölümde detaylı olarak incelenmiştir.

4.3.1 Kıyı Yenileme Projelerinin Sürdürülebilirliği

Kıyı yenileme projeleri, kentsel yenileme ve kentsel koruma konularının kesişiminde değerlendirilmesi gereken bir çalışma alanıdır. Bu noktada, Miller (2011)’e göre sürdürülebilir kıyı yenileme projelerinin başarılı olması için üç ana başlık altında topladığı kriterler şunlardır:

- **Rekreasyon alanları yaratmak**
 - Farklı sosyal grupları bir araya getirmek
 - Büyük ve küçük ölçekli toplantılar ve organizasyonlar düzenlemek
 - Esneklik kavramını göz önünde bulundurarak farklı birçok organizasyonun gerçekleştirilebileceği şekilde alanlar tasarlamak
 - Zaman içerisinde gerçekleşecek değişikliklere açık olmak
 - Sosyal ve kültürel alışverişleri desteklemek ve geliştirmek

⁴¹ Çizelge 4.3 : ‘te proje tartışmalarının ve uygulamalarının başladığı yaklaşık yıllar verilmiştir.

- Farklı etnik kökenlere mensup sosyal grupları biraraya getirmek
- Kullanıcıların serbest zamanlarında rahatlayacakları ve mutlu olacakları şekilde beklentilerini karşılamak
- Duyma, görme, tatma, koklama ve dokunma duyularının tümünü birlikte değerlendirmek
- Daha iyi bir görüş kalitesi sağlamak ve güneşten korunmak için gölgelikler oluşturmak
- Gündelik yaşamı canlandırmak için aktiviteler planlamak
- Yakınlardaki konut alanlarına ulaşabilir olmak
- Tüm topluluğun ihtiyaçlarını karşılamak
- Kolay ulaşılabilirliği sağlamak
- Tüm yaş gruplarından kullanıcılara hitap edecek seçenekler sunmak

➤ **Geliştirme**

- Geliştiriciler, proje bittiği zaman giderleri kapsayacak şekilde kiraya verme ya da satma taahhütü vermelidirler. Veyahut, projenin belirli ve kabul edilebilir bir süre sonunda kiralanabileceği ve satılabileceği hususunda ikna edici olunmalıdır.
- Proje alanı mutlaka inşaat yapılabilir şekilde olmalı ve gerekli altyapı bağlantılı gerçekleştirilmelidir.
- Geliştiriciler, proje alanını satın almak ve projeyi tamamlamak için mutlaka gerekli finansal kaynağı sağlamalıdır.
- Proje mutlaka toplumun desteğini almalıdır.
- Yerel yetkililer geliştirme projesini kıyılarda rekreasyon alanları ve kültürel kaynaklar ile programlar sağlamak; vergileri indirmek ve kamu hizmetlerini olabildiğince cüzi ücretlerde tutmak, arazi edinme hakkını kolaylaştırmak gibi birçok kanal aracılığıyla teşvik etmelidir.
- Geliştirme başlatılmadan önce geliştirme girdilerinin belirlenmesi gerekmektedir. Bu tanımlama kamu sektöründen, özel sektörden ya da her ikisinden birlikte katılımcılarla yapılabilir.

- Mutlaka birçok proje arasında yüksek seviyede bir koordinasyonun gerçekleştirilmesi gereklidir.
- Ne zaman uygulanabilir ve makul karşılanırsa, kamusal ve özel sektör ortaklığı sağlanmalıdır.
- Geliştiriciler mutlaka karmaşık yapıdaki projelerin finanse edilmesinde ve gerçekleştirilmesinde dengeyi sağlayabilme becerisine sahip olmalıdır.
- Hangi bölümlerin kimlerin sorumluluğunda gerçekleştirileceği, hangi ödemelerin nasıl yapılacağı, projelerin yönetimi ve sürdürülebilirliği açısından, anlaşmalarda açıkça tanımlanması önemlidir.
- Kıyı kullanımı konusunda denge sağlanmalıdır.
- Zamanlama çerçevesinin uzunluğu ve süreç içinde karşılaşılabilecek olan harcamalar için geliştiriciler mutlaka tedarikli olmalıdır.
- Geliştiriciler sonuca odaklanmaktan uzaklaşarak sürece yoğunlaşmalıdır ve değişen koşullara şehrin ve projenin adapte olmasını sağlayabilmelidir.
- Geliştiriciler projeyi mutlaka yapılı çevre ile uyumlu bir şekilde uygulamalıdır.

➤ **Turizm**

- Kıyı turizm projelerinde, geliştiricilerin tüm çabaları sosyal ve ekonomik problemleri çözmek üzerine olmalıdır.
- Turizm girişimcileri korumanın gereklerine saygılı davranmalı ve bu yönde öneriler sunmalıdır.
- Turist merkezleri istihdamı sağlamalıdır.
- Şehrin kapasitesine uygun olarak girişimlerde bulunulmalıdır.
- Tüm finansal paydaşlar planlamada turizmin geliştirilmesinde aktif olarak yer almalıdırlar.
- Mutlaka birçok proje arasında yüksek seviyede bir koordinasyonun gerçekleştirilmesi gereklidir.

- Birçok turistik organizasyon, büyük bir organizasyon ile birleştirmelidir.
- Turizm, bugünün ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak geleceğin mirası olarak görülmelidir.
- Turizmden kaynaklanan tüketimin sağlanan kaynaklarını aşmayacağından emin olunmalıdır.
- Turizmin gerektirdiği gelişmelerle yerel halkın endişelerini birlikte ele almak ve eş değer ağırlığı vermek, yatırımların çevreci tedbirleri sağlayacak şekilde geri dönüşlerinin sağlanması gereklidir.
- Bölgenin ve yerel değerlerin korunması ve geliştirilmesi için etkili bir yönetime sahip olması gereklidir.
- Turizm projeleri büyük ölçekli kaynaklar, aracı kuruluşlar ve/veya kolektif temsiliyet aracılığıyla tanıtılmalıdır.
- Otel, restaurant gibi yerlerdeki eşantyon ürünleri mutlaka turizmle ilişkili olmalıdır ve zincirin parçasını oluşturmalıdır.
- Yerin pazarlamasının temel prensiplerine bağlı kalınmalıdır: doğru bir şekilde servis ve özelliklerin birlikte değerlendirilmesi gereklidir; alıcılar, kullanıcılar ve hizmet alıcılar için satış alanları özendirici olmalıdır, ürünlerin dağıtımı ve servisi verimli bir şekilde gerçekleştirilmelidir. Yerin değeri ve imajını destekleyici nitelikte olmalıdır.
- Turizm büyümesini yönetecek planlamanın yapılması gereklidir.

4.3.2 Kıyı Yenileme Alanlarında Kamusal Alan Kullanımı ve Önemi

Kıyı yenileme projelerinde, özellikle endüstri devrimi sonrası başlayan ve endüstrisizleşme döneminde yaşanan terkedilme ve köhneleşme yüzünden doruğa ulaşan kamusal alanların kullanım yoksunluğu çözülmesi gereken bir sorundur. Kültürel miras alanlarında kesintiye uğramış olan bu ilişkinin yeniden kurulması, tarihsel sürekliliğin sağlanması ve liman kültürünün sürdürülmesi açısından çok önemlidir. Eğer kamusal alan kullanımı başarıya ulaşırsa kıyı yenileme projelerinin sürdürülebilir olarak başarıya ulaştığı söylenebilir.

Gehl (1987)'e göre kamusal alanda gerçekleştirilecek aktiviteler en basite indirgenmiş haliyle şunlardır (Ungureanu (2010)'da atıfta bulunduğu gibi):

- Birinci grup aktiviteler (Zorunlu aktiviteler): İşe okula gitmek gibi temel faaliyetler
- İkinci grup aktiviteler (Seçeneğe bağlı aktiviteler): Hava durumuna bağlı olarak kişilerin tercihlerine bağlı olarak kamusal alan kullanımları
- Üçüncü grup aktiviteler (Sosyal aktiviteler): Birinci ve ikinci grupta gerçekleştirilen aktivitelerin daha iyi koşullarda desteklenerek iyi çevresel koşullarda sunulması

Bahsi geçen aktiviteleri karşılayabilmek için kıyı yenileme alanlarında tasarlanan kamusal alanlarda canlılığı sağlamak ve bu atmosferi sürdürebilmek için tasarlanacak olan yeni yapılar önemli bir rol üstlenir. Carmona et al. (2003); yeni yapılarla birlikte oluşturulacak sokakların ve sokak cephelerinin bu konuda üstlendikleri rolün önemine dikkat çekmişlerdir. Jacobs (1961) sokaklara bakan cephelerde ne kadar çok kapı ve pencere olursa, o alanların o kadar güvenli olacağını ve kendiliğinden kamusal alanın sürekliliğini devam ettireceğini belirtmiştir. Dolayısıyla, yenileme alanlarında sağır cephelerden özellikle kaçınılmalıdır.

Yürüme yolları

Rekreasyon alanlarında yürüyüş yollarının tasarlanmasında göz önüne alınması gereken fiziksel özellikler Gehl (2011) şöyledir:

- Yürüyüş için gerekli olan boyutlar: İnsanlar arasında yeterli kişisel alanları olacak kadar küçük; fakat rahat hareket edecekleri kadar büyük olmalı.
- Malzeme: Rahat bir yürüyüş için ideal olan döşeme malzemeleri seçilmeli.
- Rotalar: Kesintiye uğramayan, kentsel aksları takip eden, kolay adapte olunabilen akslar oluşturulmalı.
- Kot farklılıkları: Merdivenler yerine rampalarla kot farklılıkları arasındaki bağlantılar sağlanmalı.
- Oturma alanları: Yalnız ve dışlayıcı değil; biraraya getiren ve samimi bir oturma düzeni yaratacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Yönelme: Oturma alanları manzaraya yönelecek şekilde oluşturulmalıdır.

- Rekreasyon alanlarında tasarlanacak oturma alanları tipolojileri: Temel olarak banklar, sandalyeler vb. yerleştirilmesinin yanısıra ikincil olarak yine oturmaya elverişli olan merdivenler, taş merdivenler, kutular vs. olmak üzere karma bir şekilde harmanlanmalıdır.

Yeşil alanlar ve su ögesi

Montgomery (1998) ve Whyte (1980) kentsel peyzajın kamusal alan yaratmadaki rolünü üç maddede açıklamışlardır (Ungureanu (2010)'da atıfta bulunduğu gibi). Buna göre kentsel peyzaj:

- İlgi çekici ve renkli manzaralar yaratarak, görsel bir çerçeve yaratır.
- Su öğelerinin kullanımı ile birlikte ideal iklim koşulları yaratır.
- Açık hava etkinlikleri için uygun bir ortam oluşturur.

Güvenlik ve kentsel tasarım

Jacobs (1961) sokaktaki insanların yabancılarla birlikteyken kendilerini güvende hissettikleri bir alan tasarlanmasını öncelik olarak kabul etmiştir. Kıyı yenileme alanlarında özellikle terkedilmiş alanların tekin olmayan yerlere dönüşmüş olması nedeniyle yeniden kamu yararına kazandırılabilmesi için güvenlik kriterlerinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bunun başarılabilmesi için canlı bir atmosfer yaratılması ve halk katılımının sağlanması en önemli yaklaşımdır.

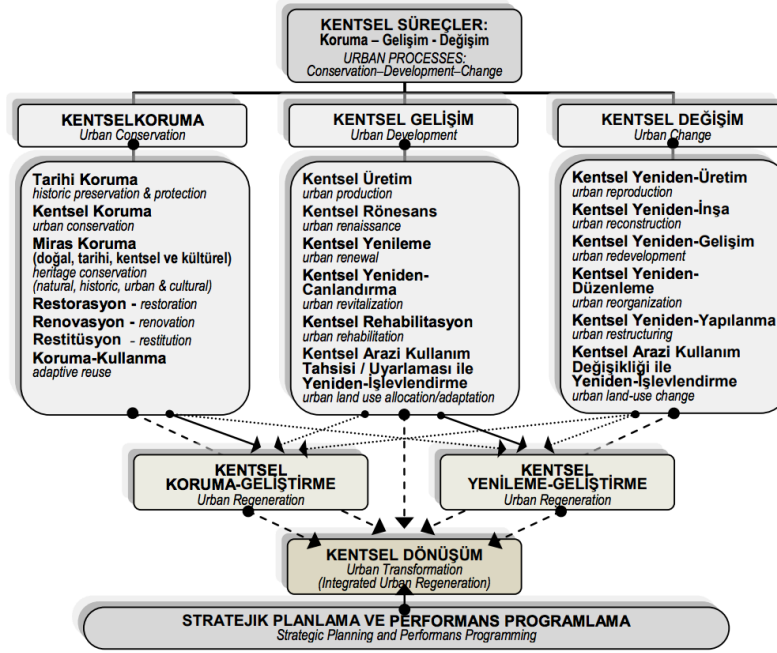
4.3.3 Kentsel Koruma-geliştirme Sürecinin Planlaması ve Yönetimi

Stratejik yönetim, yerel yönetimler ve projeye dahil olan tüm paydaşlar için oldukça önemli ve aynı zamanda zor bir görevdir. Kıyı yenileme projeleri gibi büyük ölçekli projelerin özellikle analitik bir şekilde detaylandırılması ve planlanması gereklidir.

Kentsel yenileme uzmanı Erbey (2004) günümüzde geliştirilen planlama kuramları ile uygulamalar değerlendirildiğinde, kentsel planlama, kentsel koruma ve kentsel tasarım yaklaşımlarının stratejik planlama üst başlığı altında toplanarak belirlenmiş olan bir konuda farklı ölçeklerde olsalar dahi aynı hedefler doğrultusunda bahsi geçen alanların ve uzmanların birbiri ile bütüncül bir şekilde çalışması gerektiğini vurgulamıştır.

Bu konuda Ebru Gürler tarafından Prof. Dr. Nuran Zeren Gülersoy danışmanlığında yazılmış olan “Bütünleşik Kentsel Koruma-geliştirme Sürecinin Analitik Planlaması

Ve Stratejik Yönetimi: Performans Ölçme-değerlendirme-programlama Modeli” doktora tezi oldukça kapsamlı ve öğreticidir.

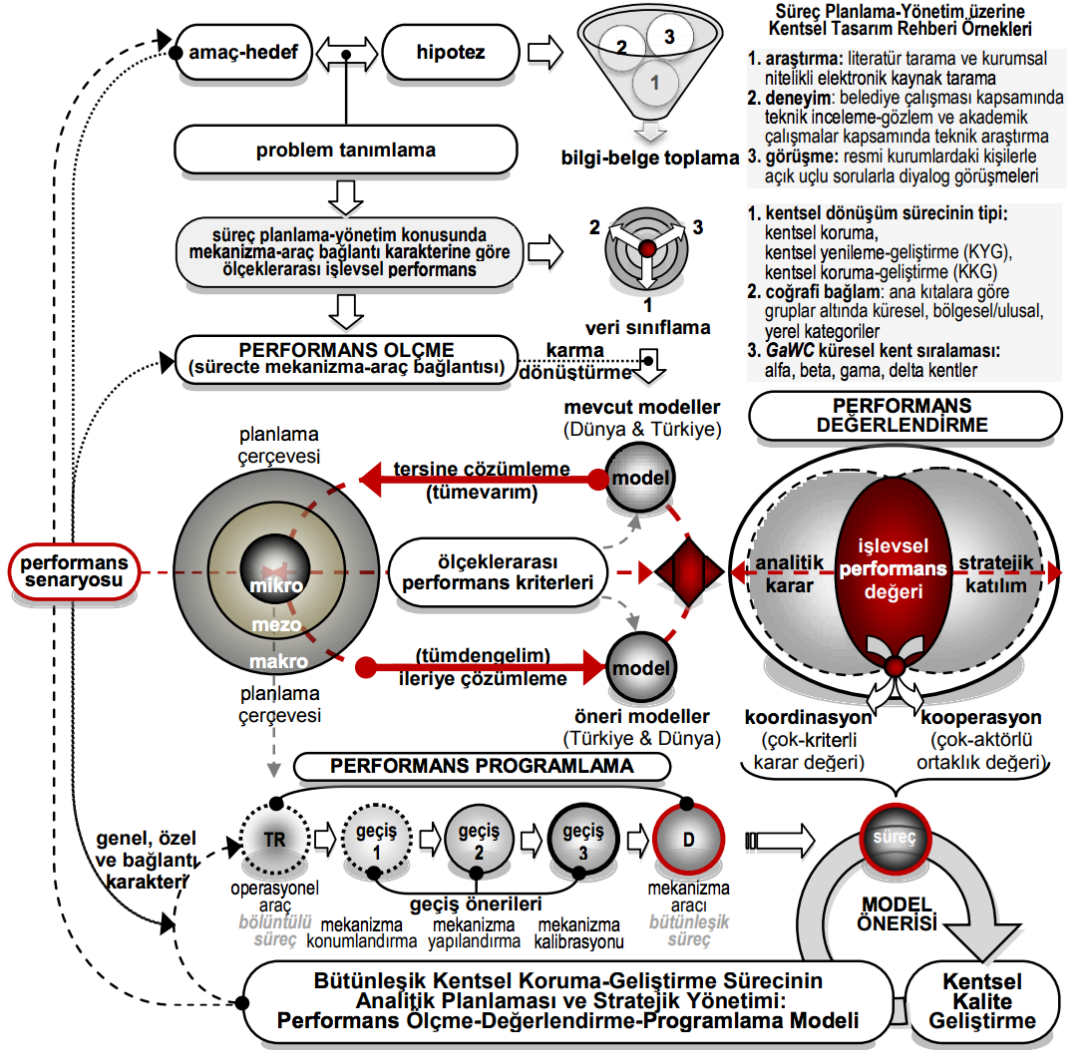


Şekil 4.45 : Koruma-Gelişim-Değişim odaklı kentsel süreçler kapsamında kentsel dönüşüm kavramı: koruma-geliştirme ve yenileme-geliştirme (Gurler, 2009); (Gülersoy ve Gürler, 2011).

Kentsel koruma-geliştirme sürecinin planlaması-yönetimi için bağlantılı çerçeve kapsamında toplam dokuz aşama bulunmaktadır (Gürler, 2013):

- Planlama Sistemi: stratejik planlama çerçevelerinde katılımcı yaklaşımla belirlenen vizyon-misyon doğrultusunda, talep yönetimine dayalı ortak hedefler tanımlanmakta ve negentropik işlevsel karaktere sahip model oluşturulmaktadır.
- Mevcut-Önerilen durum analizine göre Performans Ölçümü: performans kriterleri ve stratejileri doğrultusunda sürece özgü analitik kararlarda koordinasyon ve stratejik senaryoda kooperasyon içeren çerçeveler komite tarafından kolaylaştırılmaktadır
- Karar-Çözüm sentezine göre Performans Değerlendirme: süreç-odaklı analitik karar ve çözüm-odaklı stratejik senaryo sentezleri birleştirilerek, genel ve özel stratejiler kapsayan plan-program-proje ve alt-çerçeveler geliştirilmektedir.
- Çözüm Uygulamasına göre Performans Programlama: katılımcı biçimde yönetilen karar-katılım temelli ve sistem-strateji odaklı süreç planlama-yönetim çerçevesinde, süreç-çözüm odaklı planlama uygulamalarına yönelik kentsel tasarım rehberleri işlevsel değer temelinde hazırlanmakta ve kullanılmaktadır.
- Karar-Katılım temelli Vizyon-Misyon Güncelleme: ara-değerlendirmeler ile süreç-çözüm sentezine göre bağlantılı uygulama çerçevesi geliştirilmektedir.

- Karar-Katılım temelli Planlama Stratejisini Güncelleme: ara-değerlendirmeler doğrultusunda ile sistem-strateji temelli vizyonel çerçeve geliştirilmektedir.
- Performans-odaklı süreç mekanizmaları doğrultusunda Kalkınma-odaklı Planlama Stratejisi: Bağlantılı süreç planlama-yönetim çerçevesinde gerçekleştirilen uygulamalar karar-çözüm sentezine göre değerlendirilmektedir.
- Planlama Uygulamasında Revizyon: Bağlantılı planlama-tasarım uygulamaları ile ilgili sürdürülebilir revizyonlar, bütünlük biçimde pro-aktif karaktere sahiptir.



Şekil 4.46 : Kentsel koruma-geliştirme ile kalkınma bağlantısı ve kentsel kalite geliştirme diyagramı (Gürler, 2013)

Kentsel koruma-geliştirme sürecinin planlaması ve yönetimi konusundaki “sistem çerçevesi” Appleyard (1979); Türkoğlu (1998); Velibeyoğlu (1999); (Krieger, 2004) tarafından aşağıdaki gibi önerilmiştir (Gürler (2013)’de atıfta bulunduğu gibi):

- Bölüntülü kentsel koruma-geliştirme sürecinin sürdürülebilir ekonomik kalkınma odaklı stratejik planlaması ve pragmatik yönetiminde kentsel tasarım rehberlerinin katı planlama aracı olarak kullanılması; miras-kalkınma konusunda çelişki yaratarak küresel rekabet avantajını eritmekte, kentsel düzen/düzensizlik konusunda mekansal uygulama kontrolü sağlayan ilkeler geliştirilmesine neden olmakta, süreç karakteri bakımından yıpranan etki değeri yaratan uygulamalarda yatırımcılığı destekleyerek tasarımda standardizasyon oluşturmaktadır, zamanmekan ve bütçe konularında kayıplara neden olmaktadır, örn: strateji-temelli Türkiye/Istanbul modeli uygulaması.
- Bütünleşik kentsel-koruma geliştirme sürecinin sürdürülebilir kentsel kalkınma odaklı analitik planlaması ve stratejik yönetiminde kentsel tasarım rehberlerinin esnek planlama aracı olarak kullanılması; miras-kalkınma konusunda etkileşim yaratarak küresel rekabet avantajını arttırmakta, kentsel kalite konusunda organizasyonel süreç kontrolü sağlayan çerçeveler geliştirilmesini sağlamakta, süreç karakteri bakımından çarpan etki değeri yaratan uygulamalarda katılımcılığı ve girişimciliği destekleyerek tasarımda çeşitliliğe dayalı yaratıcılık oluşturmakta, zaman-mekan ve bütçe konularında kazanç sağlamaktadır, örn: sistem-temelli Dünya modeli uygulaması.
- Bütünleşik kentsel-koruma geliştirme sürecinin performans-odaklı analitik planlaması ve stratejik yönetiminde kentsel tasarım rehberlerinin; strateji-temelli Türkiye/Istanbul modelindeki katı planlama aracı veya sistem-temelli Dünya (modelindeki esnek mekanizma aracı olarak kullanılması yerine, performans odaklı Süreç modelindeki yarı-esnek mekanizma çerçevesi olarak kullanılması

Gürler (2013) bütünleşik kentsel koruma-geliştirme sürecinin planlaması-yönetimi için “stratejik karar planlama sistemi ve analitik süreç yönetim stratejilerine odaklanan ‘stratejik planlama çerçevesi’ ile analitik karar planlama sistemi ve stratejik süreç yönetim stratejisine odaklanan ‘performans programlama çerçevesi’ arasında planlama sürecine dayalı ‘dönüşümsel süreç çerçevesinde ölçekler arası performans-odaklı mekanizma-araç bağlantısı’ kurulması”nı önermiştir.” Gürler (2013)’e göre, kent-temelli sistem düşüncesine dayanan yeni-işlevsel kentsel tasarım yaklaşımları ve bütünleşik kentsel kalkınma-odaklı sistem çerçevesini karşılayan kentsel tasarım rehberleri yol gösterici olmalıdır.

Kentsel koruma-geliştirme sürecindeki organizasyonel düzeydeki kriterler şöyledir Gürler (2013):

1. Planlamada ölçeklerarası birlikteliği ölçmek için; süreçlerinin planlı ve/veya karma yönetimine odaklanan ‘planlama süreci’ alt-kriteri kapsamında otoriter, hiyerarşik, stratejik ve bağlantılı planlama yaklaşımları vb. göstergeler tanımlanmıştır.

2. Planlamada yapı-aktör ilişkisini ölçmek için çok-aktörlü katılım modeli oluşturulmasına odaklanan 'katılım modeli' alt-kriteri kapsamında liderlik, ortaklık ve büyük ortaklık modelleri vb. göstergeler tanımlanmıştır.

3. Süreç planlama ve yönetim uygulamalarında kamu sektörü liderliğini ölçmek için 'yapı-temelli süreç planlama-yönetim yaklaşımı' alt-kriteri kapsamında kamusal nitelikli kentsel politikalar, yasal çerçeveler ve yukarıdan-aşağıya planlama çerçevesine sahip otoriter planlama uygulamaları vb. göstergeler tanımlanmıştır.

4. Süreç planlama ve yönetim uygulamalarında farklı katılım tiplerinin etkinliğini ölçmek için 'aktör-temelli süreç planlama-yönetim yaklaşımı' alt-kriteri kapsamında toplumsal nitelikli kamusal programlar, girişimci/rekabetçi/yaratıcı çerçeveler ve farklı tipteki stratejik planlama yaklaşımına sahip çerçeveler ile karma planlama uygulamaları vb. göstergeler tanımlanmıştır.

5. Organizasyonel süreçlerde ölçeklerarası stratejik bağlantıyı ölçmek için 'organizasyonel süreç planlama-yönetim çerçevesi' alt-kriteri kapsamında; planlama uygulamalarında üst-ölçekli planlar arasında bağlantı kurulması ve yapı-aktör ilişkisinin bağlantılı biçimde tanımlanması vb. göstergeler tanımlanmıştır.

6. Küresel-bölgesel farklılaşmanın planlama uygulamalarını etkisini ölçmek için 'küresel rekabet avantajı' alt-kriteri kapsamında; küreselleşme sıralamasındaki konumu (GaWC, 1998-2010), ekonomik canlanma ve kentsel kalkınma sağlamak doğrultusunda sektörel ekonomi politikaları hazırlanması ve kümelenmeler oluşturulması vb. göstergeler tanımlanmıştır. 7. Tarihi-kültürel-kentsel miras koruma uygulamalarında kentsel kaliteyi yükseltme ve sosyo-ekonomik kalkınma konularındaki performansını ölçmek için 'koruma odaklı süreç planlama-yönetim çerçevesi' alt-kriteri kapsamında miras koruma çerçeveleri, miras potansiyelinin geliştirilmesi ve/veya miras kalitesinin güçlendirilmesi vb. planlama uygulamaları gösterge olarak tanımlanmıştır. 8. Kentsel dönüşüm uygulamalarında kentsel kaliteyi yükseltme ve sosyoekonomik kalkınma konularındaki performansını ölçmek için 'koruma-geliştirme odaklı süreç planlama-yönetim çerçevesi' alt-kriteri kapsamında, kentsel dönüşüm çerçeveleri, kentsel koruma-gelişim-değişim potansiyelinin geliştirilmesi ve/veya kentsel potansiyelin güçlendirilmesi üzerine planlama uygulamaları gösterge olarak tanımlanmıştır.

9. Karar-katılım süreçlerinin yapı-temelli biçimde planlanması-yönetimi üzerine performansı ölçmek için 'kamu sektörü' alt-kriteri kapsamında ulusal/bölgesel/yerel ölçekli planlama kurumları, merkezi/yerel yönetim ve uzmanlaşmış komisyonlar vb. göstergeler tanımlanmıştır.

10. Karar-katılım süreçlerinin aktör-temelli biçimde planlanması-yönetimi üzerine performansı ölçmek için 'özel sektör' alt-kriteri kapsamında küresel/bölgesel/yerel

ölçekli kuruluşlar ve sektör-odaklı tematik konsorsiyumlar vb. göstergeler tanımlanmıştır.

11. Karar-katılım süreçlerinin toplum-temelli biçimde planlanması-yönetimi üzerine performansı ölçmek için 'kurumsal sektör' alt-kriteri kapsamında sivil toplum kuruluşları, girişimci inisiyatifler, üniversiteler, vakıflar-dernekler, meslek odaları vb. göstergeler tanımlanmıştır.

12. Karar-katılım süreçlerinin toplum-temelli biçimde planlanması-yönetimi üzerine performansı ölçmek için 'yerel halk' alt-kriteri kapsamında kentsel alanda yaşayanlar ve kentsel alanı kullananlar vb. göstergeler tanımlanmıştır.

13. Mekansal süreçlerde ölçeklerarası stratejik bağlantıyı ölçmek için 'uygulama sürecinin planlama-yönetim stratejisi' alt-kriteri kapsamında politik-ekonomiksosyal-mekansal bağlantı kurulması, amaç-hedef-eylem üzerine strateji geliştirmesi vb. göstergeler tanımlanmıştır.

14. Karar-katılım süreçlerinde politik-sosyal-mekansal bütünleşik uygulama stratejileri ve politikalarının performansını ölçmek için 'politika-temelli süreç planlama-yönetim stratejileri' alt-kriteri kapsamında koruma, yenileme-geliştirme, koruma-geliştirme üzerine kentsel politikalar, kararlar, programlar, teşvikler vb. göstergeler tanımlanmıştır.

15. Karar-katılım süreçlerinde ekonomik-sosyal-mekansal bütünleşik uygulama stratejileri ve politikalarının performansını ölçmek için 'ekonomi-temelli süreç planlama-yönetim stratejileri' alt-kriteri kapsamında koruma, yenileme-geliştirme, koruma-geliştirme üzerine ekonomi politikaları, teşvik ve vergi indirimi, sektörel hizmet gücü vb. göstergeler tanımlanmıştır.

16. Karar-katılım süreçlerinde bütünleşik uygulama stratejilerinin performansını ölçmek için 'mekan-temelli süreç planlama-yönetim stratejileri' alt-kriteri kapsamında biçim-karakter, kentsel kimlik-imağ, yaşam-mekan kalitesi konularında mekansal stratejiler oluşturulması vb. göstergeler tanımlanmıştır.

17. Süreç planlama-yönetim üzerine ölçeklerarası sistemde stratejik planlama çerçevesinin performansını ölçmek için 'planlama ilkeleri' alt-kriteri kapsamında miras-koruma odaklı uluslararası/ulusal/bölgesel/yerel koruma çerçeveleri, karma-temalı uygulamalarda ulusal/bölgesel/yerel ölçekli mekansal gelişim stratejileri ve bölgesel/yerel arazi kullanım kararları, (yeniden)gelişim odaklı bölgesel/yerel planlama biçimleri, kentsel karakter, kent silüeti, vb. göstergeler tanımlanmıştır.

18. Süreç planlama-yönetim üzerine ölçeklerarası ve disiplinlerarası sistemde stratejik planlama yaklaşımının performansını ölçmek için 'kentsel tasarım ilkeleri' alt-kriteri kapsamında miras-koruma odaklı uluslararası/ulusal/bölgesel/yerel koruma-geliştirme stratejileri, karma-temalı uygulamalarda ulusal/bölgesel/yerel ölçekte kentsel dokuda dolgu, (yeniden)gelişim-odaklı uygulamalarda kentleşme biçimleri,

kamusal mekanların tasarımı, kentsel karakter-siluet, kentsel kimlik-imaj, kentsel oranlar, kent silueti-sokak silueti, vb. göstergeler tanımlanmıştır.

19. Süreç planlama-yönetim üzerine stratejik sistemde mekansal planlama yaklaşımının performansını ölçmek için 'mimarlık ilkeleri' alt-kriteri kapsamında miras koruma-odaklı uygulamalarda uluslararası/ulusal/bölgesel/yerel ölçekli restorasyon-renovasyon-restitüsyon stratejileri, karma-temalı uygulamalarda bölgesel/yerel ölçekte miras dokusunda dolgu, (yeniden)gelişim-odaklı uygulamalarda yapılaşma biçimleri, yapısal oranlar, cephe silueti, vb. göstergeler tanımlanmıştır.

20. Süreç planlama-yönetim üzerine stratejik sistemde açık ve yeşil alan planlama yaklaşımının performansını ölçmek için 'peyzaj mimarisi ilkeleri' alt-kriteri kapsamında miras/kültürel-koruma odaklı uygulamalarda uluslararası/ulusal/bölgesel/yerel ölçekli çevre koruma stratejileri, karma-temalı uygulamalarda ulusal/bölgesel/yerel ölçekli ekolojik koruma ve ÇED, yeşil kuşaklar ve koridorlar, (yeniden)gelişim-odaklı uygulamalarda yeşil alanların ve kamusal mekanların sert-yumuşak peyzaj tasarımı, vb. göstergeler tanımlanmıştır.

21. Mekansal uygulamalarda ölçeklerarası bütünlük bağlantıyı ölçmek için 'ilke kararları' alt-kriteri kapsamında; süreç planlama-yönetim üzerine operasyonel kararlar, organizasyonel düzeyde planlanan ve yönetilen sürecin mekansal düzeyde sürdürülmesine yönelik stratejik kararlar, uygulama çerçeveleri vb. göstergeler tanımlanmıştır.

22. Mekansal uygulamalarda ölçeklerarası stratejik bağlantıyı ölçmek için 'stratejik plan-proje' alt-kriteri kapsamında üst-ölçekli planlar (strateji planı, performans programı, strüktür planı, yönetim planı), imar planları (nazım, imar planı, uygulama imar planı, koruma amaçlı imar/uygulama planı) ve tematik planlar (kentsel koruma planı, (yeniden)gelişim planı, arazi kullanım planı, kentsel tasarım projeleri) vb. göstergeler tanımlanmıştır.

23. Mekansal uygulamalarda disiplinlerarası stratejik bağlantıyı ölçmek için 'tematik program' alt-kriteri kapsamında bütünlük kentsel kalkınma programı, kentsel koruma programları (tarihi/kültürel/kentsel miras koruma), kentsel yenileme/geliştirme programları (kentsel gelişim ve kentsel değişim odaklı birleşik programlar, 'kentsel gelişim temelinde ekonomik kalkınma odaklı bölüntülü kentsel dönüşüm' programları) koruma-geliştirme programları (kentsel koruma, gelişim ve değişim odaklı birleşik programlar, 'kentsel koruma temelinde sürdürülebilir kalkınma odaklı bütünlük kentsel dönüşüm' programları), vb. göstergeler tanımlanmıştır.

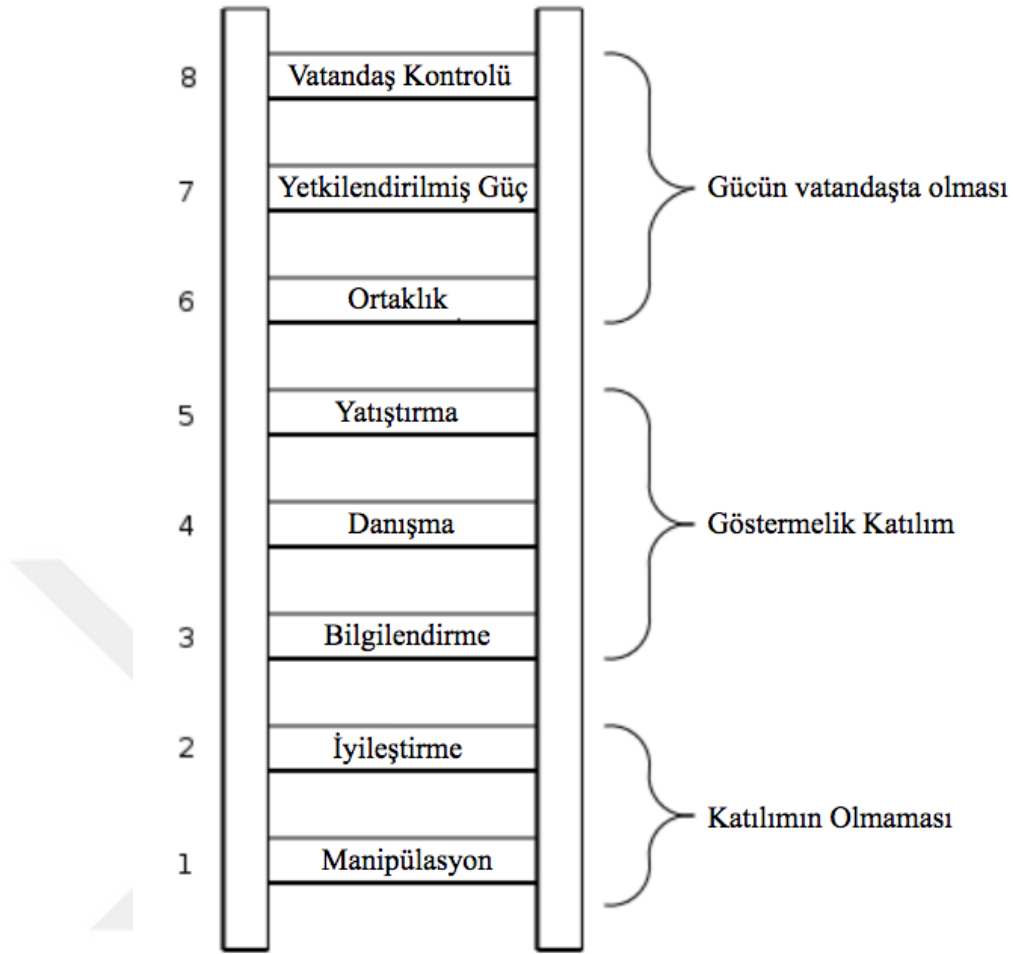
24. Mekansal uygulamalarda ölçeklerarası operasyonel bağlantıyı ölçmek için 'tematik yönetmelik' alt-kriteri kapsamında kentsel süreçlerle ilgili yönetmelikler,

koruma/(yeniden)gelişim/karma-temalı uygulama yönetmelikleri, koruma mekanizmaları vb. göstergeler tanımlanmıştır.

4.3.4 Katılımcı Bir Süreç İzlenmesi

Kıyı yenileme projelerin sürdürülebilirliği için katılımcı bir süreç izlenmesi çok önemlidir. 2009 yılında Devlet Planlama Teşkilatı için hazırlanış olan “Stratejik Planlama ve Politika Geliştirmede Katılımcılık Projesi” kapsamında, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV) araştırmalarına göre katılım üç başlık altında değerlendirilmiştir (Pattie vd., 2003):

- Halk katılımı: “Bireylerin çeşitli demokrasi yapılarına ve kurumlarına dahil olması”dır. Halk katılımı örnekleri şunlardır:
 - *Yerel ve ulusal seçimlerde oy vermek,*
 - *Meclis üyesi olmak,*
 - *Devlet (veya devletle bağlantılı) istişarelerine katılmak.*
- Toplumsal katılım: “Bireylerin günlük yaşamlarının bir parçası olarak dahil oldukları kolektif faaliyetleri”dir. Örnekleri aşağıdaki gibidir:
 - *Bir toplumsal gruba, bir mahalle sakinleri derneğine veya bir sendikaya üye olmak,*
 - *Yerel bakım evini gönüllü olarak desteklemek,*
 - *Bir inanç kuruluşu için bir çalışma grubunu organize etmek.*
- Bireysel katılım: “Bireylerin gündelik yaşamlarının bir parçası olarak yaptıkları ve içinde yaşamak istedikleri toplumun niteliğini bildiren seçimleri ve eylemler”dir. Örnek olarak:
 - *Eylemler ve protesto kampları,*
 - *Dilekçe imzalamak ve çeşitli devlet kurumlarına mektuplar yazmak,*
 - *Yerel planlama toplantılarına katılmak; “yeşil enerji” kullanımı, pencerelere posterler asmak ve daha pek çok başka faaliyet.*



Şekil 4.47 : Arnstein Merdiveni (Arnstein, 1969).

Wilcox (1994), Arnstein (1969) Merdiveni'ne (Şekil 4.47) dayanarak 5 basamaklı bir katılım merdiveni önermiştir. Buna göre:

- Bilgilendirme: Toplum ile neler planlandığı paylaşılır.
- Danışma: Seçenekler sunulur ve bunlara yönelik geri bildirimler gözden geçirilir; fakat yeni fikirlere açık değildir.
- Beraber karar verme: Yeni fikirlere açıktır; ve düşünceleri teşvik ederek ortak kararlar almak için uygun bir ortam sunar.
- Beraber hareket etme: Farklı çıkar grupları belirlenecek olan en iyi seçenek yönünde karar verir ve bunun yürütülebilmesi için ortaklık kurarlar.

- Bağımsız topluluk çıkarlarını desteklemek: Yerel gruplar ya da kuruluşlara, belirli yol gösterici ilkeler çerçevesinde kendi gündemlerini belirlemeleri için gerekli fon, tavsiye vb. gibi destekler sağlanır.

Çizelge 4.4 : Kamusal katılım spektrumu (Uluslararası Halk Katılımı Derneği (IAP2)).

	Artan katılım düzeyi				
	Bilgilendirme	Danışma	Dahil etme	İşbirliği yapma	Yetkilendirme
Halk katılımı hedefi	Halka sorunu, alternatifleri, olanakları ve/veya çözümleri anlamalarına yardımcı olmak için dengeli ve objektif bilgi sunmak	Analiz, alternatifler ve/veya kararlar hakkında halktan geri bildirim almak	Halkın kaygılarının ve isteklerinin tutarlı bir şekilde anlaşılmasını ve dikkate alınması sağlamak için süreç boyunca doğrudan halkla beraber çalışmak	Alternatiflerin oluşturulması ve tercih edilen çözümün belirlenmesi de dahil olmak üzere kararın her ögesinde halkla işbirliği yapmak	Nihai karar alma gücünü halka vermek
Halka taahhüt	Sizi bilgilendireceğiz	Sizi bilgilendireceğiz, kaygılarınızı ve isteklerinizi dinleyip, dikkate alacağız ve halkın girdisinin kararı nasıl etkilediği konusunda size geri bildirim vereceğiz	Kaygılarınızı ve isteklerinizin geliştiren alternatifleri doğrudan etkilemesini sağlamak için sizinle birlikte çalışacağız ve halkın girdisinin kararı nasıl etkilediği konusunda size geri bildirim vereceğiz	Çözümleri oluştururken önerileriniz ve fikirlerinizi almak için size başvuracağız ve öneri ve fikirlerinizi mümkün olan en yüksek derecede karara katacağız. Sizin kararınızı uygulayacağız.	Sizin kararınızı uygulayacağız.
Örnek teknikler	Özetler Web siteleri Açık evler	Toplumsal yorumlar Odak grupları Anketler Kamuya açık toplantılar	Atölye çalışmaları Müzakereci oylamalar	Yurttaş öneri karar Yurttaş komiteleri Uzlaşma Katılımcı karar alma	Yurttaş jürileri Oylamalar Devredilen karar alma

5. Güncel Kıyı Yenileme Projelerinde Somut ve Somut Olmayan Mirasın Önemi: Bir Liman Mirası Olarak Haliç

İstanbul'da yer alan Haliç; kelime olarak koy ya da körfez anlamına gelir (TDK) ve anlamını karşıladığı üzere korunaklı ve doğal bir iç limandır. Kıyı şeklinin sağlamış olduğu avantajlar nedeniyle antik dönemden bu yana medeniyetlerin kurulduğu ve deniz aşırı ticaretin gerçekleştirildiği bir yer olmuştur. Bu sebeple birçok kültürün izlerini günümüzde de hala taşımaktadır.

Bizans Dönemi'nde liman faaliyetlerini güçlendirmek için iskeleler inşa edilmiştir (Yenen, Ünal, Enlil (2009), Kırkık (2010)'da atıfta bulunduğu gibi). Bu dönemdeki Bosporion, Neorion, Zeugma, Prosforin limanları Bizans tarafından aktif olarak kullanılmıştır (Enginöz (2008), Kırkık (2010)'da atıfta bulunduğu gibi).

Müller-Wiener, Hasköy ile Kağıthane arasında yer alan ve 9. yüzyıla tariflenen Ta Armamentaria adlı bir tersanenin varlığından söz etmiştir (Köksal (1996)'da atıfta bulunduğu gibi). Bu dönemde, yine başka bir tersane, Eksartesis Tersanesi'nin Haliç kıyılarında, Azapkapı alanında olduğu belirtilmiştir (Eyice, 1975).

Bugünkü Eminönü-Bahçekapı arasında yer alan Neorion Limanı, tersane olarak da kullanılmıştır (Eyice, (1975); Kuban (1970), Köksal (1996)'da atıfta bulunduğu gibi). 12. yüzyıla kadar kullanıldığı bilinmektedir ((Eyice, (1975); Kuban (1970), Köksal (1996)'da atıfta bulunduğu gibi).

Venedik, Pisa, Cenova ve Amalfi gibi şehir devletlerinin kullanımına ayrılmış olan Bahçekapı ve Unkapanı arasındaki alanda depo ve hanlar yer almıştır (Erden (2003), Kırkık (2010)'da atıfta bulunduğu gibi). İlerleyen yıllarda Galata'da etkinliğini artıran Cenevizliler 1387 ve 1397 yılları arasında surlar inşa etmişlerdir (Çelik (1996), Kırkık (2010)'da atıfta bulunduğu gibi).

Osmanlı Dönemi'ne gelindiğinde, Galata ile Hasköy arası, Osmanlı Donanması'na hizmet eden tersanelerin kurulduğu ikmal, bakım, onarım ve yapım yeri olmuştur (Kırkık, 2010). Haliç Tersaneleri Osmanlı Dönemi'nde geliştirilen denizcilik

teknolojilerine⁴² dair yaşanan gelişmelerin küresel gelişmelerle paralel olarak okunabildiği bir alandır.

Osmanlı Dönemi'nde, İstanbul'un fethinin hemen ardından Kontoskalion (Kadırga Limanı) tersane olarak kullanılmıştır (Eyice (1950), Köksal (1996)'da atıfta bulunulduğu gibi). Tersaneler ihtiyaca binaen genişletilmiştir. Evliya Çelebi'nin aktardığı üzere, bir cami ve kaptan paşalar için divanhane inşa edilmiştir (Köksal (1996)'da atıfta bulunulduğu gibi).

1480'li yıllarda, tersaneye zindan mescidi eklenmiştir (Hafız Hüseyin Ayvansarayı (1281), Köksal (1996)'da atıfta bulunulduğu gibi). 16. yüzyılda tersane gözleri inşası artmıştır (Köksal, 1996). 17. yüzyılda Kaptan-I Derya Paşa tersane bahçesine bir kasır yaptırmıştır (Köksal, 1996). Bu dönemde Sultan Ahmed I Hünkar Kasrı yaptırmıştır (Uzunçarşılı (1948), Köksal (1996)'da atıfta bulunulduğu gibi).

Haliç Tersaneleri'nde, Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'i fethetme hedefleri doğrultusunda 15. Yy başlarında ilk savaş gemileri yapılmaya başlanmıştır (Tutel, 1994). Ancak Venedikliler karşısında alınan yenilgiler, gemilerin ve yeni savaş teknolojilerinin yetersiz olduğunu göstermiştir (Köksal, 1996). Bu sebeple Osmanlı İmparatorluğu Venedik, Ceneviz, İspanya gibi kendinden üstün denizcilerin gemi tipleri ve inşa yerlerini örnek alarak 16.yy'da güçlü bir donanma oluşturmuştur. Sonrasında teknolojinin ilerlemesine bağlı olarak tersane mimarlığı da geliştirilmiş ve kuruluşundan bu yana değişime uğramıştır (Köksal, 1996). Tersaneler 1455 yılında yapılmaya başlanmış, 1773 yılında Mühendishane-i Bahri Hümayun'un açılmasıyla gemi yapımında görev alacak mühendisler bu alanda yetiştirilmeye başlanmıştır (Tutel, 1994). Akdeniz'deki deniz savaşları, deniz ticareti, deniz yoluyla ulaşım, savaş tekniklerindeki değişimler ve endüstri devrimi sonrasında gemi teknolojisinde buharın kullanılmaya başlanması; gemi yapım mekanlarının değişen amaçlara uygun olarak değiştirilmesine sebep olmuştur (Köksal, 1996). Bu kültürel etkileşim ile birlikte ilk olarak tersane gözleri, sonra maçuna ve sırasıyla kızaklar, kuru havuzlar, fabrika-sanayi yapıları inşa edilmiştir (Köksal, 1996). 1789 ve 1807 yılları arasında Fransa'dan ve İsveç'ten gelen uzmanlar tarafından tersaneler güçlendirilmiştir (Tutel, 1994).

17. yüzyılda Galata'nın sokak dokusunun Cenova geleneğini yansıttığı görülür (Müler-Wiener, (1998) Tayyare (2007)'de aktarıldığı gibi.)

⁴² Osmanlı Deniz Teknolojileri'nin gelişmeler üzerine daha detaylı bir okuma için ZORLU, T. Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine. *Türkiye Araştırmaları Literatürü Dergisi*, 4. makalesi önerilebilir.

Haliç Tersaneleri'nin tarihçesi kısaca Beygo (2015)' da alıntılındığı gibi Çizelge 5.1 :
'de özetlenmiştir (Tutel, 1994).⁴³

⁴³ Tuncay Zorlu'nun okumasında önerdiği gibi Haliç Tersaneleri ile daha fazla bilgi edinmek için önemli kaynaklar şöyledir: Aydın Anak, (haz.), "Anadolu'da Tersanecilik", *Denizin Sesi*, c. XIII, sy. 63, İstanbul, 1988, s. 10-15; ASLANAPA, O. 1974. Türk Denizciliği ve Selçuklu Tersaneleri. *Türk Kültürü Dergisi*, 146.; BELIRSIZ, M. 1981. Camialtı Tersânesi. *Denizin Sesi Özel Sayısı*, 28. ALI CAN, E. D. 1981. Türk Gemi İnşaa Sanayi (Tarihsel Gelişme ve Bugünkü Durum). *Cumhuriyet Dönemi'nde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu*. İstanbul. G. S. Colin ve Cl. Cahen, "Dâr alSınâa", EI2, c. II, Londra, 1965, s. 129-131; ÇEKMECELİGİL, Ö. 1986. Taşkızak Tersânesi. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 533, s. 39-53.; DÜMER, V. Z. 1972. İstanbul Tersânesi. *Türk Ansiklopedisi*, c. XX, s. 363-366.; EMRE, S. 1972. Taşkızak Tersânesi'nin 517 Yıllık Bir Geçmişi Var. *Türk Donanma Vakfı Yayını*, 61, 19.; ÖZBARAN, S. 1980. Galata Tersanesinde Gemi Yapımcıları 1529-1530. *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, EYICE, S. 1975. Tarihte Haliç. *Geoteknik Su ve Çevre Mühendisliği Sorunları Araştırma Grubu Sempozyumları, Haliç Sempozyumu*. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.; GENCER, A. İ. 1978. İstanbul Tersânesinde Açılan İlk Tıp Mektebi. *Tıp Fakültesi Mecmuası*, 41, 732-747.; GÜNSEV, M. 1984. Dünyanın En Büyük Tersanesi Kasımpaşa'daydı. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 525, s. 49-52.; GÖZEN, M. C. 1955. Tarih Buyunca Türk Tersâneleri. *Gemi Mecmuası*, 6-7, s. 6-9.; IŞIKSAL, T. 1969. Arşivlerimizde Osmanlıların Süveyş Tersanesi ve Güney Denizleri Politikasına İlişkin En Eski Belgeler. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 18, s. 54-61.; KALKAN, E. 1991. Haliç Tersânesi. *Denizin Sesi*, 93, s. 20-25.; NOYAN, B. S. 1963. Türk Tersânelerinin Tarihçesi. s. 7-8.; a.mlf. (der.), *Türk Tersânelerinin Tarihçesi*, sy. 3, İstanbul: Neta, 1963, s. 8-12; a.mlf. (der.), *Türk Tersânelerinin Tarihçesi*, sy. 5, İstanbul: Neta, 1964, s. 11-12; HAKVAR, Z. 1960. Balat Kayık İskeleleri ve Sandalcıları. *İstanbul Ansiklopedisi*, IV, s. 1972.; GÜLDEREN, Y. 1993. Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri). *Türk Tarih Kongresi*.; ÖZDEN, G. 1989. Çeşitli Dönemlerde Osmanlı Tersâneleri. *Askeri Tarih Bülteni*, XIV, s. 23-35.; ŞEHSUVAROĞLU, H. Y. 1946. İstanbul Tersânesi. *Deniz Mecmuası*, LVIII, s. 108-116.; a.mlf., "İstanbul Tersânesine Gelen İlk Amerikan İnşaat Mühendisi ve Amerika'ya Gönderilen Birinci Deniz Subayımız", *Donanma Dergisi*, c. LXIV, sy. 400, İstanbul, 1952, s. 29-33; TEKİNDAG, Ş. 1968. Haliç Tersanesi'nde Yapılan İlk Osmanlı Donanması ve Cafer Kapudan'ın Arızası. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, s. 66-71.; a.mlf., "Süveyş'de Türkler ve Selmân Reis'in Arızası", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, sy. 9, İstanbul, 1968, s. 77-80; MULLER-WIENER, W. 1998. Bizans' tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı (Die Hafen von Byzantion Konstantinupolis). *History Foundation Yurt Publications*.; a.mlf., "Zur Geschichte des Tersâne-i Âmire in Istanbul", *Varia Turcica*, sy. 9, 1987, s. 253-273; BILGE, Z. 1955. İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi. İstanbul.; GIORDANO, A. 1933. The Port of Istanbul: Development and Future Possibilities. *The Dock and Harbour Authority*, s. 101-110.; YAKITAL, E. 1984. Osmanlı Devleti'nin Tersâneler Tarihçesi. *Askeri Tarih Bülteni*, IX, s. 25-45, HAMDİ, A. 1929b. İstanbul Limanı.; yazarı bilinmiyor, "Yüzer Havuz Kuru Havuz", *Derya*, Ankara: Türk Donanma Cemiyeti Yayını, sy. 45, 1971, s. 5-6; VESİM, A. Rehber-i Liman. Deniz Müzesi.; Tersâne-i Âmire ile Miri Fabrikalarının İslah ve Tanzimi Hakkında Bazı Mülâhazat, İstanbul: Matbaa-i Hayriye ve Şürekası, 1910; müellifi belirsiz Tersâne-i Âmire Kumandanlığı Kadro ve Vazâif Kitabı, Deniz Müzesi, nr. 94; müellifi belirsiz "Tersâne-i Âmire'nin İmanı", *Nev Sâl-i Bahrî*, 1325, s. 92-98. Tersâne-i Âmire in Istanbul", HAMDİ, A. 1929a. *İstanbul limanı*, yy, BILGE, Z. 1949. *İstanbul rıhtımlarının tarihçesi*, Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası..

Çizelge 5.1 : Haliç Tersaneleri'nin tarihsel gelişimi (Tutel, 1994).

Haliç Tersaneleri'nin tarihsel gelişimi	
1455	Tersanelerin inşasının başlangıcı
1626	Kızakların tamamının onarılması
1718	Üç direkli bir savaş gemisinin inşaa edilmesi
1773	Mühendishane-i Bahri Hümayun'un açılmasıyla başlayan mühendislik eğitimi
1789-1907	Fransa'dan ve İsveç'ten gelen gemi mühendisleri ile tersanelerin kalitesinin artırılması
1799	İlk kuru havuzun yapımının tamamlanması
1825	İkinci kuru havuzun yapımının tamamlanması
1832	Amerikan gemi mühendisi Foster Rhodes Tersane-i Amire'de çalışmaya başlaması ile birlikte önemli bir gelişme yaşanması
1837	İlk buharlı gemi üretiminin Foster Rhodes danışmanlığında gerçekleştirilmesi
1870	Üçüncü kuru havuzun tamamlanması
1875	İlk kuru havuzun kapasitesinin artırılması
1910	Tersane'nin bir kısmının İdare-i Mahsusa'ya taşınması
1930-1931	Askeriyeye ait donanmanın Gölcük Tersaneleri'ne taşınması ve beraberinde boşaltılan alanın Seyr-i Sefain İdaresi ve İnhisarlar Vekaleti'ne devredilmesi
1933	Fabrikaların ve havuzların yönetilmeye başlamasıyla Haliç Tersaneleri'nin modernleşme sürecinin başlaması
1933-1960	Haydarpaşa ve Kadıköy vapur hatlarının Galata Köprüsü'ne bağlanması
1984	Haliç Tersaneleri'nin Ulaştırma Bakanlığı Bünyesi'nde Türkiye Gemi Sanayii'ne aktarılması

Haliç tersanelerinin inşasında farklı coğrafyalardaki bilginin uzmanlar aracılığıyla taşınmasının etkisi büyüktür. Örneğin, teknik çalışanlar haricinde, tersane başmimarı Dimitri, Rhode Manol kalfa, Moniet ve La Fayette Clavet, Le Roi mimar Niva, Yorgi Kalfa, ve kuruhavuzların yapımında çalışan Vassil Janide gibi birçok yabancı mimar-mühendis tersane yapılarının inşasında görev almışlardır (Köksal, 1996).

1930'lardan itibaren Haliç'te liman faaliyetlerinin yapıları çevreye etkisinin azaldığı görülmeye başlanır. Yürürlüğe girdiği andan itibaren 20 yıl boyunca geçerli olmuş 1937 Prost Planı'na göre Fransız Kent Plancısı Henri Prost Atatürk Köprüsü'nden itibaren Haliç kıyılarını sanayi bölgesi olarak ayırmıştır (Yerliyurt, 2008).

Profesör Gerhard Kessler 1949 yılında Haliç Tersaneleri'nin Tuzla'ya taşınmasını önermiştir (Yerliyurt, 2008). 1952-1956 yılları arasında İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi ve Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü (bugünkü ismiyle Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi) öğretim üyeleri, karşılaşılan kent sebebiyle 1/5000 Beyoğlu Nazım Planı ile 1/10.000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planını hazırlamışlar ve sanayi bölgelerinin sur dışında Haliç'ten Marmara'ya ve Bakırköy tarafına kadar dağıtılmasını önermişlerdir (Yerliyurt, 2008). 1954 yılında onaylanan Beyoğlu Nazım Planı'ndaki 1/10.000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planı'na göre Haliç Sahili ve Beyoğlu Bölgesi'nden bir önceki dönemde taşınması önerilen sanayi faaliyetlerinin onaylanması tasdik dışı bırakılmıştır (Yerliyurt, 2008). 1956-1960 yılları arasında görev yapan Alman Planlama uzmanı Profesör Hans Högg 1956 yılı planında Haliç sahil kesimini ticaret, rekreasyon ve endüstri alanları ile iç içe öngören bir yaklaşım önermiştir (Yerliyurt, 2008). 1966 yılı Sanayi Alanları Planı'na göre Prost Dönemi'nde belirlenmiş olan sanayi bölgesinin plansız gelişimi ve gecekondulaşmayı artırması nedeniyle yeniden düzenlenmesi ön görülmüştür ve sanayi tesislerinin çalıştırılması dondurulmuş; aynı zamanda planda yeni sanayi yapılarına yer verilmemiştir (Yerliyurt, 2008). Fakat bu kararlar plansız gelişmeyi engelleyememiştir (Yerliyurt, 2008).

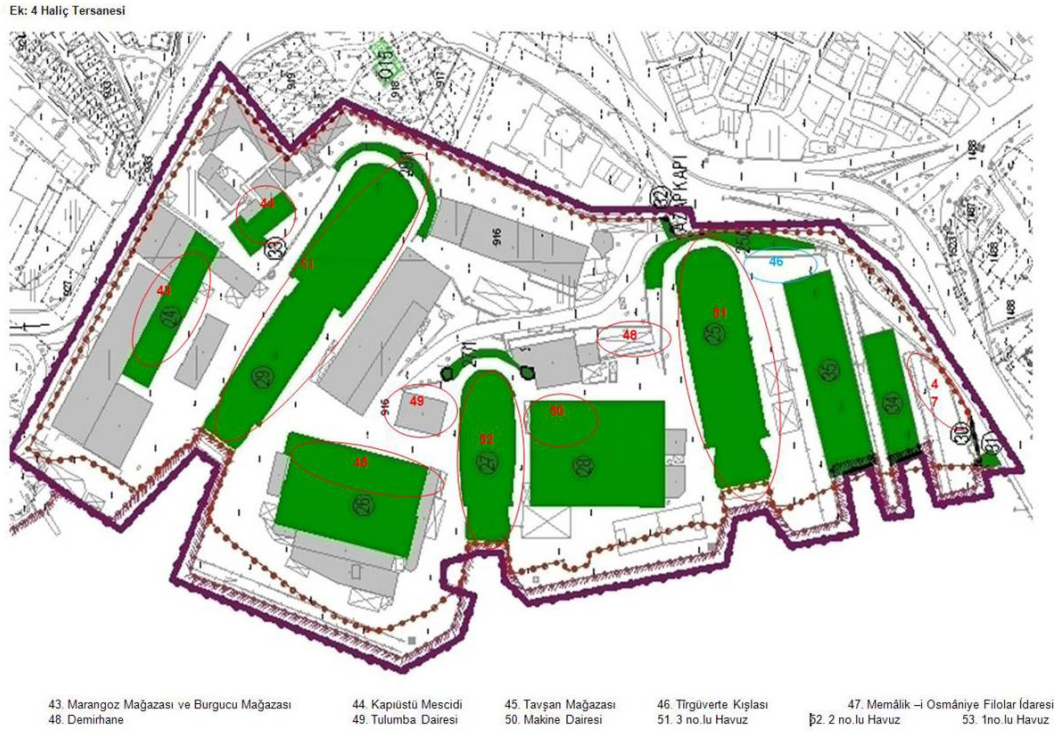
Haliç Tersaneleri, kapasite yetersizliği, bulunduğu alandaki coğrafi ve fiziksel yapının tersanelerin çalışmasını olumsuz yönde etkilemesi, Haliç'i kirletmesi sonucunda yenileme projesinin konusu olmuştur.

Haliç'te bulunan endüstri tesislerinin mülkiyeti İstanbul Büyükşehir Belediyesi, yerel belediyeler, İETT ve İSKİ'ye aittir (Köksal, 1996). Temmuz 2013'te ihaleye çıkarılan proje yap-işlet-devret modeli ile işadamı Fettah Tamince'ye ait olan bir ticaret birliği kazanmıştır (URL-36). Mart 2015'te Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 250 dönümlük alanı "özel proje alanı" olarak ilan etmiştir (URL-36).

Proje sürecinin üç fazda yönetilmesi öngörülmüştür. Projenin ilk fazı tarihi sit alanını, ikinci fazı kıyıdaki alanlar ve üçüncü faz ise özel proje alanı dışında kalan zindan arkası mezarlığı ve park alanını kapsar (URL-36). Projenin 4 yıl sürmesi, 45 yıl boyunca işletilmesi planlanmıştır(URL-36). Mimarizm dergisinde yer alan açıklamada Haliç'te yürütülecek olan projenin programına dair bilgilere yer verilmiştir. Buna göre, 70'şer yat kapasiteli 2 yat limanı, 1 adet yolcu transferi amacıyla şehir hatları iskelesi, 2 adet gemi yanaşma-yolcu transfer iskelesi, uluslararası oteller zincirine bağlı olan

gruplar tarafından işletilecek olan 5 yıldızlı toplam oda kapasitesi 700 olan; 100 odalı Hotel 1, 400 odalı Hotel 2 ve 200 odalı Hotel 3 isimli 3 adet 5 yıldızlı oteller yapılması planlanmıştır (URL-37).

Haliç tersaneleri İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 22 Mart 1995 tarih, 6482 sayılı ve 379 numaralı toplantısında kentsel sit alanı olarak tescil edilmiştir (URL-38).



Şekil 5.1 : Haliç Tersaneleri Tescil Haritası (BİMTAŞ).

Haliç Tersaneler Bölgesi sahip olduğu;

- doğal (su ögesi)
- kültürel (kentsel doku, sivil mimari, anıtsal yapılar, endüstriyel arkeoloji)
- konum (merkez, su kenarı)

değerler bakımından önemlidir (Koca, 2011).

Köksal (1996)'ın araştırmalarına dayanılarak, Haliç Tersaneleri'nde yer alan endüstri mirası konusuna dahil olan yapılar Çizelge 5.2:'de belirtmiştir:

Çizelge 5.2 : Haliç Tersaneleri’nde endüstriyel mirasa konu olan yapılar (çizelge Köksal (1996)’ın araştırmalarından yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir).

Bölge	Endüstriyel Miras Konusu Olan Yapılar
Haliç Tersanesi	Kuruhavuz, endazehane ve tahliye atölyesi binası, ikinci kuru havuzun kuleleri, torna atölyesi, ikmal dairesi, marangoz atölyesi, havuz ve tersaneyi çevreleyen duvarlar ile çesme ve yol kotunun altında kalması sebebiyle, 1995 senesinde simdiki yerine taşınan Azapkapısı
Haliç Tersanesi ile Camialtı Tersanesi Arası	Kalyoncular Kışlası, Galata yönünde yan taraftaki değirmen ve tekel deposu, kıyıda Kasımpaşa İskelesi ve yine Kuzey Deniz Saha komutanlığı tarafından kullanılan eski Divanhane, Bahriye Hastanesi ile çevre yapıları ve Çorlulu Ali Pasa Camii
Camialtı Tersanesi	atölyeler, dökümhane, demirhane, depo olarak kullanılan bina, motor fabrikası, ambarlar ve ayrıca Aynalıkavak Kasrı, duvarı, kapıları ve tersane köşesindeki kule

Boğaziçi İnşaat ve Müşavirlik Anonim Şirketi (BİMTAŞ) tarafından 2014-2015 yıllarında hazırlanmış Camialtı Tersanesi’ndeki 2 tane kızak, 4 tane atölye yapısı, 1 tane marangozhane, 1 tane depo, 1 tane cami ve şadırvan yapısı; Taşkızak tersanesinde bulunan 9 tane atölye yapısı, 4 tane kızak, 1 tane kule, 1 tane motor fabrikası yapılarının rölöve çizimleri ve restitüsyon projeleri hazırlanmıştır (URL-39) ve koruma kurulu tarafından onaylanmıştır.

Planlama tarihine bakıldığında anlaşıldığı gibi sözkonusu alanların çoğunlukla “sanayi alanları” olarak değerlendirildiği görülür. Öte yandan literatürde de Çizelge 5.2:’te belirtildiği gibi birçok yazar tarafından endüstri mirası olarak ele alınmıştır.

Geçmişten günümüze, asırlardır gerçekleştirilen liman faaliyetlerinin bir eseri olarak Haliç kıyıları adım adım şekillenmiştir. Öncelikle, iskelelerle başlayan liman yapıları giderek gelişmiş; ticaret ağında yer alan milletlerin taşımış olduğu bilgilerle Haliç kıyıları inşa edilmiştir. Tarihteki ticaret odaklı karşılaşmaların bir eseri olarak, doğrudan liman faaliyetlerine hizmet etmiş olan Haliç Tersaneleri ve limana ait depolar ile hanlar gibi yapılar bugünün liman mirasını oluşturmuşlardır.

Haliç, somut ve somut olmayan özellikteki liman mirasının anlaşılması için benzersiz bir örnektir. Haliç kıyılarında yer alan liman, iskele, gümrük yapıları, surlar gibi savunma yapıları, tersaneler, gemi yapımında çalışmak üzere mühendislerin yetiştirildiği okul, rıhtım, hanlar, dükkanlar, kışla gibi yapılar liman mirasının somut konularını oluşturur. Bu yapıları çevre içinde gerçekleştirilmiş sosyal ve mekansal etkileşimler sonucu üretilmiş kültür ise limanın somut olmayan mirasını oluşturur.



6. SONUÇ

Liman şehirleri özelinde kıyı, kara ile suyun kesiştiği bir uç ve şehrin asırlarca ticarete odaklanan geçmişinin bir birikimi olarak inşa edilmiş tüm katmanlarını yansıtan eşsiz bir arayüzdür.

Deniz ticareti ve donanma faaliyetleri buldukları kıyı tiplerinin özelliğine göre kıyıların ve yapıları çevrenin şekillenmesinde önemli rol oynamışlardır. Küresel gelişmelerin sonucunda dünyadaki her liman şehrinde olduğu gibi bu alanlardaki inşa faaliyetleri ile üretim durmuş, liman ve savunma faaliyetlerinin karar verici mekanizmalar tarafından önerilen başka yerlerde sürdürülmeye devam etmesiyle ve devamında yaşanan köhneme süreci sonrasında atıl kalmıştır.

Konusu bu alanlar olan, 1960lı yıllardan bugüne deneyimlerle gelişen ve çeşitlenen kıyı yenileme projeleri, uygulanmış ve uygulanma sürecindeki örneklerin ışığında hem olumlu ve hem de olumsuz yönleriyle bugünün ideal kıyı yenileme projeleri için göz önünde bulundurulması gereken yaklaşımlar için belirleyici olmuşlardır.

Bu nedenle organizasyonel strüktürün belirlenmesi ve projenin her kademesinde disiplin içerisinde çalışarak koordinasyonu sağlaması hayati önem taşır. Organizasyonel strüktürün belirlenmesi ve stratejik hedeflerin oluşturulmasının ardından uzun yıllara yayılacak olan projenin belirli aralıklarla değişen koşulları ve gelişmeleri göz önünde bulundurması, sürecin sağlıklı ve doğru sürdürülebilmesi için gereklidir.

Yenileme projelerinde fiziksel köhnemenin iyileştirilmesinin yanısıra, sosyal açıdan da birçok farklı sosyal grubun yararına olacak şekilde bir dönüşümün gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Karma kullanım hem canlı bir atmosfer yaratılması hem de toplumun her kesimini bir araya getirebilmesi için olumlu ve önemli bir karardır. 1960lardan bu yana ele alınan her projede kıyılarda canlı bir atmosferin yaratılmasının kararlar arasında olduğu görülür. Ancak birçok kıyı yenileme projesinde görülmüştür ki, bölgeleme ile fonksiyonların ayrı tutulması değil, karma kullanım sayesinde birbiri ile yakın ilişkide olması başarı ile sonuçlanmıştır.

Proje boyunca, projenin her kademesinde mutlaka katılımcı bir süreç izlenmelidir. Süreç boyunca performans değerlendirmeleri gerçekleştirilmeli ve buna göre vizyon ve misyon güncellemeleri yapılmalıdır.

Bölgenin ihtiyacına ve niteliklerine göre ekonomik, sosyal ve fiziksel olarak bulunduğu çevre ile bütünleşecek bir yaklaşım belirlenmelidir.

Uzun vadeli hedefler belirlenen vizyon doğrultusunda çeşitlenmelidir. Projeler sürekli olarak güncellenmeli ve kararlar süreç içerisinde gelişmelerle ve akademik çalışmalarla birlikte revize edilerek ideal bir yenileme için projenin şekillenmesini sağlanmalıdır.

Her ülkenin kıyı ve koruma mevzuatları dikkatle incelenmeli ve maddeler çerçevesinde planlama kararları şekillenmelidir.



Şekil 6.1 : Kıyı yenileme projelerinde izlenmesi gereken temel adımlar (Tanış, 2018).

Buna göre, Şekil 6.1 : 'da gösterildiği gibi her kıyı yenileme projesinde göz önünde bulundurulması gereken önemli yaklaşımlar sırasıyla şöyledir:

➤ **Organizasyonel strüktürün belirlenmesi**

Karmaşık bir yapıda gerçekleştirilen kıyı yenileme projelerinde bahsi geçen alanların yönetilmesinden sorumlu bir organizasyonel yapının belirlenmesi, özellikle bu süreçte yer alacak aktörlerin ve paydaşların görev ve sorumluluklarının açıkça tanımlanması; kamuoyu ile bunun paylaşılması ve sürecin sağlıklı bir şekilde sürdürülebilmesi için atılacak en önemli adımlardan biridir.

Bu strüktür;

- Yerel ve bölgesel ya da merkezi yönetimlerin ortaklığında;
- Yerel yönetim, merkezi yönetim ve kamu sektörü ortaklığında;
- Devlet ve özel sektör ortaklığında;
- Yerel yönetim, merkezi yönetim ve kamu sektörü ortaklığında;
- Ortaklığı bulunmayan ve her biri farklı işleyen birimlerden oluşabilir.

Belirlenen organizasyon strüktürünün görevleri;

- Liman İşletmeleri, belediyeler, tüm aktörler arasındaki koordinasyonu sağlamak
- Halkın katılımını sağlamak ve bu doğrultuda, halkın katılımını artıracak söylev geliştirmek
- Şeffaflığı sağlamak ve bunun için uygun medya araçlarını kullanarak sivil toplum örgütleri ve halkın yapıcı eleştiri ve görüşlerini değerlendirecek platform oluşturmak
- Sivil toplum kuruluşlarının endişelerini göz önüne alarak yapıcı bir şekilde çalışmayı sağlamak
- Finansal organizasyonu sağlamak, sponsor ve yatırımcılar bulmak
- Süreci detaylı olarak planlamak
- Fizibilite, planlama, tasarım ve koruma çalışmalarını yürütecek aktörleri biraraya getirmek
- Kentsel tasarım ve mimari fikir yarışmaları açmak
- Belirli periyodlarla alınan kararlar, hedefler ve belirlenen vizyonun kalibre edilmesi için, paydaşlar ve konuda uzman akademisyenler tarafından tartışılarak projenin geliştirilmesi ve sürecinin gelişmeleri takip ederek güncellemektir.

Quango tipi bir yönetim yukarıda sözü edilen görevleri gerçekleştirmekte en başarılı organizasyon tiplerinden birisidir. Organizasyonel strüktürün yanısıra, tüm süreç boyunca projenin her aşamasında rol alacak, kent yöneticileri, iş adamları, akademisyen, mimar, planlama uzmanları, hukuk ile ilgili meslek insanları ve sivil

toplum kuruluşları yöneticilerinden oluşan aktörler arasındaki koordinasyonu sağlayacak, finansal gerçeklikleri belirleyerek çözüm sunacak bir kurul ve bir planlama komitesi kurulmalıdır. Tüm aktörler ile birlikte özellikle toplumu bilgilendirmek ve toplum tarafından yenilemenin bir parçası olduklarının farkında olarak yapıcı bir şekilde katkı sağlamaları ve sürdürülebilir bir proje sürecinin gerçekleştirilebilmesi için, gelişmelerin takip edilebildiği, örneğin yenileme projesine ait bir websitesi gibi, bir alanın olması önemlidir.

➤ **Geliştirme stratejilerinin belirlenmesi**

Kıyı yenileme projelerinin en temel prensibi sürdürülebilirlik olmalıdır. Diğer ilgili kavramlar için bir şemsiye görevi görecek olan bu kavram ile birlikte yürütülen bir kıyı yenileme projesinde ancak tarihsel, kültürel, sosyal, fiziksel, çevresel ve ekonomik bir sürdürülebilirlik sağlanabilir.

○ **Sürdürülebilirlik**

- **Fiziksel** olarak sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi için; bulunduğu çevre ile bağlantısının güçlendirilmesi için altyapı çalışmaları geliştirilmelidir. Buldukları kıyıların özelliğine göre yenileme alanlarının diğer semt ve mahallelerle bağlantıları hem de su yoluyla hem de karada planlanmalı ve geliştirilmelidir.
- **Sosyal** açıdan; problem tanımı yapılmalı, çeşitli grupları biraraya getiren çözüm önerileri sunulmalıdır. Burada planlama ilkeleri kapsayıcı nitelikte olmalı ve tasarım yaklaşımları da yine bu doğrultuda, farklı yaş gruplarına, farklı etnik köken ve sınıftan herkes için düşünülerek geliştirilmelidir. Yıllık, aylık, haftalık ve günlük olmak üzere ritmik ve periyodik olarak etkinlikler düzenlenmeli, bu etkinliklerle birlikte kültürel bellek güçlendirilirken rekreasyon alanlarının kullanımı güçlendirilmelidir.
- **Ekonomik** açıdan; Yeni iş sahaları açılarak yerel halk için istihdam sağlanmalıdır. Endüstriyel döneme ait bir kavram olan “üretim”in sürdürüleceği iş alanlarını yaratılmalıdır.
- **Çevresel** olarak; kıyıların ve suların endüstriyel atıklardan temizlenmesi, atılacak ilk adımlardandır. Görsel ve gürültü

kirliliği yine iyileştirilmesi gerekli çevresel bir sorundur. Çoğunlukla sürdürülebilirlik ve yeşil enerji ile promosyonu yapılan kıyı yenileme projelerinde dahi turizm nedeniyle kruaz gemileri tarihi kent merkezine demirlemektedir. Kruaz gemilerinin ve deniz turizminin çevreye ve tarihi kent merkezlerine zararları azımsanmayacak kadar büyüktür. Bu sebeple, şehirle bağlantısı yapılacak olan ve tarihsel kıyılara zararı en aza indirgenecek olan bir yer seçimi sonrasında kruvaziyer limanının taşınması söz konusu olabilir.

- **Kültürel** sürdürülebilirlik; liman faaliyetlerinin farklı ve zengin kültürel etkileşimlerle yarattığı eşsiz bir kültürün geleceğe taşınması ile sağlanır. Bunun için kültürün tüm girdilerini kapsayacak şekilde koruma odaklı alınacak kararlar, kıyı yenileme projelerinin güçlü yanını oluşturacağı gibi kültürel sürdürülebilirlik için gerekli olan hedeflerin belirlenmesinde önemli bir rol alacaktır.

Projelerde mutlaka halk katılımının, toplumsal katılımının ve bireysel katılım artırılması için çalışmalar yapılmalıdır. Şeffaflığın sağlanması ve bilgilerin güncellenerek kamuoyu ile paylaşılması yine katılımı artırıcı niteliktedir.

Bordeaux'da izlenen strüktürden yola çıkılarak projede izlenmesi gerekli bir yol önerisi oluşturulabilir:

- Projeye başlarken;
 - Alanın tanımının yapılması
 - Problem tanımının yapılması
 - Bu doğrultuda çözüme ulaşmak için hedeflerin belirlenmesi
 - Projenin nasıl bir organizasyon strüktürü ile çözülmesi gerektiğinin belirlenmesi
 - Girişimcilerin ve paydaşların belirlenmesi
 - Aktörlerin görevlerinin belirlenmesi
- Master planın hazırlanması
- Eylem planının hazırlanması

- Konut sorunu, ekonomik kalkınma, kamusal alan, sürdürülebilirlik gibi tematik konuların belirlenmesi
- Şeffaflık konusunda bir websitesi⁴⁴ aracılığıyla proje hakkında, planlar ve yönetim ile ilgili bilgiler kamuoyu ile paylaşılmalıdır.
- Konularında uzman akademisyenlerin çalışmalarına ve görüşlerine başvurulmalıdır.
- Süreç boyunca, koyulan hedefler gözden geçirilmeli; revize edilmesi gerekiyorsa mutlaka yapılması gerekli değişiklikler yapılarak güncellenmelidir.
- Proje hedefleri:
 - Bölgelemeden uzak; hem sosyal doku bakımından hem de fonksiyonlar açısından karma bir alan oluşturulması
 - Fiziksel, sosyal, çevresel ve ekonomik yönden çöküntüye uğramış bir alanın yine fiziksel, sosyal, çevresel, ekonomik ve kültürel olarak sürdürülebilirliğinin sağlanması
 - Halk katılımının projenin her fazında gerçekleştirilmesi, bu amaç doğrultusunda:
 - Yuvarlak masa toplantılarının düzenlenmesi,
 - Katılımcıların rollerinin belirlenmesi, katkılarının tanımlanması
 - Periyodik olarak bilgilendirilmeleri ve sürecin şeffaf olarak ilerlemesi

Bu temel kararın verilmesinin ardından proje için hedeflerin sağlıklı bir şekilde detaylandırılabilmesi için ortak bir ya da birbiri ile ilintili konseptler belirlenmelidir: Kültür odaklı, turizm odaklı, finansal yenileme odaklı, koruma odaklı vb.

⁴⁴ Yine önemli bir yenileme projesi olan Hafencity'nin websitesi (URL-50), Bordeaux2030 websitesi URL-51 örnek olarak incelenebilir.

➤ **Kentsel koruma ve geliştirme yöntemlerinin belirlenmesi**

Tarihi bir çevrede gerçekleşmesi planlanan bir kıyı yenileme projesi için koruma odaklı ana hedef etrafında geliştirilecek bütüncül bir planlama değerli olacaktır.

Koruma odaklı kıyı yenileme projelerinde belirlenecek olan kararlar;

- Tarihsel Koruma
- Kentsel Koruma
- Kentsel Restitüsyon
- Kentsel Yenileme
- Kentsel Yeniden Kullanım

çerçevesinde alınmalıdır.

Koruma açısından geliştiricilere net bir çerçeve sağlanması gereklidir. Koruma odaklı ve mirası geçmişteki değeriyle birlikte geleceğe aktarılması önemlidir. Bu değerlerin belirlenmesinde alanın morfolojisinin analizi, kullanıcı ve yapı çevre ilişkisinin irdelenmesi ve ekolojinin değerlendirilmesi öne çıkar. Bu kararların alınmasının ardından tekil yapıların restorasyonu üzerine odaklanılabilir.

Süreçleri tamamlanmış ya da yıllar önce başlamış ve kesintisiz olarak devam etmekte olan projelerin öğrettiği üzere kıyı yenileme projelerinin başarıya ulaşması için sürdürülebilirlik kavramı önemsenmeli, kamusal alan kullanımı üzerine yoğun bir şekilde çalışılarak birçok farklı sosyal grubu biraraya getirecek alanlar oluşturulmalıdır. Kamusal alan kullanımı, özellikle liman mirasının somut olmayan mirasının yeniden canlandırılması için önemli potansiyeller taşır. Kamusal alanda, farklı sosyal grupların biraraya geleceği şekilde düzenlemeler yapılmalıdır. Bu konuda kullanıcı profillerinin tanımlanması ve sosyal aktivitelerin çeşitlendirilmesi önemlidir. Rekreasyon alanları ve kamuya hizmet eden yapıların projede yer alması ve kıyının mutlaka kamusal alan olarak kullanılması planlanmalıdır.

Denizcilik faaliyetlerine hizmet etmiş eski liman alanları ve tersaneler; su aracılığıyla asırlardır ticarete önemli yeri olan aktörler ve uzmanlar tarafından taşınan bilgi, teknik, beceri ve malzemeler aracıyla inşa edilmeleri ve geliştirilmeleri sebebiyle değerli kültürel miras alanlarıdır. A Tipi kıyıları zengin kamusal alanlarıyla öne çıkarken B Tipi kıyılarında yer alan fonksiyonlar sebebiyle geç 19. yüzyıl ve erken 20.

yüzyıl dönemlerinde su ile kullanıcının ilişkisi kısıtlanmıştır. Dolayısıyla bugün ele alınacak yenileme projelerinde su ile kullanıcının kamusal alan kullanımının projenin merkezine alınarak yeniden buluşturulması birincil hedeflerden olmalıdır.

Kıyılar buldukları şehrin bir parçası olmasının yanı sıra küresel gelişmelerin de önemli bir noktası olması sebebiyle dünyanın da bir parçasıdır. Projede alınacak olan kararlar, proje alanının bulunduğu yerin, bu çalışma kapsamında tartışıldığı gibi geçmişten günümüze liman ve donanma faaliyetlerine ev sahipliği yapmış miras alanları “Liman Mirası” olarak değerlendirilmeli ve karar sürecindeki taşınan sorumluluğun hem yerel hem de küresel bağlamda olduğu unutulmamalıdır. Kapsayıcı bir kavram olan “liman mirası” kavramının planlama ve koruma tartışmalarına dahil edilmesi, güncel kıyı yenileme projelerinin sürdürülebilir bir şekilde başarıya ulaşması için değerli olacak ve yeni tartışma konularının belirlenmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

Su aracılığıyla taşınmış bilginin mekansal ve kültürel karşılığı olarak inşa edilmiş, bugünün eşsiz liman mirasını oluşturan alanlarda, koruma ya da yenileme arasında seçim yapmadan; koruma odaklı ve sürdürülebilir bir yenilemenin gerçekleştirilmesi, somut ve somut olmayan kültür mirasının korunması, korunarak yaşatılması için en ideal yaklaşımdır.

KAYNAKLAR

4.4.1990. Kıyı Kanunu.

ACEBILLO, J. 2015. THE TRANSFORMATION OF BARCELONA (1980-2005).

AĞAR, P. P. Ö. D. 2008. Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport. İstanbul: TBMMOB Şehir Plancıları Odası.

AKIN, N. 1998. *19. yüzyılın ikinci yarısında Galata ve Pera*, Literatur.

AKKAR, Z. M. 2006. Kentsel dönüşüm üzerine Batı'daki kavramlar, tanımlar, süreçler ve Türkiye. *Planlama*, 36, 29-38.

ALANGOYA, K. A. 2015. "Genius Loci" Kavramı ve Mimarlık Eğitiminde Doğal ve Yapılı Çevre İlişkisi. *Mimarlık Dergisi*.

ALI CAN, E. D. 1981. Türk Gemi İnşaa Sanayi (Tarihsel Gelişme ve Bugünkü Durum). *Cumhuriyet Dönemi'nde Türk Sanayiinin Gelişmesi Sempozyumu*. İstanbul.

ALPAN, A. 2012. Eski Sanayi Alanlarının Yazındaki Yerine ve Endüstri Arkeolojisinin Tarihçesine Kısa Bir Bakış. *Planlama Dergisi*, 21-29.

APPLEYARD, D. 1979. *The conservation of European cities*, MIT Press.

ARABACIOĞLU, P. 2006. Çevresel Gelişme Sürecinde Yüksek Kaldırım. *tasarım+ kuram dergisi*, 3, 94-101.

ARNSTEIN, S. R. 1969. A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of planners*, 35, 216-224.

ARSEVEN, C. E. 1989. *Eski Galata ve binalari*.

ASCH, C. V. RDM Campus 'Cooperation in innovation at a historical location'.

ASLANAPA, O. 1974. Türk Denizciliği ve Selçuklu Tersaneleri. *Türk Kültürü Dergisi*, 146.

ATABEK, S. Y. 2009. *İstanbul Kıyılarında Mekansal Dönüşüm: Güncel Projelerden Örnekler*. Fen Bilimleri Enstitüsü.

BALTIMORE, C. O. 1984. The Inner Harbor Book. In: BALTIMORE, C. O. (ed.). Baltimore: Department of Planning.

BARNES, T. J. 2004. Placing ideas: genius loci, heterotopia and geography's quantitative revolution. *Progress in Human Geography*, 28, 565-595.

- BASAT, E. M.** 2013. SOMUT VE SOMUT OLMAYAN KÜLTÜREL MİRASI BİRLİKTE KORUYABİLMEK. *MİLLÎ FOLKLOR*, 61.
- BASLO, M.** 1998. *Tarih Boyunca Galata-Beyoğlu Kurgusunun Gelişimi ve 19. Yüzyıl Otellerinin bu Gelişime Etkileri*. Master“ s Thesis, İstanbul Mimar Sinan Üniversitesi.
- BATUR, A.** 2001. Galata and Pera A Short History: Urban Development Architecture and Today. *ARI: The Bulletin of the Istanbul Technical University*, 55, 1-10.
- BELIRSIZ, M.** 1981. Camialtı Tersânesi. *Denizin Sesi Özel Sayısı*, 28.
- BEYGO, C.** 2015. Proposals for redevelopment of Haliç Shipyards from the perspective of local economic development. *A| Z ITU Journal of the Faculty of Architecture*, 12, 205-219.
- BIDWELL, N. J. & BROWNING, D.** 2010. Pursuing genius loci: interaction design and natural places. *Personal and Ubiquitous Computing*, 14, 15-30.
- BIGGA, L., STRAUS, C. & VÖLKNER, T.** 2012. Transformation of industrial river spaces: experiences from European case studies.
- BILGE, Z.** 1949. *İstanbul rıhtımlarının tarihçesi*, Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası.
- BILGE, Z.** 1955. *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*. İstanbul.
- BOZDEMİR, M.** 2011. *Osmanlı'dan cumhuriyet'e endüstriyel mirasımız*, İstanbul Ticaret Odası.
- BREEN, A. & RIGBY, D.** 1994. *Waterfronts: Cities reclaim their edge*, McGraw-Hill Companies.
- BUCHANAN, A.** 1985. The definition of industrial archeology. *L'etude et la mise en valeur du patrimoine industriel. Lyon-Grenoble. Septembre 1981*. Centre national de la recherche scientifique.
- CARMONA, M., HEATH, T., OC, T. & TIESDELL, S.** 2003. Public spaces. Urban spaces. *The Dimension of Urban Design*, 1, 46-47.
- ÇEKMECELİGİL, Ö.** 1986. Taşkızak Tersânesi. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 533, s. 39-53.
- CENGİZHAN, A.** 2006. İstanbul Silahtarağa Elektrik Santrali Türkiye'de fabrika ve işçi konutları. *TMMOB Mimarlar Odası Dergisi*, 14-18.
- CENGİZKAN, M.** 2007. İstanbul (Kent) Müzesi Projesi ve Darphane-i Amire. *Mimarlık Dergisi*.

- CIRIK, U.** 2005. Ankara'nın İlk Endüstri Bölgesi-Kaybolan Tarih. *Planlama Dergisi*, 84-93.
- COE** 2005. Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society.
- COLQUHOUN, I.** 1995. *Urban Regeneration*, London, B. T. Batsford Ltd.
- ÇELİK, D.** (2004). Kentsel Peyzaj Tasarımı Kapsamında Tarihi Çevre Yenileme Çalışmalarının Peyzaj Mimarlığı Açısından Araştırılması: Beypazarı Örneği. Yayınlanmış Doktora Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- ÇELİK, Z.** (1996). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- DAAMEN, T. A. & VRIES, I.** 2013. Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4-13.
- DARĞA, A. S.** 2014. *İstanbul'un Liman Kenti Kimliğinin Dönüşümü: Galata Bölgesi Üzerinden Bir Okuma*. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- DEL RIO, V.** 2010. Baltimore, Inner Harbor. *Porto Maravilha-Rio de Janeiro+ Seis Casos de Sucesso de Revitalização Portuaria*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro/Casa da Palavra, 22-61.
- DELAFONS, J.** 1997. Sustainable conservation. *Built Environment (1978-)*, 111-120.
- DOĞAN, E. D.** 2006. *Kıyı alanlarında kentsel dönüşüm çalışmaları ve İstanbul örneği*.
- DOUCET, B.** 2013. Variations of the Entrepreneurial City: Goals, roles and visions in Rotterdam's Kop van Zuid and the Glasgow Harbour Megaprojects. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37, 2035-2051.
- DÜMER, V. Z.** 1972. İstanbul Tersânesi. *Türk Ansiklopedisi*, c. XX, s. 363-366.
- DÜNDAR, Ş. G.** 2010. Rise of Culture and Fall of Planning in Izmir, Turkey. *Special Issue-Número Especial Cities as Creative Spaces for Cultural Tourism Ciudades como espacios creativos para el Turismo Cultural*, 8, 51.
- EDWARDS, B. C.** 2013. *London Docklands: urban design in an age of deregulation*, Elsevier.
- EMRE, S.** 1972. Taşkızak Tersânesi'nin 517 Yıllık Bir Geçmişi Var. *Türk Donanma Vakfı Yayını*, 61, 19.

- Enginöz, H.** 2008. İstanbul Avrupa Kültür Başkentliği Bağlamında Haliç Kültür Havzasının Kamusal Mekan Olarak Geri Kazanımı. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- ERBAŞ, A. E.** 2014. Chapter Two Sustainable Development of the Port-City Interface. *New Faces of Harbour Cities*.
- ERBEY, D. E.** 2004. Kentsel Koruma ve Yenileşmede Dönüşüm Projeleri–Eyüp Rehabilitasyon Projeleri. *Planlama*, 79.
- Erden, D. (2003).** Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri. Yayınlanmış Doktora Tezi. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi,
- ERDOĞAN, Z.** 2015. *Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirmesinde Turizmin Rolü-Galataport Örneğinde Yapılabilirlik Analizi*. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- ERKMEN, B.** 2015. *Kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması: İstanbul Limanı'na ilişkin bir öneri*. Yüksek Lisans, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- EŞKAR, F.** 1997. *Liman kentlerinin yenilenmesi*.
- EYİCE, S.** 1975. Tarihte Haliç. *Geoteknik Su ve Çevre Mühendisliği Sorunları Araştırma Grubu Sempozyumları, Haliç Sempozyumu*. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- EYİCE, S.** 1994. Galata Kulesi. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 3, 359-362.
- FAIRCLOUGH, G.** Cultural landscape, sustainability, and living with change. *Managing Change: Sustainable Approaches to the Conservation of the Built Environment: 4th annual US/ICOMOS International Symposium organized by US/ICOMOS, program in historic preservation of the University of Pennsylvania and the Getty Conservation Institute, Philadelphia, Pennsylvania, April 2001, 2003*. 23-46.
- GARCIA, P. R.** 2008. The role of the port authority and the municipality in port transformation: Barcelona, San Francisco and Lisbon. *Planning Perspectives*, 23, 49-79.
- GEHL, J.** 1987. *Life between Buildings*, trans. Jo Koch. New York: Van Nostrand Reinhold.
- GEHL, J.** 2011. *Life between buildings: using public space*, Island Press.
- GENCER, A. İ.** 1978. İstanbul Tersânesinde Açılan İlk Tıp Mektebi. *Tıp Fakültesi Mecmuası*, 41, 732-747.
- GIORDANO, A.** 1933. The Port of Istanbul: Development and Future Possibilities. *The Dock and Harbour Authority*, s. 101-110.

- GÖZEN, M. C.** 1955. Tarih Buyunca Türk Tersâneleri. *Gemi Mecmuası*, 6-7, s. 6-9.
- GÜLDEREN, Y.** 1993. Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri). *Türk Tarih Kongresi*.
- GÜLERSOY, N. Z. & GÜRLER, E.** 2011. Conceptual challenges on urban transformation. *ITU A|Z*, 8, 10-24.
- GÜNAY, Z.** 2010. *Neoliberal kentleşme dinamikleri çerçevesinde tarihi çevrenin sürdürülebilirliği: sürdürülebilir kentsel koruma modeli*. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- GÜNSEV, M.** 1984. Dünyanın En Büyük Tersanesi Kasımpaşa'daydı. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 525, s. 49-52.
- GÜRLER, E.** 2009. *A comparative study in urban regeneration process: the case of Istanbul*, VDM Publishing.
- GÜRLER, E.** 2013. *Bütünleşik Kentsel Koruma-geliştirme Sürecinin Analitik Planlaması Ve Stratejik Yönetimi: Performans Ölçme-değerlendirme-programlama Modeli*. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- HAKVAR, Z.** 1960. Balat Kayık İskeleleri ve Sandalcıları. *İstanbul Ansiklopedisi*, IV, s. 1972.
- HALL, T.** 1998. *Urban geography*, Routledge.
- HAMDI, A.** 1929a. *İstanbul limanı*, yy.
- HAMDI, A.** 1929b. *İstanbul Limanı*.
- HARTMAN, G. H.** 1970. Romantic poetry and the genius loci. *Beyond Formalism: Literary Essays 1958–1970*, 311-36.
- HARVEY, D.** 1990. Between space and time: reflections on the geographical imagination1. *Annals of the Association of American Geographers*, 80, 418-434.
- HAVENBEDRIJF ROTTERDAM, N.** 2011. Port Vision 2030. *Havenbedrijf Rotterdam NV, Rotterdam*.
- HOC AOĞLU, D.** 2011. *Endüstriyel ve Kültürel Mirasa Dayalı Kentsel Markalaşmada Tasarımın Rolü: Türkiye'deki Uygulamalara Yönelik Bir Analiz*. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- İŞIKSAL, T.** 1969. Arşivlerimizde Osmanlıların Süveyş Tersanesi ve Güney Denizleri Politikasına İlişkin En Eski Belgeler. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 18, s. 54-61.

- JACOBS, J.** 1961. *The death and life of American cities.*
- JONES, A.** 1998. Issues in waterfront regeneration: more sobering thoughts-A UK perspective. *Planning Practice & Research*, 13, 433-442.
- KALKAN, E.** 1991. Haliç Tersânesi. *Denizin Sesi*, 93, s. 20-25.
- KARAMAN, A.** 2008. Kentsel Tasarım: Kuramlar, İlkeler, Roller. *Mimarist.*
- KAYA, B.** 2012. Endüstri Mirasımızın Korunmasında Planlama Yaklaşımı, Uzmanlık Tezi. Kültür.
- KAYIN, E.** 2008. Türkiye Koruma Tarihindeki Kırılmalar. *Mimarlık Dergisi*, 343.
- KAZGAN, H.** 1991. *Galata bankerleri*, Tük Ekonomi Bankası.
- KESKİN, Z.** 2004. *Haliç'in 1980 sonrası Mekansal Dönüşümü.*
- K'ĒŌMIWRCHEAN, E.** 1988. *İstanbul tarihi: XVII. asırda İstanbul*, Eren Yayıncılık ve Kitapçılık.
- KIRAC, A.** 2001. Türkiye'deki tarihi sanayi yapılarının günümüz koşullarına göre yeniden değerlendirilmeleri konusunda bir yöntem araştırması (A method research about re-examination of Historic industrial buildings in Turkey according to the present conditions). *Doktora Tezi, İstanbul*, 1-298.
- KIRAC, B., KAPTI, M. & ÖKTEN, S.**, 2003. The Old Power Plant at Silahtarağa in Istanbul. Proceedings of the First International Congress on Construction History, Instituto Juan de Herra, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid.
- KOCA, F.** 2011. *Kıyı Alanlarının (waterfronts) Dönüşümü Üzerine Bir Sürdürülebilirlik Analizi: Haydarpaşa Örneği.* Fen Bilimleri Enstitüsü.
- KOCABAŞ, A.** 2005. *Neighbourhood regeneration: English practice and Turkish prospects*, London South Bank University.
- KÖKSAL, T. G.** 1996. *Haliç tersaneleri'nin tarihsel-teknolojik gelişim süreci ve koruma önerileri.*
- KÖKSAL, T. G. & AHUNBAY, Z.** 2010. İstanbul'daki endüstri mirası için koruma ve yeniden kullanım önerileri. *İTÜDERGİSİ/a*, 5.
- KÖSEOĞLU, F. G.** 2010. *Haliç'te; Kültür Endüstrilerinin Yer Seçimi, Kümelenme Eğilimi Ve Kentsel Yenileşme İle Kültür Endüstrileri Arasındaki Etkileşim.* Fen Bilimleri Enstitüsü.
- KRIEGER, A.** 2004. Territories of urban design. *Harvard Design School.*
- KUBAN, D.** 2000. *İstanbul, bir kent tarihi: Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.

- KÜÇÜK, S. G. & MAZLUM, D.** 2017. Karaköy-Kemeraltı Bölgesinde 19. Yüzyıldan Günümüze Yaşanan Kentsel ve Toplumsal Gelişim, Dönüşüm ve Koruma Sorunları. *tasarım+ kuram dergisi*, 13, 90-112.
- LANDESAUFNAHME, R. F.** 1893. 146. Hamburg. (Germany); Sheet 146. *Hamburg. Karte des Deutschen Reiches.*, 1:100000.
- LANG, T.** 2005. Insights in the British debate about urban decline and urban regeneration. *Erkner, Leibniz-Institute for Regional Development and Structural Planning*, 25.
- LEICHENKO, R. M., COULSON, N. E. & LISTOKIN, D.** 2001. Historic preservation and residential property values: an analysis of Texas cities. *Urban Studies*, 38, 1973-1987.
- LETOURNEUR, C. C.** 1993. *Life at the water's edge: an analysis of human behaviour and urban design of public open space at the water's edge.* University of British Columbia.
- LICHFIELD, D.** 1992. Urban Regeneration for the 1990s. *London Planning Advisory Committee, London.*
- LORENS, P.** 2014. CHAPTER ONE URBAN WATERFRONT REGENERATION: ORIGINS OF THE ISSUE PIOTR LORENS. *New Faces of Harbour Cities*, 3.
- MARSHALL, R.** 2001. Waterfronts in Post-industrial Cities (Spon, London). *Google Scholar.*
- MEYER, H.** 1999. *City and port: urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Intl Books.
- MILLER, L. L.** 2011. Sustainable Waterfront Revitalization: Baltimore, San Francisco, and Seattle.
- MILLSPAUGH, M. L.** 2003. The inner harbor story. *Urban Land*, 62, 36-41.
- MITLER, L.** 1979. The Genoese in Galata: 1453–1682. *International Journal of Middle East Studies*, 10, 71-91.
- MONTGOMERY, J.** 1998. Making a city: Urbanity, vitality and urban design. *Journal of urban design*, 3, 93-116.
- MULLER-WIENER, W.** 1998. Bizans' tan Osmanli'ya İstanbul Limani (Die Hafen von Byzantion Konstantinupolis). *History Foundation Yurt Publications.*

- NORBERG-SCHULZ, C.** 1980. *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture*, Rizzoli.
- NOYAN, B. S.** 1963. Türk Tersânelerinin Tarihçesi. s. 7-8.
- OEVERMANN, H. & MIEG, H. A.** 2015. Industrial heritage sites in transformation. Routledge.
- OĞUZ, Ö.** 2013. Terim olarak somut olmayan kültürel miras. *Milli Folklor*, 25, 5-13.
- ÖZBARAN, S.** 1980. Galata Tersanesinde Gemi Yapımcıları 1529-1530. *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*.
- ÖZCAN, K.** 2009. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL KORUMANIN OLABİLİRLİĞİ ÜZERİNE BİR YAKLAŞIM ÖNERİSİ: KONYA TARİHİ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 26.
- ÖZDEN, G.** 1989. Çeşitli Dönemlerde Osmanlı Tersâneleri. *Askeri Tarih Bülteni*, XIV, s. 23-35.
- ÖZDEN, P. P.** 2006. Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliği Üzerine Düşünceler. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 215-233.
- PATTIE, C., SEYD, P. & WHITELEY, P.** 2003. Civic attitudes and engagement in modern Britain. *Parliamentary Affairs*, 56, 616-633.
- PICKARD, R. & PICKERILL, T.** 2002. Conservation finance 1: support for historic buildings. *Structural Survey*, 20, 73-77.
- PUGALIS, L. & LIDDLE, J.** 2013. Editorial Austerity era regeneration: Conceptual issues and practical challenges, Part 1. *Journal of Urban Regeneration & Renewal*, 6, 333-338.
- RAPORU, T. C. D. D. K.** 2008.
- ROBERTS, P.** 2000. The evolution, definition and purpose of urban regeneration. *Urban regeneration*, 9-36.
- RODWELL, D.** 2008. *Conservation and sustainability in historic cities*, John Wiley & Sons.
- ROMEO, E., MOREZZI, E. & RUDIERO, R.** 2015. Industrial heritage: Reflections on the use compatibility of cultural sustainability and energy efficiency. *Energy Procedia*, 78, 1305-1310.
- RUI, L.**, 2003. Urban renewal at neighborhood level: a case study of Huangjiadun neighborhood in Wuhan city. ITC.

- RYPKEMA, D. D.** 1994. The economics of historic preservation: a community leader's guide.
- RYTELEWSKA, N.** 2016. The identity of the post-industrial cities on the example of Gdansk, Lodz and Katowice. *Pisma Humanistyczne*, 231.
- SAGAN, I. & GRABKOWSKA, M.** 2012. Urban regeneration in Gdańsk, Poland: Local regimes and tensions between top-down strategies and endogenous renewal. *European Planning Studies*, 20, 1135-1154.
- SANER, M.** 2012. Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar. Planlama.
- SCHUBERT, D.** 2011a. Seaport cities: Phases of spatial restructuring and types and dimensions of redevelopment. *Port cities: Dynamic landscapes and global networks*, 54-69.
- SCHUBERT, D.** 2011b. Waterfront Revitalizations: From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg. *Transforming Urban Waterfronts—Fixity and Flow*, 74-97.
- SCHUBERT, D.** 2012a. Barselona-Hamburg: Yerel Özellikler ve Global Talepler Arasında Yapısal Dönüşüm İçindeki Liman Kentleri. çev. Albayrak, Ö., (ed.) *İhsan Bilgin ve İdil Erkol, Metropol ve Mimarlık III, Liman Kentleri: Amsterdam, Barcelona, Hamburg, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul*, 105-125.
- SCHUBERT, D.** 2012b. Dirk Schubert: Liman Kentlerinin Dönüşümüne Avrupa'dan Bakış. In: BILGIN, İ. (ed.). Youtube.
- ŞEHSUVAROĞLU, H. Y.** 1946. İstanbul Tersânesi. *Deniz Mecmuası*, LVIII, s. 108-116.
- SHAW, B.** 2001. History at the water's edge. *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, 160-172.
- SMIT, W. A.** 2009. Naval shipbuilding in the Netherlands.
- SMITS, F. & LORQUET, A.** 2011. Eilandje. A case of waterfront pioneering. *Portus plus*, 1, 1-12.
- SOKÜMKTB.** 2003. Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Temel Belgeler. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- STANGEL, M.** 2011. *Transformation of derelict areas into mixed-use urban neighbourhoods—case studies in the Polish cities*, na.

- STÖHR, W.** 1989. Regional policy at the crossroads: an overview. *Regional Policy at the Cross-Roads: European Perspectives*, London: Jessica Kingsley, 191-7.
- TANIŞ, F.** 2015. *Avrupa Liman Şehirlerinde Kıyı Yenileme Projeleri Ve Güncel Mimarlık Yaklaşımları*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- TANIŞ, F. & ERKÖK, F.** 2016. Learning From Waterfront Regeneration Projects and Contemporary Design Approaches of European Port Cities. *International Planning History Society Proceedings*, 17.
- TAŞAN-KOK, T. & SUNGU-ERYILMAZ, Y.** 2010. Exploring Innovative Instruments for Socially Sustainable Waterfront Regeneration in Antwerp and Rotterdam. *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, 257.
- TEKİNDAG, Ş.** 1968. Haliç Tersanesi'nde Yapılan İlk Osmanlı Donanması ve Cafer Kapudan'ın Arızası. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, s. 66-71.
- THOMAS, K. L.** 2006. *Material matters: Architecture and material practice*, Routledge.
- TİRYAKİ, A. F.** 2018. *İstanbul'a giriş kapısı olarak Galataport tasarım sürecinin incelenmesi*. Yüksek Lisans, Beykent Üniversitesi.
- TOLGA, H. B.** 2006. Endüstriyel Alanların Dönüşümü, Kentsel Mekana Etkileri: Beykoz Kundura Ve Deri Fabrikası İçin Bir Dönüşüm Senaryosu. *Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul*.
- TORLAK, S. E.** 2016. Gaining Ghost Town of Tourism Economics Northern Cyprus Varosha City. *European Scientific Journal, ESJ*, 12.
- TORRE, L. A.** 1989. *Waterfront development*, Van Nostrand Reinhold.
- TUNBRIDGE (1988), R. H., AMERICAN & DREAMS URBAN REALISATION**, T. P., 77, JUNE, SS. 6-10.
- TÜRKER, O.** 2000. *Galata'dan Karaköy'e: bir liman hikayesi*, Sel Yayıncılık.
- TÜRKOĞLU, H.** 1998. Bir Koruma Aracı Olan Kentsel Tasarımı Zorunlu Kılan Yeni Kent Planlama Süreci [Bildiri]. . 9. *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*. . İstanbul: MSÜ.
- TUROĞLU, H.** 2009. 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve onun uygulama problemleri. *Türk Coğrafya Dergisi*.
- TUTEL, E.** 1994. Tersane-i Âmire. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 253-256.

- ÜNAL, Y.** 2008. *Kıyı Bölgelerinin Yeniden Canlandırılması, haydarpaşa Limanı Ve Çevresi Örnek Alanı*. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- UNGUREANU, G. M.** 2010. A revitalized Kop van Zuid: Bridging the gaps between the development of the Kop van Zuid and its transforming surrounding neighbourhoods through public space.
- VALLEGA, A.** 1993. Waterfront Redevelopment: a central objective for coastal management. *Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Venice*, 24-31.
- VAN TUIJL, E. & OTGAAR, A.** Sustainable competitiveness and the transformation of a former shipyard: RDM Campus (Rotterdam).
- VELİBEYOĞLU, K.** 1999. Urban Design in the Post-Modern Context
- VESİM, A.** Rehber-i Liman. Deniz Müzesi.
- WARD, S.** 2005. *Selling places: the marketing and promotion of towns and cities 1850-2000*, Routledge.
- WARNER, R. M., GROFF, S., WARNER, R. & WEISS, S.** 1978. Business and preservation. *Old Title New Profits from Old Buildings: Private Enterprise Approaches to Making Preservation Pay*. NY: INFORM Inc. *Urban Conservation as a Development Strategy*.
- WHYTE, W. H.** 1980. *The social life of small urban spaces*.
- WIERSUM, K. F.** 1995. 200 years of sustainability in forestry: lessons from history. *Environmental management*, 19, 321-329.
- WILCOX, D.** 1994. Community participation and empowerment: Putting theory into practice. *RRA Notes*, 21, 78-82.
- WILDERER, P. A.** 2007. Sustainable water resource management: the science behind the scene. Springer.
- WRENN, D. M.** 1983. Urban waterfront development. . *Mary's LJ*, 15, 555.
- YAKITAL, E.** 1984. Osmanlı Devleti'nin Tersâne Tarihçesi. *Askeri Tarih Bülteni*, IX, s. 25-45.
- YENEN Z., Y. Ünal, Z.M. Enlil. (t.y.),** 2009. İstanbul'un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine. İstanbul Metropolitan Planlama. www.metropolistanbul.com. (12.08.2009).
- YERLİYURT, B.** 2008. *Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi; Haliç-Tersaneler Bölgesi*.

- YERLİYURT, B. & AYSU, E.** 2008. Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi; Haliç–Tersaneler Bölgesi.
- YILMAZ, H.** 2014. Eskişehir'in Biricik Destinasyon Önerisi Endüstriyel Miras. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 29.
- ZORLU, T.** Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine. *Türkiye Araştırmaları Literatürü Dergisi*, 4.

İnternet Kaynakları:

- URL-1:<http://www.dictionary.com/browse/waterfront>, erişim tarihi: 8.05.2018.
- URL-2:<https://www.merriam-webster.com/dictionary/waterfront>, erişim tarihi: 8.05.2018.
- URL-3:<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization>, erişim tarihi: 8.05.2018.
- URL-4:<https://youtu.be/IBB4XwV6UOU>, erişim tarihi 7 Nisan 2018.
- URL-5:<https://planning.baltimorecity.gov/planning-plans/urban-renewal>, erişim tarihi 7 Nisan 2018.
- URL-6:http://www-cpsv.upc.es/documents/LIVERPOOL_PRESENTATION.pdf
- URL-7:<https://www.dreamstime.com/stock-photo-yachts-moored-willem-dock-antwerp-city-belgium-image56256964>).
- URL-8:<http://www.robbrechtendaem.com/projects/libraries-archives/st.-felix-warehouse-antwerp>
- URL-9:<http://www.flows.be/nl/transport/phoenix-shipyards-hemiksem-herrijst-wellicht-niet-meer-uit-zijn>, erişim tarihi: 8.05.2018.
- URL-10:<http://urbact.eu/bordeaux>
- URL-11:
http://www.bordeaux2030.fr/sites/www.bordeaux2030.fr/files/26fiche_bordeaux_vds-mod_eng.pdf, erişim tarihi: 8.05.2018.
- URL-12:http://institute.eib.org/wp-content/uploads/2014/04/JN_Galvan1.pdf

URL-13:

[http://www.bordeaux2030.fr/sites/www.bordeaux2030.fr/files/__pu_3
_actualise_juin_2013.pdf\)](http://www.bordeaux2030.fr/sites/www.bordeaux2030.fr/files/__pu_3_actualise_juin_2013.pdf)

URL-14:[https://www.bordeaux-tourism.co.uk/offre/fiche/quai-des-marques-outlet-
center/A0013AQU033V500K18\).](https://www.bordeaux-tourism.co.uk/offre/fiche/quai-des-marques-outlet-center/A0013AQU033V500K18)

URL-15:

[http://www.bordeaux2030.fr/sites/www.bordeaux2030.fr/files/baches_
recto-verso_an-7.pdf](http://www.bordeaux2030.fr/sites/www.bordeaux2030.fr/files/baches_recto-verso_an-7.pdf)

URL-16:<http://whc.unesco.org/en/events/950/>

URL-17:<https://www.theguardian.com/travel/2014/mar/30/bordeaux-reborn-city>

URL-18:<https://www.rdmrotterdam.nl/en/about-rdm/>

URL-19:

[http://www.incompassproject.eu/documents/sv_rotterdam/presentation
_corvanasch.pdf](http://www.incompassproject.eu/documents/sv_rotterdam/presentation_corvanasch.pdf)

URL-20:<https://www.rdmrotterdam.nl/en/about-rdm-rotterdam/>

URL-21:http://www.stoczniaweterze.com/ENG/?page_id=58

URL-22:<http://www.whiteburn.co.uk/portfolio-item/young-city-gdansk/>

URL-23:<https://www.klm.com/destinations/hr/en/article/the-solidarity-museum>

URL-24:<https://vimeo.com/68158510>, erişim tarihi: 12 Nisan 2018.

URL-25:[https://www.e-](https://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/poland/european_solidarity_center_fort090108_08.jpg)

[architect.co.uk/images/jpgs/poland/european_solidarity_center_fort09
0108_08.jpg](https://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/poland/european_solidarity_center_fort090108_08.jpg)

URL-39:<https://bimtas.istanbul/bimtas-proje-detay.aspx?pno=89>

URL-46:[https://www.theguardian.com/world/2017/nov/08/venice-cruise-ship-traffic-
restricted-amid-concerns-over-damage-to-buildings](https://www.theguardian.com/world/2017/nov/08/venice-cruise-ship-traffic-restricted-amid-concerns-over-damage-to-buildings)

URL-47:<https://www.thedailybeast.com/are-cruise-ships-damaging-venice>

URL-48:

[http://www.bordeaux2030.fr/sites/www.bordeaux2030.fr/files/baches_
recto-verso_an-7.pdf](http://www.bordeaux2030.fr/sites/www.bordeaux2030.fr/files/baches_recto-verso_an-7.pdf)

URL-49: <https://www.rdmrotterdam.nl/en/lots-innovation-dock/>

URL-50: <http://www.hafencity.com/en/home.html>

URL-51: bordeaux2030.fr



ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Fatma TANIŞ, MSc.
Doğum Tarihi ve Yeri : 19.01.1990, Ortaca



Eğitim

- 2004-2008 İzmir Bornova Anadolu Lisesi
2008-2013 Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye
2011 Stuttgart Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık ve Kentsel Planlama Bölümü Stuttgart, Almanya
2013-2015 İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilimdalı, Mimarlık Tarihi Yüksek Lisans Programı, İstanbul, Türkiye
2014-2015 Hafencity Üniversitesi, Hamburg, Almanya
2013-2018 Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilimdalı, Koruma ve Restorasyon Programı, İstanbul, Türkiye
2016- Delft Teknik Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, Mimarlık ve Kentsel Planlama Tarihi, Tasarım ve Tarih Araştırma Programı, Delft, Hollanda

Akademik Pozisyonlar

- 2014-2015 Araştırmacı, Hafencity Üniversitesi, Hamburg, Almanya
2015-2016 Araştırma Görevlisi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, Türkiye
2016- Ph.D. Adayı, TU Delft, Mimarlık ve Yapılı Çevre Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Mimarlık ve Kentsel Planlama Tarihi Kürsüsü, Delft, Hollanda

Lisansüstü Ders Asistanlığı

- 2016 Güz Building Green: Past, Present, Future. Code: AR2HA010, Prof. Dr. Ing. Carola Hein (TU Delft) ile birlikte
- 2017 Bahar The Global Turn: Modern Architectures and Movements Since 1851. Code: ABE014, Prof. Dr. Ir. Tom Avermaete (TU Delft) ve Prof. Dr. Michelangelo Sabatino (IIT) ile birlikte

Profesyonel ve Gönüllü Çalışmalar

- 2013 Güz Asimar Mimarlık, İstanbul / *Mimar*
- 2013-2015 İki Eski Rum Evi Rölöve, Restitüsyon ve Restorasyon Projeleri Bergama, İzmir, (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi ve Bergama Belediye işbirliği içinde, Prof. Dr. Oğuz Ceylan Danışmanlığında) / *Mimar*
- 2015 Seferihisar'da Bir Yaz Evi, İzmir / *Mimar*
- 2016 Arkeolojik Alanda Rölöve Tespit Çalışmaları, Bodrum, Türkiye / *Mimar*

Stajlar

- 8-9/2011 Şantiye Stajı, Hastane, Kilise ve Geriatri Merkezi, Porto, Portekiz / *Mimar*
- 8-9/2010 Arkeolojik Alanda Rölöve Çalışmaları, Prof. Dr. Oğuz Özer (MSGSÜ) Prof. Dr. Yasemen Say Özer (YTÜ) ile birlikte, Kaunos-Kbid, Dalyan, Türkiye / *Mimar*
- 7/2010 Rölöve Tespit Çalışması, MSGSÜ-UNESCO-Mardin Belediyesi İşbirliğinde, Mardin, Türkiye / *Mimar*
- 8-9/2009 MG Mimarlık, İzmir, Türkiye / *Mimar*

Çalıştaylar

- 2009 housing: Kayakoy

2009	Müzik ve Mekan
2010	re-evaluation Kayakoy
7/2010	Baykuslar Toplanıyor, İzmir
2/2011	housing: Plan B, Bursa, Türkiye
4/2013	living tomorrow-architecture design workshop Galata, x-change culture science, İstanbul, Türkiye
9-10/2013	Compact City Architecture, Erasmus Intensive Programme Design Workshop, Parma, İtalya
10/2013	Atelier Europeen Le Genre Metropolitan, Grenoble, Fransa
12/04/2018	The Impact of Urban Planning and Governance Reform on the Historic Built Environment and Intangible Cultural Heritage (Vincent Nadin ve Mette Bye ile birlikte), Delft, Hollanda
1-3/05/2018	Epistemes of the Urban Landscapes (Tom Avermaete, Ellen Braae ve Saskia de Wit ile birlikte), Delft, Hollanda

Burslar ve Ödüller

2011	Erasmus Değişim Programı (<i>Lisans Öğrencisi</i>)
2012	Emre Arolat Mimarlık Araştırma ve Anlama Bursu (<i>Araştırmacı, Mimar</i>)
2013	Erasmus Intensive Programme (<i>Mimar, Yüksek Lisans Öğrencisi</i>)
2014	Villa Adriana Müzesi Projesi, Piranesi Prix de Rome, Özel Mansiyon (<i>Mimar</i>)
2017	EFL, The culture of planning and the role of the manual: Past, present and future (Carola Hein, Herman van Bergeijk ve Cor Wagenaar ile birlikte)

Sunumlar

5/2012	Modernism and Oscar Niemeyer, Emre Arolat Mimarlık Ofisi'nde Sunum
1/2013	Araştırma Sonrası Sunum: Modernizm & Oscar Niemeyer, İstanbul, Türkiye (Berlin, Frankfurt, Avignon, Barselona, Sao Paulo, Niteroi, Rio de

- Janeiro, Brasilia), Emre Arolat Mimarlık Ofisi'nde Sunum, İstanbul, Türkiye
- 3/2014 Emre Arolat Mimarlık Araştırma ve Anlama Bursu Tanıtım Toplantısı Sunumu, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul, Türkiye

Konferans Sunumları

- 19/07/2016 *“Learning from Waterfront Regeneration Projects and Contemporary Design Approaches of European Port Cities”*, 17th IPHS Conference, History Urbanism-Resilience, TU Delft 17-21 July 2016 (Int. Conference)
- 20/07/2016 *“The Lost Identity of Izmir”*, 17th IPHS Conference, History-Urbanism-Resilience, TU Delft 17-21 July 2016 (Int. Conference)
- 28/01/2017 *“Transregional Urbanism in Izmir”*, AIARG Conference, Sixth Annual Conference, WIT, Waterford, 27th-28th January 2017 (Int. Conference)
- 12/07/2017 *“The Importance of The Representation of Waterfronts Narratives As A Planning Tool For The Conservation Of Port City: The Case Of Izmir”*, AESOP Annual Conference'17, Lisbon, Portugal, 11-17 July 2017 (Int. Conference)
- 12/07/2017 *“Re-Thinking Istanbul's Waterfronts”*, AESOP Annual Conference'17, Lisbon, Portugal, 11-17 July 2017 (Int. Conference)
- 08/09/2017 *“Narratives and Identity Creation in Izmir since the 18th century: A case study of port city culture formation”*, International Conference: Associazione Italiana di Storia Urbana, Naples, Italy, 7-8-9 September 2017 (Int. Conference)
- 19/10/2017 *“An Introduction to Research Methodology: Narrative Analysis”*, Launch OASE #98 at Faculty of Architecture, Campus Sint-Lucas, KU Leuven, Ghent, Belgium, 19 October 2017 (Int. Conference)
- 08/11/2017 *“Network of Oil Currents in Germany”*, Petroleumscapes from Hamburg to Dunkerque, Leiden, 8 November 2017
- 22/11/2017 *“Planning Manuals as Tools for Modernization and Nation Building: The circulation of ideas through German-speaking architects and urban planners in Turkey, 1923-1950”*, The Tools of the Architects, Delft, the Netherlands, 22 November 2017 (Int. Conference)

Tezler

- 2015 *The Waterfront Regeneration Projects and Contemporary Design Approaches of European Port Cities*, MSc Dissertation, Istanbul Technical University. 200pp.
- 2018 *Kıyı Yenileme Projeleri: Proje Geliştirme Stratejileri ve Koruma Yaklaşımları*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi. 165ss.

Hakemli Bildiriler

- Taniş, Fatma. "The Lost Identity of Izmir". In Carola Hein (ed.) International Planning History Society Proceedings, 17th IPHS Conference, History-Urbanism- Resilience, TU Delft 17-21 July 2016, V.01 p.371, TU Delft Open, 2016.
- Taniş, Fatma; Erkök, Fatma. "Learning from Waterfront Regeneration Projects and Contemporary Design Approaches of European Port Cities". In Carola Hein (ed.) International Planning History Society Proceedings, 17th IPHS Conference, History-Urbanism-Resilience, TU Delft 17-21 July 2016, V.03 p.151, TU Delft Open, 2016.

Davetli Olarak Katılınan Sempozyum ve Verilen Dersler

- 13/10/2017 *"The Image of Izmir from the Aegean Sea"* Symposium 'From Dudok To The 21st Century: Redesigning the City', İzmir, Turkey, 13-14 Ekim 2017 (Int. Symposium), İzmir, Türkiye
- 23/11/2017 *"Migration, Narratives, and Identity Creation in Izmir since the 19th century"*, Cergu Conference on Port Cities and Migration in The Modern Era, (Int. Conference), Göteborg, İsveç
- 05/10/2017 *"The Port City Izmir As a Cross-Cultural Construct"*, (Yüksek Lisans Diploma Projesi Kapsamında, Methods & Analysis, TU Delft), Delft, Hollanda.

19/04/2018 Diploma Projesi Ara Jürisi (Yüksek Lisans Diploma Projesi Kapsamında, P3, Methods & Analysis, TU Delft), Delft, Hollanda.

Oturum Başkanlığı ve Moderatörlük

12/07/2017 AESOP Annual Conference'17, Lizbon, Portekiz, 11-17 July 2017 (Int. Conference)

26/03/2018 BNA Next Step, Delft, Hollanda

Bilimsel Araştırma Projeleri

2013-2014 20. Yüzyıl Başında İstanbul'da Kent Konutu Tipolojisinin İncelenmesi, Bilimsel Araştırma Projesi (Doç. Dr. Derin Öncel ile birlikte)

2017-2018 The culture of planning and the role of the manual: Past, present and future (Carola Hein, Herman van Bergeijk ve Cor Wagenaar ile birlikte, EFL Vakfı tarafından fonlanmıştır)

2017 Global Petroleumscape (Carola Hein vd. ile birlikte)

Sergiler

2017 Petroleumscape Exhibition, Delft / Leiden (Carola Hein vd. ile birlikte)

Profesyonel / Akademik Üyelikler

2008- İzmir Mimarlar Odası (*Mimar*)

2016- Design & History Research Group Delft University of Technology (*Araştırmacı*)

2016- International Planning History Society IPHS (*Araştırmacı*)

2016- Center for Global Heritage and Development Leiden-Delft-Erasmus (*Araştırmacı*)

2018- European Architectural History Network EAHN (*Araştırmacı*)

2018- Global Architectural History Teaching Collaborative GAHTC (*Araştırmacı*)

Yabancı Diller

İngilizce	C1
Almanca	C1
İtalyanca	B1
Portekizce	A2
Flemenkçe	A1

