

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

**KENTSEL TASARIM PROJE YAKLAŞIMLARI,
TARİHİ ALANLAR VE SAHİL ŞERİTLERİNDE UYGULANABİLİR
PROJELER; PERŞEMBE PAZARI ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Umut DOĞAN**

**Anabilim Dalı: Kentsel Tasarım
Programı: Kentsel Tasarım**

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Gülşen ÖZAYDIN

KASIM 2008

**T.R.
MİMAR SİNAN FINE ARTS UNIVERSITY
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**APPROACHES OF URBAN DESIGN PROJECT, PRACTICABLE
PROJECTS AT HISTORICAL PLACES and COASTLINE AREAS; CASE
STUDY OF PERŞEMBE BAZAAR**

M.Sc. Thesis by

Umut DOĞAN

**Institute of Science and Technology
Programme of Urban Design**

Supervisor: Doç. Dr. Gülşen ÖZAYDIN

DECEMBER 2008

Umut DOĞAN tarafından hazırlanan KENTSEL TASARIM PROJE YAKLAŞIMLARI, TARİHİ ALANLAR VE SAHİL ŞERİTLERİNDE UYGULANABİLİR PROJELER; PERŞEMBE PAZARI ÖRNEĞİ adlı bu tezin7. / lisans..... tezi olarak uygun olduğunu onaylım.

Doc. Dr. Gülşen ÖZAYDIN

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafındanSBPB..... Anabilim Dalında

.....7. / lisans..... tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: : Doc. Dr. Gülşen ÖZAYDIN

Üye : PROF. DR. GÜLİN KOCAN

Üye : Doc. Dr. İclal Dincer

Üye : _____

Üye : _____

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

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
SUMMARY.....	v
ÖNSÖZ.....	vii
TABLO LİSTESİ.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ.....	1
AMAÇ, YÖNTEM ve KAPSAM.....	16
BÖLÜM 1: KAVRAMSAL YAKLAŞIMLAR.....	18
1.1. KENTSEL TASARIM.....	18
1.1.1. Kentsel Tasarım Süreci	23
1.1.1.1. Anlayış Evresi:	23
1.1.1.2. Tasarım Evresi:.....	24
1.1.1.3. Seçim Evresi:.....	24
1.1.1.4. Uygulama Evresi:	24
1.1.1.5. Uygulama Sonrası Evresi:.....	25
1.1.2. Kentsel Tasarım Proje Yaklaşımları.....	25
1.1.2.1. Proje Türleri	27
1.1.2.2. Hukuksal Boyut	28
1.1.4. Kentsel Dönüşüm.....	29
1.1.4.1. Kentsel Dönüşüm – Kentsel Tasarım İlişkisi.....	31
1.1.5. Kentsel Tasarım Projelerinde Ölçek.....	32
1.2. TARİHİ ALANLAR.....	37
1.2.1. Tarihi Çevrelerin Bileşenleri	38
1.2.2. Tarihi Çevrelerin Karakteristik Yapıları	40
1.2.3. Tarihsel Kent Merkezleri Sorunları	41
1.2.4. Tarihsel Kent Merkezlerinde Planlama Yaklaşımları.....	42
1.3. SAHİL ŞERİTLERİ VE KIYI BANDI	44
1.3.1. Kıyı – Sahil Kavramlarının Karşılaştırılması	45
1.3.2. “Kıyı” Kavramsal Yaklaşımı.....	47
1.3.3. “Sahil Şeridi” Kavramsal Yaklaşımı.....	48
1.3.4. Kentsel Tasarım – Kıyı ve Sahil Şeridi.....	50
1.3.5. Sahil Şeridinde Yapılabilecek Uygulamalar.....	50
1.4. BÖLÜM SONUCU	51
2. ÖRNEKLER ÜZERİNDEN KENTSEL TASARIM PROJE	
YAKLAŞIMLARI	53
2.1. DÜNYA ÖRNEKLERİ	54
2.1.1. Barcelona- Poblenou Örneği.....	54
2.1.2. Londra- Docklands Örneği	57
2.1.3. Londra- Paddington Waterside Örneği	60
2.1.4. Londra-Thames Gateway Örneği.....	64
2.1.5. Rotterdam – Kop Van Zuid Örneği.....	67
2.1.6. Cenova-Cenova Limanı Örneği	70
2.1.7. Belfast-Belfast Kıyıları Kentsel Dönüşüm Projesi	73
2.1.8. İskandinavya Örneği	76

2.1.9. Glasgow - Ravenscraig / Bura Dönüşüm Programı	78
2.2. TÜRKİYE ÖRNEKLERİ	83
2.2.1. Karaköy- Galataport Örneği	83
2.2.2. Bursa-Merinos Kültür Merkezi ve Parkı Projesi	87
2.2.3. Küçükçekmece-Kent Merkezi Ulusal Kentsel Tasarım Projesi.....	91
2.2.4. Fatih-Ayvansaray Kentsel Yenileme Projesi.....	94
2.2.5.Konak- İzmir Konak Meydanı Örneği	97
2.3. YURT DIŞI KENTSEL TASARIM PROJE YAKLAŞIMLARI	103
2.4. YURT İÇİ KENTSEL TASARIM PROJE YAKLAŞIMLARI.....	105
2.4.1. Kentsel Tasarım Türkiye Planlama Sistematığı İçindeki Konumu.....	107
2.4.1.1. Türkiye Planlama Kademelenmesi	109
2.4.1.2. İmar Kanunları ve Kent Planlama	112
2.4.1.3. Kentsel Tasarım Projesi Üreten Kurumlar	113
2.5. BÖLÜM SONUCU	115
3. ÖRNEK ALAN ÇALIŞMASI PERŞEMBE PAZARI.....	121
3.1. HALIÇ YERLEŞİMİ.....	121
3.1.1. Haliç Tarihsel Gelişimi	122
3.1.1.1. İlk Çağlardan İstanbul'un Fethine Kadar Haliç	123
3.1.1.2. Cumhuriyet Döneminde Haliç	131
3.1.2. Haliç Kıyısındaki Plan Kararları.....	134
3.1.2.1. Haliç Dönüşüm Süreci	146
3.2. PERŞEMBE PAZARI	148
3.2.1. Alanın Konumu ve Tarihsel Gelişimi	149
3.2.2. Günümüze Kadar Olan Süreçte Yapılan Planlı Müdahaleler	152
3.2.3. Günümüzde Perşembe Pazarı	156
3.2.4. Perşembe Pazarı Planı	159
3.2.4.1. Plan Süreci	160
3.2.4.2. Planlama Amaç ve Hedefleri.....	164
3.2.4.3. Planın Dünyaı Örnekleri Çerçevesinden Değerlendirilmesi	165
3.2.5. Değerlendirme ve Öneriler	167
4. SONUÇ	170
KAYNAKLAR.....	159
EKLER.....	164
ÖZGEÇMİŞ.....	172

KENTSEL TASARIM PROJE YAKLAŞIMLARI, TARİHİ ALANLAR VE SAHİL
ŞERİTLERİNDE UYGULANABİLİR PROJELER; PERŞEMBE PAZARI ÖRNEĞİ

(Yüksek Lisans Tezi)
Umut DOĞAN

MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Kasım 2008

ÖZET

Sanayileşme süreci sonrası kentlerde oluşan sorunların çözümlerine yönelik bir takım araçlar geliştirilmiştir. Farklı çözümler beraberinde farklı şekillenmeler getirmiştir. Toplumun ekonomik ve sosyal gelişmişliğin göstergelerinden biri olan kentler, bu farklı yapılanmalarla beraber giderek daha karmaşık bir yapıya bürünmüşlerdir. Köhneleşen kentsel mekânlar, fonksiyonunu yitiren sanayi alanları ve tarihi nitelikli kentsel alanlar bahsedilen sorunların yoğun yaşandığı kentsel odaklar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu gibi alanların kente yeniden kazandırılmasında “Kentsel Tasarım” kavramının uygulama alanı olduğu bilinmektedir. Bunun yanında günümüz kentsel yaşam gereksinimlerini karşılamak ve yaşam standardını arttırmak konusunda da yine mekânla bütünleşen bir uygulama aracı olarak “Kentsel Tasarım” kavramı karşımıza çıkmaktadır.

Bu disiplin aracıyla kentsel mekânlar sahip oldukları varlığı, tarihi ve karakterini sürdürülebilmektedir. Bu bağlamda, kentsel tasarım proje yaklaşımları, yurt dışı ve yurt içi olmak üzere ele alınmıştır. Kentsel tasarımın ülkelerin planlama sistematığı içerisindeki konumu ve konu edindiğı alanı ele alış biçimi proje örnekleri bağlamında değerlendirilmiştir. Özellikle kentlerin karşı karşıya olduğu sanayileşme ve hızlı nüfus artışının beraberinde getirdiğı problemler kentsel tarihi dokulara ve kıyı alanlarını risk altına sokmuştur. Bu bağlamda özellikle “tarihi nitelikli alanlar” ve “sahil şeritleri” üzerine durulmaktadır.

Tarihsel geçmişi ve doğal özellikleriyle dünyanın en önemli kentlerinden biri olan İstanbul sözü edilen kentsel risk altındaki kentlerdendir. Haliç alt bölgesi de kent içinde sahip olduğu kültürel ve doğal özellikler ile İstanbul Metropoliten Alanı

içerisinde önemli bir konumdadır. Bütüncül olmayan ve noktasal projelerle yönlendirilmeye çalışılan alan sahip olduğu potansiyelleri kentli ile buluşturamamaktadır. Yine parçacıl bir yaklaşımla ele alınan Haliç bölgesi içerisinde yer alan “Perşembe Pazarı” planı da çalışma kapsamında değerlendirilmiştir.

Bilim Kodu :

Anahtar Kelimeler :Kentsel tasarım, Sahil şeridi, Perşembe pazarı, Planlama yöntemi, Tarihi nitelikli mekan

Sayfa Adedi :173

Tez Yöneticisi : Doç. Dr. Gülşen ÖZAYDIN

APPROACHES OF URBAN DESIGN PROJECT, PRACTICABLE PROJECTS AT
HISTORICAL PLACES and COASTLINE AREAS; CASE STUDY OF
PERŞEMBE BAZAAR

(M.Sc. Thesis)
Umut DOĞAN

MIMAR SINAN FINE ARTS UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY

November 2008

SUMMARY

Today, some tools are developed for solutions related to process of industrialization and problems in cities resulting from this process. Different analyses bring different structuring. The cities, which are indications of development, have become more complicated parallel to these different types of structuring. Dilapidated urban areas, industrial regions which lost their functionality and historic urban areas are the city focal points in which above mentioned problems have been lived. Regaining of this type of areas within the city is known as application area of “Urban Design” concept. Apart from that, “Urban Design” concept appears as an application tool which integrates with space for meeting requirements for urban life and live standards.

In the study, the essence and history of urban areas are studied as local and foreign locations via urban design discipline. The position of urban design in the planning methodology of countries and its approach to the treated areas are considered on the basis of project examples. Industrialization and rapid population growth that cities need to deal with are caused historical textures and coastal areas of cities to become in danger. Without studying on above mentioned risk, “historical places” and “coastlines” are accentuated.

Istanbul with its historical background and natural beauty that make it one of the most significant cities of the world is also among the cities under urban risk. Lower

part of Golden Horn (Haliç) is also has an important location within Istanbul Metropolitan Area by courtesy of its cultural and natural properties. Region and sample area of the study which are tried to directed with nonintegrated and point projects cannot bring its potential together with city residents. Plan of “Perşembe Bazaar” in Golden Horn (Haliç) Region which is considered with a segmental approach is also examined under scope of this study.

Science Code :

Key Words : Urban Design, Historical Places, Planning Methodology, Coastlines,
Perşembe Bazaar

Page Number:173

Supervisor : Gülşen ÖZAYDIN

ÖNSÖZ

“Kentsel Tasarım Proje Yaklaşımları , Tarihi Alanlar ve Sahil Şeritlerinde Uygulanabilir Projeler; Perşembe Pazarı Örneği” başlıklı bu çalışmamda, öncelikle bu sürecin her aşamasında yardımları ve desteklerinden dolayı **Doç. Dr. Gülşen ÖZAYDIN**'a teşekkür ediyorum. Yine bu çalışmamı “Akademik Araştırmaları Destekleme” kapsamında değerlendirerek çalışmama destek olan **İstanbul Büyükşehir Belediyesi**'ne teşekkür ediyorum. Ayrıca çalışmamın her aşamasında yanımda olan, alan bilgisiyle metin düzeltmelerine önemli katkılarda bulunan **Sinem TARLAK**' a ve eğitimim konusunda her türlü desteği sağlayan “ **Aileme**” de teşekkür etmek istiyorum.

Umut DOĞAN

TABLO LİSTESİ

Tablo 1:Terminolojik Karşılaştırma	46
Tablo 2: Kıyı kenar Çizgileri ve onlarla ilgili kıyı şeritleri (3621 numaralı Kıyı Kanuna bağlı 3 Ağustos 1990 tarihli ve 20594 sayılı resmî yönetmelikten alınmıştır)	49

EKLER LİSTESİ

Perşembe pazarı güncel durum görünümüleri.....	164
Arazi zemin kat kullanımı / kat adetleri.....	165
Ulaşım kademelenmesi ve odaklar.....	166
Tarihi eserler.....	168
Kamusal-yarı kamusal/yarı özel- özel kullanım alanları.....	169
Gece gündüz kullanım alanları.....	170
İmaj analizi.....	171
Sentez.....	172

SEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1: Barselona - Poblenou Bölgesi - 22@ Proje Alanı Kent İçi Konumu.....	55
Şekil 2.2: Barselona - Poblenou Bölgesi - 22@ Proje Alanı Genel Görünümü (http://www.22barcelona.com).....	55
Şekil 2.3: Barselona - Poblenou Bölgesi-22@ Tasarım Projesi (www.arkitera.com)	56
Şekil 2.4: Barselona - Poblenou Bölgesi - 22@ Proje Alanı (Umut Doğan Arşivi) ..	56
Şekil 2.5: Londra – Docklands Projesi – Proje Öncesi Görünümler (www.mimarist.com)	58
Şekil 2.6: Londra – Docklands Projesi – Proje Öncesi Görünümler (www.mimarist.com)	58
Şekil 2.7: Londra – Docklands Bölgesi Planı (www.mimarist.com)	59
Şekil 2.8: Paddington, 1999/ 2000 (kaynak: www.paddingtonwaterside.co.uk)	60
Şekil 2.9: Paddington, 2005/2006 (kaynak: www.paddingtonwaterside.co.uk).....	61
Şekil 2.10: Paddington Kıyı Gelişimi planı (kaynak: www.paddingtonwaterside.co.uk)	62
Şekil 2.11: Kanalın 200 yıllık tarihinde kıyının yeniden kullanımı (kaynak: www.paddingtonwaterside.co.uk).....	63
Şekil 2.12: Paddington Projesi- Ticaret Merkezi (kaynak: www.paddingtonwaterside.co.uk)	63
Şekil 2.13: Thames Gateway Projesi (Kaynak: http://www.cabe.org.uk)	64
Şekil 2.14: Thames Gateway , Mevcut Durum ve Proje Önerisi (Kaynak: http://www.cabe.org.uk)	65
Şekil 2.15: Rotterdam - Kop van Zuid Genel Görünüm (http://issuu.com).....	67
Şekil 2.16: Rotterdam - Kop van Zuid Genel Görünüm (http://www.kopvanzuid.info/?id=12)	68
Şekil 2.17: Rotterdam - Kop van Zuid Genel Görünüm (http://www.kopvanzuid.info/?id=12)	69
Şekil 2.18: Cenova genel görünüm (kaynak: www.mimarist.org.com)	70
Şekil 19: Cenova Liman Projesi (kaynak: www.mimarist.org.com).....	71
Şekil 2.20: Cenova Liman Projesi Genel Görünümü (kaynak: www.mimarist.org.com)	71
Şekil 2.21: Kuzey İrlanda /Belfast (kaynak: Belfast Kent Konseyi, www.belfastcity.gov.uk)	73
Şekil 2.22: Kuzey İrlanda /Belfast Projesi / Yeni ve Eski Durum (kaynak: Belfast Kent Konseyi, www.belfastcity.gov.uk).....	74
Şekil 2.23: Kuzey İrlanda /Belfast / Uzak Geçmiş, Yakın Geçmiş ve Günümüz (kaynak: Belfast Kent Konseyi, www.belfastcity.gov.uk).....	74
Şekil 2.24: Kuzey İrlanda /Belfast Projesi Yönetim Yapısı (Belfast kent konseyi, (kaynak: Belfast Kent Konseyi, www.belfastcity.gov.uk).....	75
Şekil 2.25: İskoçya/ Glasgow, Ravenscraig-Bura Ülke Bölge İçi Konumu	78
Şekil 2.26: İskoçya/ Glasgow, Ravenscraig-Bura Hava Fotoğrafi.....	78
Şekil 2.27: Ulaşım stratejisi.....	79
Şekil 2.28: İskoçya/ Glasgow, Ravenscraig-Bura Dönüşüm Projesi Ekolojik Koruma Stratejisi.....	79

Şekil 2.29: İskoçya/ Glasgow, Ravenscraig-Bura Dönüşüm Projesi Arazi Kullanımı	79
Şekil 2.30: İskoçya/ Glasgow, Ravenscraig-Bura Dönüşüm Projesi – Master Plan Özellikleri	80
Şekil 2.31: Dünya örnekleri tablosu	82
Şekil 2.32: Galataport projesi yerleşim detayı (kaynak:www.arkitera.com)	84
Şekil 2.33: galataport proje genel görünüm (kaynak: www.arkitera.com)	85
Şekil 2.34: galataport projesi genel görünüm 2 (kaynak: www.mimdap.org)	85
Şekil 2.35: Bursa merinos kültür parkı projesi görünüşü,maket (kaynak: www.arkitera.com)	88
Şekil 2.36: Bursa merinos kültür merkezi ve parkı projesi vaziyet planı (kaynak: www.arkitera.com)	89
Şekil 2.37: Bursa merinos kültür merkezi ve projesi gece görünümü (kaynak: www.arkitera.com)	89
Şekil 2.38: Küçükçekmece ilçesi kent merkezi ulusal kentsel tasarım yarışması proje alanı ve yakın çevresi 1.ödü (kaynak: www.arkitera.com)	91
Şekil 2.39: Küçükçekmece ilçesi kent merkezi ulusal kentsel tasarım yarışması proje alanı gece görünümü (kaynak: www.arkitera.com)	92
Şekil 2.40: Ayvansaray projesi çalışma alanı (kaynak: www.arkitera.com)	94
Şekil 2.41: Ayvansaray projesi genel görünüm (kaynak: www.arkitera.com)	95
Şekil 2.42: Ayvansaray projesi fonksiyonel görünüm (kaynak: www.arkitera.com)	96
Şekil 2.43: İzmir konak meydanı projesi siluet (kaynak: www.arkitera.com)	97
Şekil 2.44: İzmir konak meydanı projesi görünüş (kaynak: www.arkitera.com)	98
Şekil 2.45: İzmir konak meydanı projesi genel görünüm (kaynak: www.arkitera.com)	99
Şekil 2.46: Türkiye örnekler tablosu	101
Şekil 2.47: Genel değerlendirme tablosu	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Şekil 3.1: 1900’lü yıllarda İstanbul ve civarı (Kaynak:Çelik Z, Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları,1998, İstanbul)	122
Şekil 3.2: 2007’li yıllarda Haliç hava fotoğrafı (Kaynak: Google Earth)	122
Şekil 3.3: 1422 yılı Christoforo Boundelmonte’nin Konstantinopolis Haritası (kaynak: Yüçetürk E. (2001),a.g.e.)	124
Şekil 3.4: Fetih Öncesi Arazi Kullanımı, (kaynak: Beyoğlu, Dolapdere-Piyalepaşa 1.Etap Plan ve	126
Şekil 3.7: 15–16.yy Haliç Arazi Kullanımı (kaynak: Beyoğlu, Dolapdere-Piyalepaşa 1.Etap Plan ve Analitik Etüt Raporu, Beyoğlu Belediyesi,2001)	129
Şekil 3.8: 17–18.yy Haliç Arazi Kullanımı, (kaynak: Beyoğlu, Dolapdere-Piyalepaşa 1.Etap Plan ve Analitik Etüt Raporu, Beyoğlu Belediyesi,2001)	130
Şekil 3.9: 1923-1950 yılları arası Tarihi Yarımada planı (kaynak: Kuban, 1996: 387) Kuban, D., (1996), İstanbul, Bir Kent Tarihi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul	131
Şekil 3.10: 19-20.yy Haliç Arazi Kullanımı, (kaynak: Beyoğlu, Dolapdere-Piyalepaşa 1.Etap Plan ve Analitik Etüt Raporu, Beyoğlu Belediyesi, 2001)	133
Şekil 3.11: 1851 Tarihli Haliç ve Çevresini Gösterir Mühendishane Haritası (Kaynak: İBB Planlama Müdürlüğü)	135
Şekil 3.12: 1937 Henri Prost Planı (kaynak: İBB Planlama Müdürlüğü)	137
Şekil 3.13: Haliç bölgesinde öngörülen proje alanları (Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Projeler Daire Başkanlığı, Yatırım Planlama Müdürlüğü)	146
Şekil 3.15: Perşembe Pazarı hava fotoğrafı	149
Şekil 3.14:Perşembe Pazarı İstanbul İçin	149

Şekil 3.16:Perşembe Pazarı Zemin Kat Arazi Kullanımı (Kaynak: Perşembe Pazarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu)	151
Şekil 3.17: Perşembe Pazarı Mülkiyet Durumu (Kaynak: Perşembe Pazarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu).....	151
Şekil 3.18: 1905 Goad haritası (üstte) ve Güncel durum (altta).....	152
Şekil 3.19: 1980 İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı (kaynak: İMP)	153
Şekil 3.20: 1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı (kaynak: İBB).....	154
Şekil 3.21: 1995 İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı (kaynak: İMP)	154
Şekil 3.22:2006 İstanbul İl Çevre Çevre Düzeni Planı (kaynak: İMP)	155
Şekil 3.23:Perşembe Pazarı genel görünüm,2008	156
Şekil 3.24: Arazi Kullanımı.....	158
Şekil 3.25: Perşembe Pazarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.....	163

GİRİŞ

Sanayileşme sürecinin sorunlarıyla birlikte kentlerde oluşan sağlıksız yapılaşma, barınma, sağlık, ekonomik ve sosyal sorunlar, kentlerimizin gün geçtikçe birbirinden farklı ihtiyaçlara göre şekillenmesine neden olmaktadır. Toplumun ekonomik ve sosyal gelişmişliğin göstergelerinden biri olan kentler, nüfus artışı ve hızlı kentleşmenin yarattığı olumsuz sorunlarla birlikte giderek daha da karmaşık hâle dönüşmektedir. Böylece kentler, yaşanamayan alanlar olmakta, içinden çıkılamayacak yapılara bürünmektedir. Teknolojik gelişmeler ve sanayileşme, modern planlama anlayışına yardımcı olsa bile kenti kentliler için yeniden düzenleme çalışmalarına duyulan ihtiyaçları her geçen gün arttırmaktadır.

Kentin beslendiği en önemli kaynaklardan biri de tarihsel süreçler sonunda oluşan birikimlerin mekâna yansımalarıdır. Tarihi dokudaki çözümler; altyapı sorununa, tarihi çevrede büyük tahribatlara ve kentin çeşitli koşullardan sağlıksızlaşmasına yol açmaktadır. Kentin sorunlarının çözülebilmesinde yeni araçlara gerek duyulduğu için çözüm yolları arayışları gündeme gelmektedir.

Kentsel tasarım, tarihi dokunun kent planlaması içinde korunmasına yönelik planlama çalışmalarında ihtiyaç duyulan bir disiplin aracıdır. Bu disiplin aracıyla kentsel mekânlar varlığı, tarihi ve karakterini sürdürülebilir. Bu bağlamda, tez çalışması kentsel tasarım çerçevesindeki proje yaklaşımlarının tarihi alanlar ve sahil şeritlerinde uygulanabilirliği, planlama çalışmaları açısından ilişkilendirilecektir. Tarihi doku içindeki sahil yolu ve yakın çevresini kapsayan proje alanları, kıyı alanlarını ön plana çıkarmıştır. Kıyı alanlarının düzenlenmesindeki amaç, doygunluğa ulaşan kent merkezlerinin dışına çıkılmak istenmesidir.

AMAÇ, YÖNTEM ve KAPSAM

Bu çalışmanın amacı, modern kentsel tasarım proje yaklaşımları çerçevesinde İstanbul'un tarihi dokusu içindeki sahil şeritlerinin kentsel bütün içinde yeniden kullanımı için bir kentsel tasarım yaklaşımı oluşturmaktır.

Kentsel tasarımın tarihi alanlar ve sahil şeritleriyle ilişkisi proje yaklaşım örnekleriyle daha iyi anlaşılabilir. Kent planlama açısından toplanan verilerin kentsel tasarımın uygulanabilir projeleriyle değerlendirilip, daha sonra uygulamayı yönlendirecek bir tasarım rehberi olması beklenmektedir.

Çalışmada; tarihsel birikimin gözetilip ve sürekliliğinin sağlanmasına, tarihi dokunun korunmasına, kıyı ve sahillerde uygulamaya yönelik öneriler geliştirilmesine dikkat edilmiştir. Ortaya konan önerilerin etkin ve işlevsel kamu kullanımına yönelik olması üzerinde durulmuştur. Çalışma alanındaki kültürel varlıkların yerel değerlerini ortaya koyarak bu değerlerin kent bütünüyle ilişkisinin koparılmaması üzerinde durulmuştur. Bu açıdan çalışma, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin faaliyetlerine de katkı sağlayacak bir nitelik taşımaktadır.

Çalışmada yöntem; kavramsal ve kuramsal altyapının literatür taraması ile desteklenmesi, kuramsal çerçevede proje yaklaşımları ve uygulanmış örneklerin incelenmesi temeline dayanmaktadır.

Giriş bölümü dışında çalışma, üç bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde tezi oluşturan başlıklardan kısaca söz edilerek kentsel tasarım ve kentsel tasarım sürecinde proje yaklaşımlarının üzerinde durulmakta; çalışmanın amacı, yöntemi ve kapsamı hakkında bilgiler verilmektedir.

Birinci bölümde, kentsel tasarım kavramı üzerine görüşler, kentsel tasarım süreci, kentsel dönüşüm - kentsel tasarım ilişkisi, tarihi alanlar, kıyı bandı kavramsal yaklaşımları, sahil şeritlerinin kentsel yapı içindeki yeri, kullanım alanlarına yer verilecektir.

İkinci bölümde, kavramsal açıklamaların ardından örnekler üzerinden tarihi nitelikli alanlarda kentsel tasarım proje yaklaşımları, tasarımın ülkemizde ve dünyada ne şekilde uygulandığına, Dünya örnekleri, Türkiye örnekleriyle yer verilecektir.

Üçüncü bölümde ise, diğer iki bölümden hareketle, elde edilen değerlendirme kriterleriyle örnek alan çalışması Perşembe Pazarı, kentsel tasarım proje yaklaşımları genel bakış açıları kapsamında irdelenecektir.

Sonuç bölümünde ise, çalışmanın amacı ve kapsamında ele alınan konuyu geniş bir perspektifle sonuca yönelik değerlendirmelere yer verilerek elde edilen verilerin ışığında alana yönelik çalışmaların sürdürülmesi ve örnek alan kapsamında kent bütününe de etkileyecek önerilerin geliştirilmesi üzerinde durulmuştur.

BÖLÜM 1: KAVRAMSAL YAKLAŞIMLAR

Kentsel tasarım kavramı hakkında günümüze kadar çok çeşitli tanımlamalar yapılmıştır. Bu tanımlamalardan yola çıkarak bu bölümde kentsel tasarımın kavramsal belirlemeleri üzerinde değerlendirmeler yapılacaktır. Kentsel tasarım, kentsel gelişmeye kılavuzluk eden, kent ölçeğinde ayrıntılı irdeleme, çözümleme ve düzenlemenin gerçekleşmesine yardımcı olan bir disiplindir. Kentsel tasarımı bu şekilde kabul etmek, kentsel yapılı çevrenin iyileştirmesinde tasarımın sosyal bir sanat olarak önemsendiğini gösterir.

1.1.KENTSEL TASARIM

“Kentsel Tasarım” kavramı, İngilizce *Urban Design* kavramının tercümesiyle dilimize girmiştir. Kentsel tasarımın günümüz anlamıyla kullanılışı, 1956 yılında Harvard Üniversitesi’nde gerçekleştirilen kentsel tasarım konferansında ilk kez ortaya çıkar. Bu konferans, kentsel tasarımın kent planlamasının fiziki boyutunun öne çıkarması açısından önemlidir. 1957 yılında Amerikan Mimarlık Enstitüsü yayımlarıyla kamuoyunun dikkatini çeken kentsel tasarım, kısa zamanda çeşitli çalışmalarla geniş kitlelere ulaşır. “Urban Design” kavramı, 1960’lı yıllardan sonra şimdiki kullanım anlamında görülmektedir. Kentsel tasarım fikrinin çıkışının temelinde 19. yüzyıl sanayi devrimi sonrası kentlerde oluşan olumsuzlukları çözme fikrine karşı oluşan tepkiler vardır. Kentsel tasarım, bu olumsuzlukları çözmeye yönelik planlama çalışmaları ve modern şehircilik kuramlarının kentte uygulamalarının yarattığı etkilere tepkiler olarak kendini gösterir. Modern şehircilik kuramlarıyla kentte tanımlanan işlev alanları ve buna bağlı planlama çalışmaları, iki boyutlu kent planları kentte birçok tanımsız alan ortaya çıkarır. Bu bağlamda kentsel algılanabilirlik ve insan ölçeğini yok ettiği söylemi kentsel tasarımın temelini oluşturmuştur.

Kentsel tasarım iki boyutlu kent planları, mimari ve mühendislik detaylarına inmeden önce üçüncü boyuta hayat veren bir aracı disiplindir.¹ Bu yaklaşımla ele alınan kentsel tasarım, kenti kent yapan unsurların bulunduğu yerde yerini alırken

1 Karaman, A. (1999), “Bir Disiplin Olarak Kentsel Tasarımın Yeni Konumu ve İçeriği”, *I. Ulusal Kentsel Tasarım ve Kongresi Bildiriler Kitabı*. Türkiye’de 10. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Çerçevesinde bir Değerlendirme, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, s. 234- 239

kentsel çevreyi oluşturan ilişkileri çeşitli açılardan düzenler. Düzeltme ve düzenleme noktalarından hareketle kentsel tasarım kavramının günümüz koşullarında yorumlanmasında savaşlar çok etkilidir. Kentsel tasarımın, kent planlaması içinde önemini giderek hissettirmesinde II. Dünya Savaşı sonucunda var olmaya, yenilenmeye ve değişmeye çalışan dünyanın yeniden yapılanması söz konusudur. Kentsel tasarım, kent ölçeğinde detaylı irdeleme ve düzenlemeye olanak sağlarken bu çalışmaları uygulama biçimine dönüştürür. Dönüşüm sürecinde, kentin sokak, mekan, park, açık alanlar vb. unsurlarının yapılarla olan ilişkisini tasarlar. Kentsel tasarımın çıkış noktasında kentleri kent yapmaktan uzaklaştıran, aksayan yönlerin düzeltilmesi vardır.

Kentsel tasarım; mimarlığın, peyzaj mimarlığı ve kent planlamanın birleştiği noktadadır. İçeriğini mimari ve peyzaj mimarlığının tasarım, çağdaş planlamanın çevresel yönetim ve sosyal bilim geleneğinden alır. Kent formunun algılanabilir beşeri özellikleri ile ilgilenir. Mimar tek bir bina ve bina kompleksi tasarlayabilir. Peyzaj mimarı bahçe, park tasarlayabilir, çevre mühendisi altyapı sistemini tasarlayabilir. Fakat bütün bu kamusal değişiklikler parçacıdır. Yapılanmış çevre ise bunların hepsini içermektedir. Kentsel tasarım, bunların birbirleri ile ilişkilerinin oluşturulmasında, ekonomik sosyal ve hukuki olarak, formal ve kamusal anlamda kurulan bir organizasyondur.² Kamusal alanların kentsel tasarım boyutunda düzenlenmesinde, değişen kentin tasarımın beslendiği kaynakları yaşam standartlarını içine almasına dikkat edilmelidir. Tasarımın sanatın bir kolu olduğu gerçeğinden hareketle tasarımcının, kentlinin nefes aldığı, yaşadığı koşulları göz ardı ederek sadece sanatsal kaygılar gütmesi doğru değildir. Aksi takdirde kentsel tasarım sadece estetik kaygı olmaktan öteye geçemeyerek planlama sistematığı içindeki amacına ulaşamaz.

Kentsel tasarım politikaları, insanların aktivitelerini, ekonomik statülerini, estetik değerlerini zenginleştirmesi bakımından doğal ve yapay çevre arasında ilişki kurar. Bu nedenle uygun tasarımların yapılabilmesi için doğa bilimleri ve sosyal bilimlerin bilinmesi gerekmektedir. Doğa bilimleri malzemenin doğası, geometrinin doğası, strüktürlerin doğası, doğal güçlere ilişkin bilgi vererek yapay çevre ile arasındaki etkileşimi anlamayı sağlamaktadır. Sosyal bilimler kültürel çevre içerisinde aktivite

² Lang, J. (1994), *Urban Design: The American Experience*, Van Nostrand Reinhold, New York, pp.46-57

sistemlerinin anlaşılması, aktivitelerin dağılımı ve estetik teorilerin anlaşılmasını sağlamaktadır.³

Kentsel tasarımda fiziksel mekânı düzenlemek:

Kentsel tasarım süreci içindeki en önemli öğelerden biri fiziksel mekândır. Kentsel tasarım ile mekân birbirini tamamlar ve birbirine kaynak oluşturarak birbirinden beslenir. Kentsel tasarım, kentsel mekânda çok boyutlu ve ayrıntılı düzenleme yöntemidir. Burada çok boyutluluk, fiziksel üç boyuta ek olarak, maliyet – olabilirlik ve programlama – zamanlama anlamında dördüncü ve beşinci boyutların da katılması; ayrıntılı düzenleme ise, uygulama için gereken tüm ayrıntıların, uygulama politika ve araçları ile birlikte düzenleme kapsamı içinde tanımlanması anlamındadır.⁴ Mekân ile tasarım arasındaki ilişki çeşitli tasarım kitaplarında şu şekilde ortaya konmuştur:

Kentsel tasarım bir alandaki bina ve bina gruplarının oluşturduğu her türlü açık alan ve sokakların bir bütünlük içerisinde tasarlanmasıdır. Kısaca kentsel tasarımı insanlar için mekân yapma sanatı diyebiliriz.⁵ Kentsel tasarım mekân düzenleme sanatıdır. Mekân insanı çevreden belli bir ölçüde ayıran ve içinde eylemlerini sürdürmesine elverişli olan boşluktur.⁶ Kentsel tasarım sadece fiziksel olarak mekân yaratma aracı değil; ayrıca kentsel yaşamı ve sosyal aktiviteleri organize etmenin de etkili bir aracıdır.⁷

Sosyal mekânda yaşam kalitesi oluşturmak:

Kentsel mekân, sosyal alanların yeni ilişkilerinde, kentsel yaşam kalitesinin oluşmasında, kalitenin artmasında ve çevre düzenin kurulması gibi çeşitli işlevleri bünyesinde barındıran kenti kent yapan en önemli öğelerdendir. Kentlerin oluşum sürecinde önemli rol oynamıştır. Bu alanların varlığıyla birey, sosyo-kültürel yaşantısını, kentsel fiziksel çevre kurgusu içerisinde aktiviteler ile sürdürmektedir. Nitekim kamusal alanda yaşanan her şey, herkese açıktır. Herkes tarafından

³ Lang, J. (1994), a.g.e., s.69

⁴ Bilsel, A., Bilsel, S. ve Bilsel, C. F. (1991), “Kentsel kamu alanlarının düzenlenmesinde kentsel tasarım tekniğinin kullanımına planlama bütününde kuramsal yaklaşım”. *Kamu Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, ss. 48-51

⁵ Raynsford, N., ve Lipton, S., (2000), *Urban Design in the Planning System towards Better Practice*, CABE Publications, London, pp. 80-95

⁶ Hasol, D., (1975), *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, ss.43-48

⁷ Moughtin et al, C.; (1999), *Urban Design Methods and Techniques*, Architectural Press.

görülebilecek bir açıklığa sahiptir. Açıklık, insanların rutin günlerinde ya da topluluk olarak paylaştıkları etkinliklerde kişileri ve en mühimi toplumu birbirine bağlayan bir zemin oluşturur.

Kentsel tasarımda çevreyi biçimlendirmek:

Kentsel tasarım, sadece fiziksel özellikleri biçimlendirmek değil, doğal peyzajı ve yapılı çevreyi uzaklık, malzeme, ölçek, görünüş, bitki örtüsü, arazi alanı, su özellikleri, yollar, yapı tarzlarını oluşturan öğeleri yönlendirmektir. Kentsel tasarım, yapılı çevrenin özel kamusal alanlar arasındaki insan deneyimlerini sorgular. Günümüzde kamusal alanın en belirleyici özelliği olan bireyleri bir araya getirme, onları birbirleriyle ilişkilendirme ya da birbirlerinden ayırma gücünü kısaca ortak ilgi ve iletişim alanı olma özelliğinin özellikle kitle toplumunda (mass society) kaybolduğunu kabul eder.⁸

Kentsel tasarımın ilgi alanına kentsel çevrenin görsel nitelikleri, estetiği ve yaşam kalitesi girmektedir. Kentsel yapı düzeninin elde edilmesi için yöntem, teknik ve değerlendirmeler bu süreçte geliştirilmekte ve doğal yapıyla uyumlu ilişkiler kurulması hedeflenmektedir.⁹

Kentsel tasarım, kentsel gelişmeye kılavuzluk etmesine ve kentsel yapılı çevrenin kalite iyileştirmesinde esaslı bir rol oynamasına rağmen, bu sosyal sanat ancak son zamanlarda ayrı bir disiplin olarak önemsenmeye başlamıştır. Hem profesyoneller hem de akademik çevrelerce tartışılan konular, yalnızca kentsel tasarımın bileşen elementlerine dair değil, aynı zamanda, kent planlama, mimarlık, peyzaj mimarlığı, mühendislik gibi yapısal sanatlarla olan ilişkileri bağlamında yoğunlaşmaktadır.¹⁰ Yoğunlaşan bu bağlamda kentsel tasarım, sempozyum ve kolokyumların vazgeçilmez konusu olmuş, kentleri binlerce yıllık mimari kültür, gelenek ve birikimini kent planlarındaki kesin, değişmeyen kararlar ile sınırlanmıştır.

Kentsel tasarım, sosyal, politik, ekonomik, yönetsel ve fiziksel yapısı sürekli değişim içinde olan kentin, farklı kullanımdaki bina gruplarının ve bunları besleyen yaya hareketlerinin, servislerinin, bunların arasındaki mekânlar ve objelerinin

⁸ Arendt, H., (1969), *The Human Condition*, The University of Chicago Press, Chicago, II. Press, Londra, ss.90-103

⁹ Özyayın, G. (1993), *Kentsel Tasarım Kapsamında Tarihi Kentsel Mekanlarda Arayüzlerin Düzenlenmesine Sistemli Bir Yaklaşım, Doktora Tezi*, MSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

¹⁰ Greene, S. (1992), Cityshape, communicating and evaluating community design, *Journal of the American Planning Assoc.*, s.58 (2).

tasarımı eylemidir. Bu değişimlere bağlı olarak kentsel çevrenin form ve karakterinin yeniden düzenlenmesini ve değiştirilmesini sağlayan yaratıcı bir eylemdir. Burada aktivite sistemlerini kurabilme, yerel özellikleri kavrayıp tasarımda yorumlayabilme yetisinin önemi ortaya çıkmaktadır. Kentsel tasarım, kamusal alanın fiziksel tasarımıdır.¹¹ Bu fiziksel tasarımda kendine yer bulan kamusal alanlar, bilindiği ve olması gerektiği gibi ortak paylaşım ve yaşama alanlarıdır.

Kentsel tasarım, mevcut imar düzenindeki kent planlamanın kentsel yaşamdaki isteklerin karşılanmasında çözümleri başarısız sorunlarla ilgili yeni bir imar düzeninin getirilmesi kapsamında işlemektedir. Bu bağlamda kentsel tasarım, geleneksel disiplinleri destekleyen, sorunların çözümlenmesinde yetersizlikleri gideren yeni bir meslek disiplinidir. Kentsel tasarım, kentleşmeden doğan kargaşanın, geçmişten gelen değerlerin yok olmasının ve gelişmelere koşut yeni yaşam tarzlarının ortaya çıkardığı bir eylemdir.¹² Kentsel tasarım, kentsel mekânda fiziksel, sosyo - kültürel ve sosyo - ekonomik bağlamlarda çok boyutlu, kentsel detay irdeleme ve çözümlenmelerini içeren ayrıntılı bir düzenleme yöntemidir.¹³ Kentsel mekânlar, kentlilerin psikolojik, sosyal, ekonomik ihtiyaçlarını karşılayan buluşma alanıdır. Kentsel ortak mekânları yaşatma, geliştirme ilkeleriyle, yapısal ve mekânsal çalışmaların artırılması ve bu alanların kalitesinin geliştirilmesi amacıyla farklı yapı tasarımlarına ihtiyaç vardır.

Lynch'in 1979 yılındaki tanımlamalarında "kentsel tasarım" kavramına denk düşecek biçimde, "şehir tasarımı" ifadesini kullanır. Lynch'e göre, şehir tasarımı *City Design*, genişletilmiş uzay ve geçici çevrenin yönetimi ve form çözümlerinin üretimindeki hünelerdir. Bir başka deyişle, kentsel mekânların kullanıcılar üzerindeki gündelik yaşama dair etkilerinin özel olarak irdelenmesi ve kullanıcıların günlük deneyimleri ve kişisel gelişimlerini iyileştirme arayışıdır. Bu anlamıyla fiziksel şehir planlamasına yakın olsa da, şehir tasarımı, çevresel ve kullanıcılara dair kaygılara daha fazla odaklanmış, insani amaçlara daha fazla ilgi gösterir durumdadır. Şehir tasarımı, fiziksel çevre ile bağlantısını insanlar üzerinden kurmaktadır; birincil olarak, sosyal aktörler olan insanlar ve duygusal bağlantılarını idrak ederek, dört boyutlu fiziksel çevre ile ilgilenmektedir. Kentsel tasarım, belli bir binanın ya da bir

¹¹ Karaman, A. (1999). a.g.e., ss.234-239

¹² Çubuk, M. (1991), Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu: 23-24 Mayıs

¹³ Kaplan, H., Bayraktar, N., Tekel, A., Çalgüner, T. ve Yalçın, Ö. (2003). Kentsel tasarım süreci ve yönetimine ilişkin bir alan çalışması; Çeşme-Dalyan yerleşiminde yeni bir yöntem denemesi, *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 18 (2); ss.1-15.

parçanın ayrıntılı olarak tasarımından önce, insan yapısı çevrenin genel düzeyde, büyük parçalarının tasarlanması sanatıdır.¹⁴ Kentsel tasarım, kent planlamasının, kentin fiziksel formuyla uğraş veren, inceleme gücü ve sanatsal kapasitenin ön planda olduğu bölümdür. Bu nedenle en zor ve tartışmalı süreç olduğu kabul edilmektedir.¹⁵

Kentsel tasarım üzerinde hakim olan iki farklı görüş vardır. Bir grup kentsel tasarımın kenti, estetik kaygılardan hareketle yalnızca süsleme sanatı olarak ifade etmekte, karşıt grup ise kentsel tasarımın planlama sistematığının merkezinde olduğunu kabul etmektedir. Bu bakış çerçevesinde kentsel tasarımın sınırları ve kavramsal yapısı üzerinde uzlaşılan kesin tanımlar bulunmamaktadır. Kentsel tasarım, kenti unsurlarıyla biçimlendirmek, düzenlemek, doğal kullanım alanları ve yaşanılabilir yaşam çevreleri oluşturmak için geçen süreçtir.

1.1.1. Kentsel Tasarım Süreci

Kentsel tasarım kavramı, kent planlama disiplini içerisindeki konumu nedeniyle bir takım süreçleri ifade eder. Sürecin kentler üzerindeki uygulamasından önce tasarımda, birbirini tamamlar nitelikte aşamaların oluşturulması gerekir. Kentsel tasarım da tam olarak bu noktada, bir sorunun ya da mevcut durumun algılanması süreciyle başlar. John Lang 1994, bu süreci *anlayış evresi, tasarım evresi, seçim evresi, uygulama evresi ve uygulama sonrası evresi* olarak beş ayrı evrede ele almıştır. Her evre analiz, düşüncelerin üretilmesi, sentez, tahmin, değerlendirme ve karar verme gibi kendi aktiviteleri olan tasarım süreçlerini içerir. Evreler kendi içerisindeki aktivite doğrultusunda şekillenmektedir. Bu şekilleniş tasarımcının konuyu ele alış biçimine göre de farklılaşabilmektedir.

John Lang' e göre kentsel tasarım sürecindeki evreler:¹⁶

1.1.1.1. Anlayış Evresi:

Anlayış evresi, sosyal çevrenin varolan aktivite yapısını, mekânın görünümünü ve insan ihtiyaçlarına verdiği cevabın daha iyi nasıl olabileceğini ele alıp inceleyen

¹⁴ Bartholomew, R. (1980), Urban design: some basic questions, Urban Design International, 1 (2); pp.50-55.

¹⁵ Sert, J. L. (1956), Urban Design. Progressive Architecture, 8; p.98.

¹⁶ Lang, J. (1994), *Urban Design: The American Experience*. Van Nostrand Reinhold, New York, pp.85-88

evredir. Bu incelemede kentsel tasarımcı, varolan çevreyi daha işlevsel duruma getirmek için çözümlenmesi gereken problemleri bulur ve uygun durumları ortaya çıkarır. Anlayış evresinin bir ürünü olan program, insan ihtiyaçları, gizil güçleri ve onlara destek olacak kaynak analizleriyle ortaya çıkar. Bu evrede mekansal ihtiyaçların dışında estetik hedefler, performans kriterleri ve projenin gelişeceği ortamın mali boyutu da yer alır.

1.1.1.2. Tasarım Evresi:

Tasarım evresine göre dört tasarım şekli vardır. Bunlar; rehberlerin tasarımı, rehberle veya rehbersiz altyapının tasarımı, tek parça tasarımların tasarımı, bütünsel tasarımların tasarımıdır. Rehberlerin tasarımı, bir fiziksel form ya da uygun görülebilir pek çok fiziksel formlar oluşturabilmek için kullanılan bir araçtır. Bu evrenin ürünü yapılan tasarımların hepsi ya da bir eskiz tasarımıdır. Dört temel tasarım şekli olan fiziksel çözümler, herhangi bir kentsel tasarım projesinin amacını oluşturur.

1.1.1.3. Seçim Evresi:

Seçim evresi, olası çözüm performanslarının yaklaşık olarak değerlendirilmesi ve tasarımın uygulanması yönündeki olumlu ya da olumsuz karar verme evresidir. Olumsuzluk olduğunda bütün proje iptal edilebilir. Tasarım süreci problemi yeniden tanımlamak için anlayış evresine ya da başka bir çözüm aramak için tasarım evresine geri döndürülebilir. Seçim evresinin ürünü ise diğer evrelerden farklı olarak bir karar vermektir. Bu karar projenin durmasına, revize edilmesine veya devam etmesine yönelik olabilir. Seçim evresinin amacı, potansiyel tasarımları uygulamadan önce değerlendirmek, ortaya sağlıklı sonuçlar çıkarmaktır.

1.1.1.4. Uygulama Evresi:

Bu evreye gelinene kadar ortaya konulan ürünler uygulanmaya hazır, teorik planlardır. Uygulama evresi, diğer evrelerden farklı olarak ortaya koyduğu ürün, gerçek hayattadır. Bu evrede, kentsel tasarım planı birkaç aşamada uygulanır. Her aşamanın kendi içinde bağımsız olarak çalışabilmesi, diğerleri tarafından etkilenmemesi açısından önemlidir. Finansal ve politik sebeplerden dolayı, birçok kentsel tasarım projesi uygulanmamıştır.

1.1.1.5. Uygulama Sonrası Evresi:

Uygulama sonrası evresindeki ürüne bilgi denir. Bu bilgi, tasarım ve tasarım süreçleri hakkında teoriler üretmede veya yeni bir karar verme döngüsü başlatmada kullanılabilir. Tasarımın, inşa edilmiş yapılanmanın insana sunduklarının irdelenmesidir.

Tasarım sürecini başarılı bir şekilde devam etmesi için çevrenin ve kullanılan modellerin güçlerinin iyi anlaşılması önemlidir. Yeni ya da eski problemlerin çözümü için yeni modeller oluşturmak yaratıcı kentsel tasarım için gerekli bir süreçtir. Anlayış evresinden son evre uygulama sonrası evreye kadar gelen sürede evreler birbiriyle etkileşim içindedir. Tüm evreler problemleri ya da yeni olasılıkların ortaya çıkması durumunu gösterir.

Uygulama sonrası evre belirli bir süreç içerisinde gözlemlenir. Elde edilen bulgular ışığında da bir sonraki projelere yön verici veriler elde edilir. İhtiyaç duyulursa geri dönüşüm yapılır. Geri dönüşümden kasıt evrelerde ortaya çıkan aksaklıkların tekrar ele alınması ve sürecin maksimum düzeyde işlemlerini sağlamaktır.

Evreler halinde ele alınan kentsel tasarım projeleri, problemlerin çözümünde daha güçlü bir yapıya sahiptir. Aynı zamanda sistematik bir yaklaşım benimsendiği için karmaşadan uzak ve daha hızlı bir şekilde sonuca ulaşılmış olacaktır.

1.1.2. Kentsel Tasarım Proje Yaklaşımları

Kentsel tasarım projeleri, insanın yaşam çevresini tümüyle irdelemek durumundadır. Kentsel tasarım projeleri mimari ve planlama projelerinden projelerin kapsamı, amaç ve stratejileri, araçları, metotları, analitik ve bilimsel içerikleri gerçekleştirme süreçleri ve rol grupları ile farklılık göstermektedir.¹⁷

Özel sektör ya da ortak girişimler neticesinde yönetimlerin yaptırıp uyguladığı kentsel tasarım projeleri, sistematik bir şekilde oluşturulmadır. Bu sistematik, yeniden her geçen gün yapılan kentlere ve çağdaş bir kentin tüm ihtiyaçlarına cevap vermeli, kentsel çevrenin ekolojik, ekonomik, sosyal, politik bütünlüğünü barındırmalıdır.

Projeyi çalışacak gurubun meslek yelpazesinin geniş tutulması projenin kapsamı açısından önemlidir. Proje gurubu sadece planlama ve tasarım meslekleri ile sınırlı

¹⁷ Karaman, A. 1999, a.g.e.s.s. 234-239

değildir. Mimar, kent plancısı, peyzaj mimarı, mühendis, girişimci, ekonomist, hukukçu, kamu yöneticisi, politikacı, kent coğrafyacı vb. kentsel tasarım projesi üretim sürecinde farklı işlevleri üstlenen mesleklerdir.

Kentsel yaşamın kalitesini artırmaya yönelik tasarım projelerinin;

- Bir yere özgünlük
- Çevresel verilere duyarlılık
- Karma işlevli tasarımlar
- İnsan ölçeği
- Sosyal donatılara kolay erişim
- Okunabilirlik
- Durağanlık
- Değişkenlik
- Parçacı büyüme
- Değişim

gibi bir dizi kuramsal ve kavramsal içeriğe sahip olması gerekmektedir.¹⁸

Kentsel yaşamın kalitesini artırmak amacıyla düzenlenen kentsel tasarım projelerinin kamu yararı açısından da ele alınmış olması gerekir. Kamusal işlerin hukuka uygunluğunu ölçmede kullanılan kamu yararı kavramında projeden etkilenecek olan grubun ihtiyaçlarının karşılanması ve plancıların bu konu hakkındaki görüşleri dikkate alınmalıdır. Kentsel tasarım sürecinde karlı çıkan taraf toplum olmalıdır. Unutulmamalıdır ki kamu yararı bireysel yararların toplamı değildir.

Çoğunlukla toplum kazancı ihmal edilmekte, bunun yerine yüklenicinin kazanımı önem kazanmaktadır. Kamu yararı, gelişim rehberlerinin yapılmasını sağlayarak ve kamu sektöründe çalışanların özel sektörün öneri ve planlarını kamu yararı açısından da kritik etmeleri ile sağlanabilir. Kamu yararı yüksek oranda politik süreçlere bağlıdır. Bu durum farklı politik guruplar arasında uzlaşma gerektirmektedir. Bu süreçte kentsel tasarımcı bilgi verme ve arabuluculuk sağlamaktadır.¹⁹

¹⁸ Karaman, A. (1998), "Kentsel Tasarımda İçerik ve Ölçek", *Bildiri, 9. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, ss. 157-160

¹⁹ Lang, J. (1994), a.g.e., pp. 82-89

Jon Lang, kentsel tasarım projelerine konu olan problemleri üç kategoriye ayırmıştır:

- a-Çevrede mevcut olan fonksiyonların yok edilmesi, taşınması veya korunması
- b- İstenen bazı fonksiyonların kazanılması
- c- İstenmeyen fonksiyonların oluşunun engellenmesi

Sorunların ortak noktasını kentsel bütünlük oluşturur. Kentsel tasarım proje alanları kent bütününden ayrı değildir. Kentsel tasarım problemleri arasında boş alanların kullanımları, projeler için gerekli parasal kaynağın sağlanamaması, kamu yararının gözetilmemesi ve arazi alım satımlarında insanların mağdur olmaları vb. sorunlar yer alır.

Kentsel tasarım projeleri kamu sektörü tarafından başlatılsa da kamu bürolarında ya da özel uzmanlık bürolarında geliştirilebilir. Kentsel tasarım süreci değişik düşünce birimleri ile ilişkili olan zor bir süreçtir. Bir projeye devam etme veya onu durdurma kararı değerlendirmelerin rasyonel bir analizine dayanmalıdır. Herhangi bir kentsel tasarım projesinin tamamlanması sürecinde arazi ve finansmana ilişkin çeşitli zorluklar doğabilmektedir. Toprakların edinilmesi ve birleştirilmesi genelde önemli bir problemdir. Bazen yer alımı kentsel tasarım programına başlanılmadan yapılmaktadır. Kent tasarımcılarının amaçlarından biri de bu alımlar esnasında insanları engellemektir. Kişilerin zararları tanzim edildiği gibi, yapılan uygulamadan doğan değer artışları vergilendirilmelidir. Beklenmedik bölge koşullarının keşfedilmesi, bir sponsorun iflas etmesi, yarışan bir başka projenin öne geçmesi bir projenin uygulanmasını engelleyebilecek problemlerdir.²⁰

1.1.2.1. Proje Türleri

Kentsel tasarım projeleri, proje tipine göre iki grupta incelenmektedir:

- Ortaya konan ürün olarak kentsel tasarım projeleri:

Yeni kentler, kentsel yenileme şemaları, banliyö ve merkezleri, alışveriş merkezleri, kampüsler, ulusal park, dünya fuarları, prestij aksları, yaya alanları vb.

- Sunduğu yönetime dayalı geliştirilen kentsel tasarım projeleri:

²⁰ Lang, J. (1994),a.g.e., s.82-89

Kentsel tasarımcının sorumlulukları, inşaat faaliyetleri, kentlerin ve onun bileşenlerinin yeniden gelişimi.²¹

Kentsel tasarım projeleri yöntem, içerik, ölçek ve bunlar gibi yaklaşımlarla gruplandırılmaktadır. Kentsel tasarım süreci, kapsamlı kent planlama anlayışıyla kentliden ayrı, bağımsız tasarımlar olarak düşünülmemelidir. Aksine bütüncül yaklaşımlar benimsenmelidir. Kentsel tasarım projeleri kentsel yenileme, kentsel koruma, kentsel geliştirme, kültürel gelişim, çevresel kalite, kentsel estetik merkezli konularla geliştirilebilirler.

Kentsel tasarım projeleri tematik olarak aşağıdaki türlerde karşımıza çıkmaktadır:

- İmge yaratıcı ve artistik olarak (Mimari bakış açısı)
- Uygulamalı ekolojist olarak (Peyzaj Mim. bakış açısı)
- Altyapı tasarımcısı olarak (Müh. bakış açısı)
- Sosyal güç olarak (Kent planlama bakış açısı)²²

Bütünsel kentsel tasarım basit büyük ölçek mimarlık çalışmasıdır. İki ya da üç bina kompleksi ile sınırlanmıştır. Kentsel tasarımcı tam kontrole sahiptir. Problemin tanımlanması, tasarımın gelişmesi ve uygulama süreci bir organizasyon eliyle yapılır. Bir ünite gibi altyapı ve binalar aynı anda tasarlanır. Pek çok mimar bu normu hayal eder. En merkezi kontrol bütünsel kentsel tasarım projelerindedir. Tek parça kentsel tasarım projelerinde ise kentsel tasarımcı projenin tamamı için kavramsal tasarım yapabilir. Fakat tasarım tanımlanmış etaplar halinde uygulanır. Kentsel tasarımcı belirlenen amaçların eleştirmeni olarak görev yapar. Altyapı tasarımında da girişimciler ve kentsel tasarımcılar tamamen güvenli düzenlemeler yapmak zorundadır. Tasarımda özgür davranamazlar.²³

1.1.2.2. Hukuksal Boyut

Kentsel tasarım projeleri, kentin gelişimini ve niteliğini belirleyici pek çok yasal düzenlemelerde kesin çizgilerle yer alamamıştır. İmar Kanunu'nun 5. Madde'sinde kanunda geçerli terimler başlığı altında; Nazım İmar Planı, Uygulama İmar Planı, Yerleşme Alanı, İmar Adası, İmar Parseli gibi kavramlara yer verilirken yine kentsel

²¹ Lang, J. (1996), a.g.e.

²² Lang, J. (1994), Journal of Urban Design, Vol:1, No:1

²³ Lang, J. (1996),a.g.e.

tasarımdan bahsedilmemiştir. Günümüz kentlerinin mücadele etmek zorunda kaldığı bir çok sorun, yasadaki boşluklardan kaynaklanmaktadır.

Kentsel Tasarım Projeleri, kamu idaresi tarafından uygulamaya kondukları zaman idari işlem ve eylemlerinin bir altlığı olarak değer kazanmaktadır. Yani Kentsel Tasarım Projeleri idari işlemlere konu olan düzenlemenin nasıl olacağını tarif etmektedir.²⁴ Genel bir bakış açısıyla tarif edilen kararların uygulanması gerekmektedir. Üst ölçekli planların kanun niteliği taşıması kentsel tasarım projelerinden bağımsız düşünülmemelidir. Söz konusu projeler üst ölçekli kararların mekana yansımalarıdır ve bu projelerde süreklilik ilkesi hakim olmalıdır.

Kentsel Tasarım Projeleri insanların işlevsel, estetik ve sosyal boyutta ihtiyaçlarına cevap veren uygulamaya yönelik planlara dönüşmelidir. Bu planlarda her tür fiziki-mekansal düzenlemelere ilişkin amaç, ilke, yaklaşım ve teknikler belirlenmelidir. Ancak bu dönüşümün hukuksal zeminde yer bulması ortaya çıkan planın uygulanmasında daha gerçekçi olacaktır.

Kentsel Tasarım Projelerinin özellikleri itibariyle genel nitelikli hükümler içermesi, aynı zamanda, düzenleme yapılacak alandaki her bir unsur için, özel hükümler taşıması nitelik açısından ikili bir durum yaratmaktadır. Genel düzenleme özelliği nedeniyle genel düzenleyici işlem özel hükümleri nedeniyle tekil işlem niteliği taşıdığını söyleyebilir.²⁵ Bu anlamda ikili bir yapıda olsa genel hatları kamu önceliği taşır. Kentsel Tasarım Projeleri, bireylerin kişisel haklarını kısıtlamadan genel yararı gözetilen bir bütünsellik içinde uygulama alanına dönüşmelidir.

1.1.4. Kentsel Dönüşüm

İngilizce “*urban regeneration*” kavramının Türkçe karşılığı *kentsel dönüşüm*’dür. Urban regeneration kavramı, bazı kaynaklarda *yeniden hayat verme, canlandırma* bazı kaynaklarda da *kentsel yenileme* olarak Türkçe’ye çevrilmiştir. Kentsel Dönüşüm, yenileme, canlandırma, ıslah etme ve geliştirme projeleri ve uygulamalarını içine alan çok boyutlu bilimsel bir bakış açısıdır.

“Dönüşüm” kelime anlamı olarak olduğundan başka biçime girme, başka bir durum alma, tahavvül, inkılap, transformasyon olarak tanımlanmaktadır. Kentsel dönüşüm

²⁴ Yarar, L. (2003), a.g.e., ss.103-110

²⁵ Yarar, L. (2003), a.g.e.,

ise bir kentin tümünün ya da belli kesimlerinin değişmekte olması, başka bir biçime girmesi şeklinde ifade edilebilir.²⁶

1980'lerden itibaren kentsel dönüşüm projeleri yeni boyutlar kazanmış ve planlama, tasarım ve koruma disiplinlerinin uygulama araçları haline gelmiştir.²⁷ Ülkemizde 1980'lerin ikinci yarısından itibaren kendini göstermeye başlayan dönüşüm süreci, "kendiliğinden, kontrolsüzce kentleşme" olarak da adlandırılabilir.

1980'li yıllardan itibaren Avrupa'da ve Amerika Birleşik Devletleri'nde, kent merkezlerine yönelen nüfusu ve finansı yönlendirmek ve mekânın içerdiği fiziksel dokuyu iyileştirmek amaçlarıyla kentsel dönüşüm kavramı geliştirilmiştir. Kentsel dönüşümün 80'li yıllardan önce geliştirilen kent merkezlerinin iyileştirilmesi amaçlı; rehabilitasyon, canlandırma, rönesans, güzelleştirme gibi yaklaşımlardan farkı, kente bütüncül bir bakış açısı ile bakmasıdır. Kentsel alanlar, karmaşık ve dinamik sistemlerdir. Fiziki, sosyal ve ekonomik geçişleri belirleyen süreçleri yansıttıkları gibi bir yandan kendileri de bu değişimlerin itici güçlerindedir. Kentler, uygulama gereksinimini doğuran dış dinamikler, büyüme ya da çöküşe neden olan iç dinamiklerden bağımsız düşünülemezler. Kentsel dönüşüm, bu çok sayıdaki etki kaynaklarının karşılıklı etkileşimin bir ürünüdür ve kentsel yozlaşma tarafından sunulan fırsat ve sorunlara bir yanıt olarak geliştirilmiştir.²⁸ Alanla ilgili karar ve strateji üretirken sürecin sonundaki planlama ve tasarım kararları mekâna yansır. Dolayısıyla planlama ve tasarım boyutu da dönüşüm fikrinin uygulanması açısından son derece önemlidir. Uygulama araçları mekân üzerinde söz sahibidir.

1990'li yıllardan itibaren kent planlamanın gündemine giren ve giderek önemli bir yer kazanan kentsel dönüşüm, kentsel sorunların çözümünü sağlayan ve değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı bir çözüm sağlamaya çalışan, kapsamlı bir vizyon ve eylem olarak tanımlanmaktadır.²⁹

²⁶ Keleş R, (2004), Kentsel dönüşümün tüzel altyapısı, *Mimarist Dergisi*, TMMOB İstanbul Büyükkent Şubesi, sayı 12, ss 73-75

²⁷ Erden Y D, (2003), "Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri", *Doktora Tezi*, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

²⁸ Roberts, P. (2000), "The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration", *Urban Regeneration*, Roberts and Sykes ed.s, SAGE Publications, London, pp. 9-36.

²⁹ Thomas, S., (2003)"A Glossary of Regeneration and Local Economic Development", *Local Economic Strategy Center*, Manchester, p. 15

Kentsel dönüşüm kavramı, kentin ya da kent parçasının sosyal olarak inşa edilmiş bir mekânsal ölçüğüdür. Kentsel dönüşüm mekânın sosyal yapısının iyileştirilmesini ve korunarak sürdürülebilirliğinin sağlanmasını hedefleyen bir planlama yaklaşımıdır.

1.1.4.1. Kentsel Dönüşüm – Kentsel Tasarım İlişkisi

Kentsel dönüşüm, yalnızca fiziksel mekan dönüşümü değil, sosyal yapının kültürel ve ekonomik yapıyla olan ilişkisini içinde barındıran bir yaklaşımdır. Direkt olarak fiziki mekanda etkisi gözüktüğü de içeriği daha geniş kapsamlıdır. Kent bütününde belirli bir alanda gerçekleşen fiziksel dönüşüm gerçekleştiği noktanın hinterlandını etkilemektedir. Bölgede yaşayanların sosyal ve kültürel yapısıyla da bütünleşme zorunluluğu vardır. Aksi takdirde projenin başarısız bir şekilde sonuçlanması kaçınılmaz olacaktır.

Kentler dünya kentleri içindeki globalleşme rekabetini kazanabilmek için varlıklarını ekonomik, sosyal, kültürel ve politik güçlerle birlikte sürdürmek, kalitelerini korumak zorundadır. Ne var ki zaman içerisinde kentlerin bazı parçaları çöküntüye uğramakta ve hem fiziksel hem de ekonomik olarak köhneleşmektedir. Öte yandan kentlerde yasadışı yapılaşma ve doğal afetler nedeniyle de dönüşüm gerektiren alanlar yer almaktadır. Bu durumda, şehirler ulusal ve uluslararası yatırımları çekmeye ve bir dünya şehri olmaya devam edebilmek için köhneleşen ve dönüşüm gerektiren alanlarını sağlıklı bir şekilde yenileştirmek zorundadır. Bu noktada kentsel tasarım kentsel dönüşümün başarılı olabilmesinde yararlı bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır.³⁰

Çağdaş ve sürdürülebilir “KENTSEL DÖNÜŞÜM” için öncelikle; şehrin gelecekteki niteliğini belirlemeye yönelik, her şehrin nitelik ve ölçüğü ile bağlantılı Bölge, Alt-Bölge, Metropolitan Kent, Kent Bütünü, Mahalle, Yaşam Çevresi ölçeklerinde (1/100 000-1/50 000 –1/25 000 – 1/5000 – 1/1000 – 1/500 vs.) hazırlanarak “STRATEJİK” ve “YAPISAL(Strüktürel)” çeşitli plan, kent tasarım ve projelerinin hazırlanması gereklidir.³¹

Bu bağlamda kentsel dönüşümün - kentsel tasarım projeleriyle yakından ilişkili olduğu anlaşılmaktadır. Aslında kentsel tasarım projelerinin kentsel dönüşümün bir

³⁰ Cömertler, S. (2003) Kentsel Dönüşümde Bir Araç Olarak Kullanılan Kentsel Tasarım Yarışmaları Üzerine Bir Tartışma, *TMMOB Şehir Plancıları Odası Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, İstanbul, s.216

³¹ TUNÇER, M, “Kentlerimizi Çağdaş Altyapı Ve Görünüme Kavuşturmak Hedefinde Planlama”, *Kent Tasarımı ve Plancının Rolü*

uygulama aracı olduğu ve fiziksel mekân ile kurulan bağlantıyı gerçekleştirdiği görölmektedir. “Kentsel tasarım” kavramı yalnızca kentsel dönüşüm kavramının uygulama aracı değildir. Kentsel tasarım, üst ölçekli birçok plan kararının ürüne dönüşmesi aşamasını da temsil etmektedir. Daha farklı bir ifadeyle ortaya konacak olursa kentsel tasarım kavramı içerdiği çeşitlilik itibariyle farklı konumlanmalara maruz kalmıştır. Kentsel tasarım konusunda bugüne kadar elde edilen tek ortak bakış açısı; konunun *disiplinler arası* olduğu gerçeğinin kabulüdür. Konu sadece belirli bir yaklaşımın ürünü değil geniş bir yelpazede mekânı ilgilendiren tüm yaklaşımlarda söz konusu olan ortak bir olgudur.

1.1.5. Kentsel Tasarım Projelerinde Ölçek

Kentsel tasarım, yalnızca kent için yapılan bir tasarım olmaktan çıkmış birçok ölçekte uygulanabilen bir boyut kazanmıştır. Kentsel tasarım projesi ülkesel ölçekten bölgesel ölçeğe, metropoliten ölçekten kentsel ve alt kentsel ölçeklere kadar uygulanan bir düzenleme aracıdır. Ölçeğe bağlı olarak kentsel tasarım projelerini şu şekilde gruplandırılmaktadır:³²

Ulusal Ölçeklerde Kentsel Tasarım:

- Ulusal Kentleşme Aksları, Ulusal Park Alanları, Kıyı Kullanımı, Ulaşım
- Ülke ve bölge coğrafyasındaki değişimler ve bunların değerlendirilmesinde insanın bu bölgelerin tasarımındaki rolünü açığa çıkartmak, her bölgenin kendi coğrafya, iklim ve topografyasını, bitki örtüsü ve kendine özgü fiziksel karakterlerin belirlenmesi esas hedeftir.

Bölgesel Ölçekte Kentsel Tasarım:

- Farklı karakterdeki bölgeleri birer tasarım bölgesi olarak ele almak. Nehir, nehir yatağı, vadi, dağ bütünleşmesi ile bölgesel tasarım
- Bölgesel-mekânsal ağ sistemleri ve kentsel ağ sistemleri kurulması.

Metropoliten Ölçekte Kentsel Tasarım (Fiziki Yerleşme Formu):

- Metropoliten strüktür için tasarım geliştirmek
- Metropoliten biçim ve model ortaya koymak

³² Çubuk, M. (1998), Açılış Konuşması, 9. *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, s. 4

- Metropoliten açık mekân sistemi kurmak
- Metropoliten ulaşım sistem tasarımı yapmak
- Metropoliten bütüne yaklaşım
- Metropoliten bütünde görsel kaynaklar (yerlerini belirlemek, değerlendirmek)
- Metropoliten bütünde yüksek yapılar ile ilgili kararlar üretmek
- Metropoliten bölgede korunacak özel sitleri değerlendirmek

Büyük Kent Ölçeğinde Kentsel Tasarım:

- Kentsel açık mekan sistemi
- Yaya ulaşım sistemi
- Ağaçlandırma - yeşil sistem tasarımı
- Aydınlatma tasarımı
- Sokak mobilyaları – afişler
- Kentsel plastik ve sanat öğeleri
- Kentsel peyzaj yaratılması
- Eski doku - kent merkezleri yenilenmesi
- Yeni akslar, yeni kentler, alt merkezler oluşturulması
- Kentsel dönüşüm projeleri
- Endüstri parkları - teknoloji parkları
- Konut alanları tasarımı
- Prestij mekanları - restorasyon bölgeleri

Genelde Mimari Ürünle Biten Tasarım:

Bunlar kent ekonomisine dayalı olmalıdır.

Büyük Projeler

Kentsel tasarımın ortaya koyduğu ürünler içinde kentsel gelişimin yönlendirilmesinde bir denge aracı olarak büyük kentsel projeler önemli yer tutmaktadır. Büyük proje, kentin gelişme dinamiklerine önemli ölçüde etki yapan, büyük miktarda yatırım gerektiren, uygulanması uzun süre alan, kentin rant

yüzeyinde önemli değişiklikler yapacak önemde projeler olarak tanımlanabilir.³³ Bu projeler önemli toplumsal sonuçlar doğurmaktadır.

20.yy. boyunca uygulanmakta olan büyük projeler:

- Yeni kentleri çevreleri tasarımı
- Kentsel yenileme projeleri
- Banliyö gelişimi
- Kampus
- Uluslararası Fuarlar ve Sergiler, Eğlence Parkları ve Tematik Parklardır.³⁴

“İyi tasarımın potansiyel faydaları

a) *Finansal olarak ölçülebilir faydalar, ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan şöyledir:*

Ekonomik Fayda

- *Daha yüksek arazi değeri potansiyeli*
- *Artan fon alma potansiyeli (kamu ve özel)*
- *Yüksek kira dönüşleri*
- *Azalan yönetim maliyetleri*
- *Değer ve gelirlerin korunması*
- *Azalan bakım maliyetleri(kullanım ömrü)*
- *Daha iyi yeniden satış değerleri*
- *Kaliteli ürün kullanıldığı taktirde bakım/onarım giderlerinin azalması*
- *Güvenlik harcamalarının azalması*
- *Enerji sarfiyatının azalması*
- *Kamu harcamalarının azalması (toplum sağlığı, suç önleme, kentsel yönetim ve bakım masrafları)*

³³ Tekeli, İ. (1992), “Belediyecilik Yazıları” (1976-1991), *Yerel Yönetimler Dünyası IULA-EMME*, İstanbul

³⁴ Lang, J. (1996),a.g.e.

• *Komşu kullanımlar ve fırsat alanları için de, ekonomik olarak yaşanabilirliğin artması*

• *Yerel vergi gelirlerinde artış*

• *Azalan ulaşım giderleri*

Sosyal Fayda:

• *Yenileşme potansiyeli(diğer gelişmeleri de cesaretlendiren)*

• *Daha iyi güvenlik ve daha az suç*

• *Daha az kirlilik (daha iyi sağlık)*

• *Yüksek emlak değerleri*

• *Daha az stres (daha iyi sağlık)*

• *Azalan ulaşım giderleri*

Çevresel Fayda:

• *Azalan enerji tüketimi*

• *Azalan kaynak/toprak tüketimi*

b)Finansal olarak elle tutulamayan(ölçülemeyen) faydalar ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan şöyledir:

Ekonomik Fayda:

• *Piyasaya bağlı yatırımın çok daha fazla güvenlik altına alınması için gerekli potansiyel*

• *Azalan maliyetler ve azalan belirsizlikler nedeniyle, daha çabuk alınan izinler*

• *Fark yaratma (daha büyük ürün farklılıkları)*

• *Problemler alanlarda çözüme izin verir.*

• *Developer firma için artan ün (kendine güven, marka değeri)*

• *Gelecek için artan işbirliği potansiyeli*

• *Tasarım profesyonelleri için artan ün*

• *Yüksek kalitede tutarlı müşterilerden alınan komisyonlarda artış*

• *Rekabetçi yatırım ucu*

- *Yüksek kalitede ve uzun süreli kiracılar*
- *Daha mutlu işgücü(daha iyi toplama ve tutma)*
- *Daha üretken*
- *Artan is(müşteri) güveni*
- *Daha az aksak/bölücü hareketler*
- *Yerel sakinlerin artan prestiji*
- *Kentin Pazar potansiyelinin artması*

Sosyal Fayda:

- *Azalan kamu/özel uyumsuzluğu (pozitif planlama için daha fazla zaman)*
- *Diğer kullanımlara ve olanaklara erişmek için üstün kolaylık*
- *Artan kamu desteği*
- *Artan kültürel bağımsızlık/ayakta kalabilirlik ve daha iyi yaşam kalitesi*
- *Daha bütünleştirici, herkesi içine alan kamu alanları*
- *Daha eşitlikçi ve erişilebilir bir çevre*
- *Artan toplumsal gurur (toplum olma duygusu/benimseme)*
- *Mekan duygusunun güçlenmesi*

Çevresel Fayda:

- *Daha az çevresel zarar ve ekolojik olarak çeşitliliği olan, destekleyici bir çevre*

İyi tasarımın potansiyel maliyetleri

a) Finansal olarak ölçülebilir olanlar:

Ekonomik maliyetler

- *Arazi değerlerinin azalma potansiyeli*
- *Gelişme maliyetlerinin artma riski*
- *Daha yüksek altyapı maliyetleri(kamu alanları ve sosyal altyapı)*
- *Daha yüksek yapım maliyeti ve daha fazla yatırım gerekliliği*
- *Daha yüksek tasarım maliyeti(profesyonellere yapılan ödemeler)*

- *Kamu ve özel alanlarda özel sektör sorumluluğunun sürdürülmesi*
- *Daha yüksek kiralar ve yönetim maaşları*

Sosyal maliyetler

- *Tasarım- planlama, danışmanlık, rehberlik vb alanlarda daha fazla kamu yatırımı.*

Çevresel Maliyetler

- *Yoktur.*

b) Finansal olarak elle tutulamayan maliyetler:

Ekonomik maliyetler

- *Artan tasarım süresi(her zaman maaşlara/ödemelere yansımaz)*
- *Eğer karma kullanımlı bir gelişme amaçlanıyorsa, daha karmaşık yönetim gerekleri*

Sosyal maliyetler

- *Tasarım standartlarının talepleri çok yüksek olduğu durumda, hiçbir gelişme olmaması riski*
- *Soylulaştırma / gentrification ihtimali*

Çevresel Maliyetler

- *Yoktur”³⁵*

1.2. TARİHİ ALANLAR

Tarihe iz bırakmış uygarlıkların sosyal, siyasal, geleneksel, toplumsal ve ekonomik yapıları hakkında bilgiler veren tarihi çevreler, geçmiş ile günümüz arasında bir köprü kurarken günümüzü geleceğe hazırlar. Bu bağlamda tarihi çevreler, yeni nesillere geçmişi kimlerden devraldığı hakkında fikir sunan açık hava müzeleri gibidir. Değişen yaşam koşulları, gelenekler, hızlı kentleşme ya da kentleşememe gibi çeşitli koşullara maruz kalan tarihi kent mekânları, taşıdığı izlerin yerinde yaşatılamaması gibi sorunlara maruz kalır. Tarihi çevrelerde yaşanan bu gibi sorunlar, kenti olumsuz şekillerde biçimlendirir.

³⁵ DETR & CABE (Department of Environment, Transport and Regions, UK and Commission for Architecture and Built Environment, UK); 2001, The Value Of Urban Design, Thomas Telford Publishing.(Esra Koçdemir yüksek lisans tezinde bu bölümü derlemiştir)

Geçmiş uygarlıklardan bugüne ulaşabilen kültür değerlerinin bir kez daha yenilenemeyecek düzeyde duygusal, işlevsel, ekonomik, bilimsel, edebi, efsanevi ve estetik değer taşımaları, onlara "Tarihi Miras" niteliği kazandırmıştır. Tarihi Miras niteliğindeki öğelerin bir araya gelişleriyle oluşturdukları bütün ise "Tarihi Çevre" olarak tanımlanmaktadır.³⁶ Nitekim tarihi çevre, kente özgü karakterlerin, kentin gelişimini ve niteliğini belirleyici olan öğelerin ortak paydada bulunduğu yerdir. Böylesi bir çevre, kent insanını mirastan kalan paylarına sahip çıkmak ve bu payları gelecek nesillere en iyi şekilde aktarmakla sorumlu tutar.

Tarihi çevreye tanımlar açısından yaklaşırsak;

Avrupa Konseyi Kültürel İşbirliği Konseyi'nin "Avrupa Kültürel Mirasının Envanteri" çalışmasında tarihi çevre: "Doğa ya da kişi tarafından oluşturulan, bütünlüğü ve artistik, estetik, tarihsel, etnografik, bilimsel, edebi veya efsanevi özellikleriyle korunması ve değerlendirilmesi gereken bütünlerdir." diye tanımlanmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Projeler Daire Başkanlığı Tarihi Çevre Koruma Müdürlüğü'nün 1999 tarihli yönetmeliğinde ise tarihi çevre "Tescil edilmiş tarihsel ve kentsel sit alanları ile tek yapı olarak tespit edilen kültür varlıkları ve bunların yanı sıra tescil edilmemiş de olsa bozulmamışlıklar ve bütünlükleri açısından korunmaları ve sağlamaştırılmaları uygun görülen yerleşik kent alanlarındaki karakteristik dokulardır" şeklinde tanımlanır.

1.2.1. Tarihi Çevrelerin Bileşenleri

Tarihi çevreler, hayranlık uyandıran genel görünümleri, çeşitli üslup ve biçimleri barındıran zengin düzenlemeleri, hoş şaşırtmalara olanak veren kıvrımlı sokakları ve özenli işçilikleriyle toplumların yaratıcılığının bir göstergesidir. Geçmiş uygarlıkların sosyal ve ekonomik yapısı, yaşam felsefesi, estetik duyarlılığı ile ilgili ayrıntılar bu çevrelerde saklıdır. Yaşam koşullarının, geleneklerin, yapım tekniklerinin hızla değiştiği bir dünyada tarihi kent mekânları geçmişte nasıl bir çevre içinde yaşadığını gösterir.³⁷ Böylesi bir ortamda yer alan her unsur tarihi çevrenin öğelerini oluşturur. Tarihi çevreleri, yol dokuları, yapı dokuları ya da yapıların parsel içindeki konumlanması ve siluet öğeleriyle incelemek ve bu öğeler kapsamında

³⁶ Aydemir S, Aydemir S E, Ökten N, Öksüz A M, Sancar C ve Özyaba M (1999), Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Ders Notları*, No: 54, Trabzon, s.477

³⁷ Ahunbay Z (2004), a.g.e. ss. 55-60

tanımlamak olasıdır. Ancak sosyokültürel farklılığın ve iklimsel değişikliğin belirlediği yapılaşma sonucu biçimlerin birbirinden ayrı karakterde olacağı da bilinmelidir.³⁸

Görünüm çeşitliliği sunmasına karşın, çoğu kez tarihi çevre kendi içinde homojen bir yapı gösterir. Tarihi çevrelerde oran ve boyutlar bütüne uygun olmakla birlikte, ayrıntılarda çeşitlilik gösteren bir mimarlık gözlenir. Bütünün etkisinde kişinin ilgisini çeken ve onu araştırmaya yönelten değişik mimari olaylar dizisi bulunur. Genellikle tarihi merkez kendiliğinden gelişmeyle büyümüştür, fakat yerleşmede bir kargaşa görülmez. Tersine bu dokunun ustalıkla bir karmaşalığı vardır. Yerleşme dokusu doğal veriler yanında, yaşamsal gereksinimler, yapı geleneği ve ekonomik olanaklar çerçevesinde biçimlenmiştir.³⁹ Biçimlenen yerleşme dokularında tarihsel kent dokularının kent bütününe ayrılmaz parçası olduğu gerçeği vardır.

Birçok tarihi kentin, erişilmesi zor, en yüksek noktasına yerleşmiş bir akropolü ya da kalesi bulunur. Kimi kentlerde ise toplumun en çok değer verdiği anıtlar görünüme egemen olur. Genel görünüme egemen bir veya birkaç anıtın çevresinde yöreye özgü çatı biçimleri, bacalar, kubbe ve kuleler, minareler gibi tekrar eden öğelerin bir araya gelmesi ile kent için tanımlayıcı bir özellik taşıyan kent silüeti oluşur.⁴⁰ Oluşan bu silüet kentin kimliğini oluşturmaktadır. Genel görünümüyle çevresi ile bütünleşen bir yapıya sahip olan bu biçimlenişin bozulması da istenmemektedir.

Yerleşmenin karakteri, yapıların ayrık nizamda ya da birbirine bitişik, dar parseller üzerinde yerleşmiş olması ile yakından ilişkilidir. Surlarla çevrili küçük kentlerde, yerleşme dar bir alanda, küçük parseller üzerinde, bitişik düzende olmak durumundadır. Sur dışı yerleşmelerde geniş bahçeler ve ayrık düzen yaygındır. Kent dokusu içinde sokakların biçimi; düz veya kıvrımlı oluşları, çıkmazlar, sokak ve meydanların mekansal ilişkileri, ada boyutları ve biçimleri, sokak köselerinin biçimlenmesi, yapıların cephe oranları ve sokakla ilişkileri, yerleşmeye karakter veren özelliklerdir. Bir yerleşme içindeki farklı sokak ve meydan düzenlemeleri değişik dönemlerin yapı nizamlarını, doku özelliklerini yansıtan belgelerdir.⁴¹ Tarihi kentlerde yerleşme dokusu topografya ile tam bir uyum içindedir. Doku, topografyaya aykırı değil aksine ondan faydalanır bir biçimde şekillenmiştir.

³⁸ Aydemir S, Aydemir S E , Ökten N, Öksüz A M, Sancar C ve Özyaba M (1999), a.g.e. ss.103-120

³⁹ Ahunbay Z (2004), a.g.e.

⁴⁰ Ahunbay Z (2004), a.g.e.

⁴¹ Ahunbay Z (2004), a.g.e.

Tarihi ögeleri içinde barındıran kentler farklı fiziksel çevrelerden beslendiklerinden dolayı farklı karakteristik yapılara bürünmektedirler. Konumlandıkları yörenin yapı geleneği, malzeme olanakları ve iklim koşullarıyla sıkı sıkıya ilişkilidir. Çatı biçimleri, kütle boyut ve biçimlenmesi, dış yüzeylerde kullanılan malzeme ve renkler yaygın yapı geleneğine bağlıdır ve bütün bu özellikler bir araya geldiğinde kent için karakteristik olan homojen bir görünüm ortaya çıkmaktadır. Tarihi yerleşmelerde genellikle simgesel değer taşıyan anıtsal yapılar konutlara göre daha özenli bir işçilik ve kalıcı malzeme ile yapılmıştır.⁴² Kentin algılanması ve daha tanımlı bir yapıya bürünmesini sağlayan bu yapılar gelecek dönemler içinde korunması gerekli nitelik taşımaktadır..

Yerleşimlerin geçmişten gelen dokusu mümkün olduğunca korumacı bir yaklaşım çerçevesinde ele alınmalıdır. Aynı zamanda fiziksel bir müdahale aracı olan kentsel tasarım, bu korumacı yaklaşımı göz ardı etmemelidir. Yeni bir kimlik yaratmak kaygısı peşine düşmektense tarihsel birikimi beraberinde getiren mevcut yapıyı güçlendirerek çağdaş tasarım ile yorumlamak daha gerçekçi olacaktır.

1.2.2. Tarihi Çevrelerin Karakteristik Yapıları

Tarihsel çevre bilincinin oluşmasında tarihi çevrelerin özellikleri yadsınamayacak bir yere sahiptir. Kendimizi, kentimizi anlayabilmek geçmişin izlerini sürmekten geçer. Kentlerimizin binlerce yıllık mimari kültürü, geleneği, ilişkileri ve birikimi tarihi çevreler içinde birlik ve bütünlük duygusuna dönüşür. Sahip olunan bu duyguları korumak, kollamak sadece planlama kararlarında aktif rol alan kişilerden beklenilmemelidir. Kentlerin özgün kimliğini yansıtan özel alan niteliğindeki tarihi çevrelerin devamlılığını sağlamak, kent kimliğinin de devamlılığını sağlamak anlamına gelir.

Tarihi çevreler, arkeolojik, tarihi, estetik önemlerinin yanısıra, folklorik değerleri nedeniyle de korunmaktadır. Birçok ülkede özgün iç donanımlarıyla korunan küçük müze kentler endüstri çağından geçmişe dolaysız bir bakış olanağı sunmaktadır. Özgün karakterini koruyabilen tarihi yerleşmeler halk sanatının yerinde görülerek incelenmesi, tanınması yönünden de çok öğreticidirler. Bakırcılık, gümüş işlemeciliği, saraçlık, dokumacılık gibi sanatların tarihi kentlerde, geleneksel ortam

⁴² Ahunbay Z (2004), a.g.e.

içinde yaşatılması endüstri çağı insanı için ilgi çekicidir.⁴³ Bu ilgi yeni bakış açısıyla ele alınan tasarım projelerine girdi sağlamaktadır. Geçmişin folklorik değerlerinin yine geçmişi yansıtan bir mekânda sunulması o mekânı daha yaşanabilir bir yapıya büründürür. Bu durum yani geçmişi veri olarak kullanıp geleceğe aktarmak, projenin başarısıyla doğru orantılıdır.

Tarihi çevrelerde yer alan öğeler, sergiledikleri mimari yaklaşımları, mekân tasarımları, malzeme ve yapım teknikleri gibi dönemini yansıtan sanatsal aktivitelerin kalitesiyle de o yöreye ait veriler olarak değerlendirilebilir. Müzelerde yapay bir ortamda sunulan öğeler yerine mekânla bütünleşmiş, hala eski konumlanışını koruyan yapı, yapı öğeleri veya sokağıyla birlikte yapı gruplarını gözlemlemek daha etkileyicidir. Bu gözlem, çevrenin bütünlüğünü ve özgün yapısını algılamak adına daha etkin bir yöntemdir.

Tarihsel alanlar, geçmişin sosyo - kültürel ve doğal yapısı hakkında bilgi verir, yeni kuşakları geleceğe hazırlar. Bu alanlardaki hızlı değişimin yol açtığı olumsuz sorunlara çözümler üretilmesine, üst ve alt ölçek ilişkisinin zamanında ve yerinde uygulanabilmesine, uygulama sürecinde yaşanabilecek sorunlarda çözüm üreten kentsel tasarım anlayışlarına ihtiyaç vardır. Bu bağlamda tarihsel çevrelerin yaşatılıp ve günümüz koşullarına uygun bir niteliklere cevap verebilmesi için bütüncül bir koruma anlayışı yadsınamaz. Kent bütünü ile bu çevrelerin uyumu korunmuş olur. Tarihsel kent merkezleri artan nüfus ile birlikte yoğun bir baskı altına girmektedir. Tarihsel kent merkezleri, bilinçsiz kullanım, altyapı sorunu, bakımsızlık ve terk edilme gibi pek çok sorunla karşılaşabilmektedir. Bu sorunların çözümünde karşımıza çıkan en önemli araç kentsel tasarım projeleridir. Bu projeler, böylesi değerli alanlarda yol gösterici rehber niteliği sağlamaktadır.

1.2.3. Tarihsel Kent Merkezleri Sorunları

Kentlerin uygarlıklar öncesine dayanan tarihi geçmişi ve gelişimi sürecindeki mimari, kültür, gelenek, görenek ve birikimi kentsel ve bölgesel bakımdan oldukça önem taşımaktadır. Günümüz koşullarına kadar, tarihsel kent merkezleri, doğal, işlevsel, arkeolojik ve konumsal alanları, ülkemizin kent planlama tarihsel süreci içinde ciddiyet gösterilmesi, üzerinde önemle durulması gereken alanlar olarak algılanmamıştır. Tarihsel çevre bilincinin yeterli düzeye ulaşamaması temel sorunun

⁴³ Ahunbay Z (2004), a.g.e.

kaynağını oluşturmuş, kenti tarihiyle birlikte tarihin kent bütününün ayrılmaz parçası olduğu gerçeği yadsınmıştır. Bu bağlamda kentin tarihi süreç içerisindeki mekansal gelişimi, fiziki, sosyal, kültürel ve iktisadi etkenlerin ortaya konulması gerekliliğiyle çözümsel faaliyetlere ışık tutmaktadır. Tarihsel kent merkezlerinin en önemli işlevlerinden biri de geçmişi gelecek kuşaklara kendi kimliği çerçevesinde aktarmaktır.

Tarihsel kent merkezleri'nde yaşanan sorunlar, merkezlerin iş sahası bakımından kontrolsüz kullanımı, trafik, ulaşım ve alt yapı sorunları, hızlı nüfus artışı, çevre kirliliği, kaçak ve plansız yapılaşma, rant artışları, üst üste yer alan yapılar ve yerel kimliklerinin korunamaması gibi kentin sorunlarıyla ortaklık gösteren sorunlardır. Bu çerçevede planlama ve uygulamaların uygulanabilir hale getirilmesi giderek içinden çıkılmayacak bir hâl almıştır. Tarihsel kent merkezleri, işlevlerinden sıyrılarak geleneksel dokuya zarar verir boyuta gelmiştir.

Tarihi dokuya aykırı, geleneksel dokuyu tahrip eden yeni ulaşım aksları ve otopark uygulamaları, büyük taban alanı ve yükseklikler, geleneksel doku içinde korunması gerekli anıtsal veya sivil mimarlık örneklerinin yıkımına yol açacak yoğunluk artışları, kullanım kararları (depolama, sanayi, küçük sanayi vb.) ile kent planlarında bir anlamda terk edilmiş ve unutulmuş, hatta var olan değerleri yok sayılmıştır. Tarihsel kent merkezlerinde, yeniden ele alınması gerekli planlarda önemli bir uygulama sorunu da imar uygulamasının yapılmış ve tapuya tescil edilmiş olmasıdır.⁴⁴

1.2.4.Tarihsel Kent Merkezlerinde Planlama Yaklaşımları

Tarihsel kent merkezlerinde uygulanmakta olan planlama yaklaşımı, “Tarihsel Çevre Koruma Planlaması”dır. Koruma kavramı planlama aşamasında önemli bir girdidir. Yapılacak müdahaleler tarihsel birikimi göz ardı etmeyecek biçimde ele almaktadır. Bu yaklaşımdaki koruma planlaması, çok sayıda disiplinin bir arada yer aldığı bir ekip çalışmasıyla yapılır. Çalışmada kent yapısı ve fiziksel mekân ile sosyo - ekonomik yapı arasındaki ilişkisi kent bütününde algılanır. Planlamada çok sayıda disiplini bir araya getirmesinden kasıt, ülke genelinden tek yapı ölçeğinde çok geniş boyutları içine almasıdır. Çok sayıda disiplini bir araya getiren kavram ortak amaçlar

⁴⁴ Tunçer, M. (1998), “Farklı Ölçeklerde Kentsel Tasarım”, *9.Kentsel Tasarım Uygulamalar sempozyumu*, Sunulan Bildiri, Mimar Sinan Üniversitesi, Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, ss. 87-93

için zemin hazırlamaktadır. Tarihsel geçmişe saygılı olmak, tarihi alanların sürekliliğini sağlamak ve çağdaş planlama anlayışı benimsemek.

Tarihsel kent dokularında, 1/1000 ölçekli planlamaların genelde ölçek ve ölçeğin gerektirdiği detaylar bakımından yetersiz olduğu bilinmektedir. Koruma Planlamasında ise; 1/25000 (Kent bütünü ile ilişkiler), 1/5000 (Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı), 1/1000 (Koruma Amaçlı İmar Planı) ölçeklerinde planlama çalışmaları yapılmaktadır. Koruma Planları'nda yapı-parcel ilişkisi, boş parsellerde yapılaşma, bakı noktaları, vista, panoroma, koruma kararları, peyzaj ve çevre düzenlemelere ilişkin kararlar ve hatta yer yer yapıların mimari özelliklerine (cephe / plan) kadar inen ayrıntıda kararlar yer almaktadır. Bu nedenle, uygulama imar planları ölçeği olan 1/1000 planlar, istenilen ve olması gereken detayların gösterilemediği kısır ve yetersiz ölçekteki planlardır.⁴⁵

İmar planları çerçevesinde ele alınan tarihsel kent dokularına yapılacak olan müdahalelerin yetersiz olduğu bilinmektedir. Bundan dolayı da bu gibi alanlar özel proje alanları çerçevesinde ele alınarak kentsel tasarım proje alanları konusu içine girmektedir. Bu alanlar, "koruma, yaşatma, geliştirme ilkesi doğrultusunda, yapısal ve mekansal bütünleşmeyi sağlayan kararlar, farklı ölçeklerde ifade bulacak mekan ve hatta yapı tasarımlarına ihtiyaç göstermektedir. Ayrıca konunun ve alanın özelliğine göre 1/500 ve daha büyük (1/200, 1/100, 1/1) ölçeklerde kentsel tasarım projeleri yapılmalıdır. Tarihsel çevrenin tümünde yapılacak sosyal ve fiziksel araştırmalardan elde edilen verileri, uygulama ölçeğine kadar indirebilecek tasarımlar, yukarıda anılan gereksinimin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Tarihsel kent merkezlerinde yapılacak kentsel tasarım projeleri, kente ait daha üst ölçekteki planlama kararlarını, alt ölçeklerdeki uygulama kararlarına indirgeyen bir tutum içinde yorumlanmalıdır."⁴⁶ Bu bağlamda üst ölçekli planlama kararlarında da tarihi nitelikli alanlar üzerine yapılacak olan uygulamaların düşünülmesi gerekmektedir. Detaylandırma ve mekâna yansıyacak düzeydeki kararlar ise alt ölçekte kentsel tasarım projeleriyle gerçekleştirilmelidir.

Tarihsel kent merkezlerinde de konuya bütüncül yaklaşımın yanı sıra, yönlendirici bir "Çerçeve Plan" (Ana, master) plan hazırlanmasından hemen sonra, uygulamaya etkin olarak girmek amacıyla ve MİA üzerinde yoğun baskılar söz konusu

⁴⁵ Tunçer, M. (1998), a.g.e.

⁴⁶ Tunçer, M. (1998), a.g.e.

olduğundan, öncelikli alan planlaması ve eylem planlaması anlayışı geçerli olmalıdır.⁴⁷ Hızlı bir şekilde mekâna yansıyan plan kararlarının da planın diğer kısımlarıyla ilgili fikir vermesi açısından yararlıdır. Mekânların dönüşümü parçacıl bir şekilde ele alınıyor olsa da önceliği olan alanlar için acil çözümler sunmaktadır.

1.3. SAHİL ŞERİTLERİ VE KIYI BANDI

1926 tarihli 643 sayılı Medeni Kanun'un Türk Kanunu Medenisi maddesinde kıyıların yasallığı ilk defa tanımlanmıştır. Bu kanununla kıyı kullanımında toplumsal fayda güdülerek bu alanların korunması önem kazanmıştır. Cumhuriyet yıllarında ise kıyılarımız, özel mülkiyete geçmiş, bu geçişle beraber mevzuatlardakinden farklı uygulamalar oluşmuştur. Eşsiz doğal güzelliklere sahip bir kent olan İstanbul'un sahil şeritleri, kıyı alanları gibi değerli alanları her geçen gün hızlı kentleşme ve yapılaşma sonucu yok olmakta, deniz ve karayı ayıran kıyı alanlarında insan faktörüyle doğal nedenlerden dolayı değişimler oluşmaktadır. Kıyı alanlarının kamu malı sayılması mevzuatlarımızda yer almış olsa da ülkemiz gerçeklerinde mevzuatlar ile uygulamalar birbirinden farklı şekillerde işlemektedir. Farklı işleyişler, kıyı alanları niteliği taşıyan kamunun, bilinçli olarak gerçek sahiplerinden uzaklaştırılması durumu baş göstermiştir.

İkincil konut ve turizm tesis gelişimleri yanı sıra, son yıllarda yabancılara mülk edinme haklarının tanınması ve özelleştirme kapsamında kamu taşınmaz varlıklarının gelir amaçlı satışı benzeri yasal düzenlemelerle kamunun sahiplik ve kullanım hakları devredilmektedir. Artan orandaki bu gelişmeler sonrası; planlarda gösterimi yapılan sayısız alanın “kamu” olarak adlandırılmasına rağmen, halkın erişimine bilinçli olarak kapatıldığı bilinmektedir. Denizi doldurarak özel mülk edinme benzeri istisnai düzenlemeler de mevcuttur. Son yıllardaki mevzuat düzenlemeleri genelde kaçak yapıları yasallaştırma yönündedir.⁴⁸

Kıyı alanları, toplumsal, ekonomik, siyasi unsurlarla birlikte hızlı kentleşmeye ayak uyduran kentlinin, kenti kıyıyla birlikte yaşamak ihtiyacı neticesinde şekillenir. Sanayi sektörünün faaliyetleriyle göl, nehir, deniz gibi doğal kaynakların kirletilmesi, kentleşme çalışmaları adı altında gösterilen fakat kentleşmenin uzağında

⁴⁷ Tunçer, M. (1998), a.g.e.

⁴⁸ Eren, Ş.G. (2007), “Kıyı Gelişimine Hassas Bir Yapı Dizisi-30 Evler/Altınoluk-Kıyı alanlarında kentsel dönüşüm”, *Planlama Dergisi*, sayı: 2007/1, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara, ss.24-35

olan yapı ve yapılanmalar gibi olumsuz koşullar bile kentlinin ve kamunun kendini kıyıdan uzak hissetmesine engel değildir. Söz konusu durum, çeşitli unsurlara şekillenen kıyılardan kamunun hangi koşullarda daha sağlıklı biçimlerde yararlanabilmesi sorusunu güncelleştirmektedir.

Kıyılardan yararlanma biçimleri, kıyı miktarının arttırılmaz olması nedeniyle birbiriyle çatışır duruma gelmiştir. Kıyılar çoğaltılamayan ancak, planlı kullanımla kullanışı arttırılabilen, tüketilemeyen ancak kötü ve yanlış kullanımla niteliği bozulabilen bir kaynaklardır.⁴⁹

1.3.1. Kıyı – Sahil Kavramlarının Karşılaştırılması

Türk Dil Kurumu'nun 2008 yılı sözlüğüne göre;

Kıyı: kara ile suyun birleştiği yer, karanın deniz boyunca uzanan bölümü, sahil, kenar-uç.

Sahil: Karanın deniz, göl, ırmak boyunca uzanan bölümü, kıyı, yaka, yalı.

Sahil şeridi: Deniz kıyısı boyunca uzanan düzenli alan olarak tanımlanmıştır. Görülmektedir ki, sahil kavramı aslında kıyı kavramı içerisinde yer almakta, bu iki kavram birbiriyle “eş anlamlı” olmasına rağmen kavramlar birbirine karıştırılmaktadır.

Bu karışıklığın sebebi dünyada kullanılan terminolojinin Türkçeye aktarılmasından kaynaklanmaktadır. “Genel olarak kıyı ve sahil kavramları” bandı, şeridi sözcükleriyle bir devamlılık kazanmaktadır. Kelimenin kendi içinde alan temsil etmesine rağmen, sürekliliği göstermek için yeniden tanımlamak gerekmektedir. Kelimeler ve Türkçe yaklaşımları aşağıdaki tabloda verilmiştir:

⁴⁹ Ö, Bülent (1987)., Türk Turizminin Önemli Kaynağı Deniz ve Kıyılarına İlişkin Sorunlar, *Turizm Yıllığı*, Türkiye Kalkınma Bankası, Ankara. ss.56-65

Tablo 1:Terminolojik Karşılaştırma

	SAHİL	KIYI
Coast	*	*
Shore	*	*
Coast Line	*	*
Shore Line	*	*
Beach	*	
Water Side		*
Water Front		*

- Coast; Deniz kıyısı
- Shore; Okyanusa sınırı olan kara parçası
- Coast Line; Deniz kıyısının şekli, yapısı
- Shore Line; Suyun kara yönünde sınırladığı alan
- Beach; Kumluk veya çakıllık plaj
- Water Side; Karanın suya olan sınırı
- Water Front; Kentsel yapılaşmanın suya olan sınırı.⁵⁰

Tanımlamalara baktığımızda kıyı ve sahil kavramlarının farklı anlamları ifade etseler de aslında birbirlerinden çok keskin bir şekilde ayrılmadığı görülür. İki kavramda birbirini tamamlar niteliktedir. Bu sebeple kavramların ifade ettiği alanlarla ilgili geçerli olan hükümler her ikisini de kapsamaktadır.

⁵⁰ Bilgin, M. T. (2003), *Kıyı Bantlarının Düzenlenmesinin Kentsel Tasarımı Yaklaşımı İçinde Ele Alınması, Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s.60

1.3.2. “Kıyı” Kavramsal Yaklaşımı

Kıyı alanları dünya genelinde çok çeşitli amaçlarla kullanım açısından önemli bir yere sahiptir. Kıyı alanları, ulaşım, turizm, endüstri ve çalışmamızı ilgilendiren şehircilik açısından da önemlidir. Dünyadaki ülkelerin %90'ının kıyı ülkesi olduğu ve dünya nüfusunun %40'ının kıyı alanlarında yaşadığı düşünülürse kıyıların ne kadar değerli olduğu ortadadır. Ülkemiz, yaklaşık 8300 km ile Avrupa'nın en uzun kıyı çizgisine sahiptir. Yaklaşık 35 milyona yaklaşan nüfusun da kıyı alanlarındaki kentlerde, ilçelerde ve köylerde yaşadığı bilinmektedir. Ortaya konan bu değerler gerek dünyada gerekse ülkemizde kıyı alanlarının önemini vurgulamaktadır. Bu nedenle, ülkeler için hayati derecede önem taşıyan kıyı alanlarının kullanımında kamusal yarar ön planda olmak şartıyla kıyıları, “planlı” bir biçimde ele alınmalıdır. Kıyılarımızın gelecek nesillere sağlıklı bir biçimde aktarılmasının yolu budur.

Kıyı kavramının, kara ile akarsu, deniz ve gölü birbirlerinden ayıran çizgisel oluşumdur. Ancak kullanım ve fiziksel olarak değişken bir yapıya sahip olması bu kavramın farklı bakış açılarıyla ele alınmasını zorunlu kılmıştır. Doğal bir yeryüzü biçimlenişi olarak jeomorfolojinin konusudur. Çevre kirlenmesinin ve kentleşmenin yoğun görülmesi nedeniyle de çevre ve kent biliminin de önemli konularından biri haline gelmiştir.⁵¹ Çalışma kapsamındaki kavramsal açılımlar farklı bilim dalları çerçevesinden özellikle kent bilimi açısından ele alınmıştır.

Kıyı ile ilgili yasal yapı içinde çeşitli tanımlar oluşmuştur. Bu tanımlardan bazıları:

3621 sayılı Kıyı Kanunu, 1. maddesinde kanun; “deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.” şeklinde belirtilmiştir. Kentsel planlama bağlamında “toplum yararlanması önceliğinin” özellikle vurgulanması gereklidir. Yine bu kanunun 2. maddesinde de “deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarına ait esasları kapsar.” maddesi yer alır. Kıyı kanununda kamu yararı özellikle

⁵¹ Konu ile ilgili daha detaylı bilgi için: Bkz. Ruşen Keleş-Can Hamamcı, Çevre Bilim, İMGE Kitapevi 2.Baskı Ankara/1997 ve Bkz. Ruşen Keleş, Kent ve Siyaset Üzerine Yazılar, İmge Basımevi, İstanbul 1993

vurgulanmaktadır. Bu çerçevedeki kapsama sahip olan kanun, planlama tasarlama eylemine de yön vermektedir.

Jeomorfolojik açıdan kıyı kavramında kıyı, doğal bir yeryüzü biçimi olarak, deniz, göl ve akarsularda suyun karaya temas ettiği, su ve kara yönünde uzunlamasına devam eden bir *sınır çizgisi* ya da alt sınırını bu temas çizgisinin oluşturduğu, genişliği meteorolojik olaylara göre değişebilen alan olarak tanımlanmaktadır.⁵²

Hukuksal açıdan kıyı kavramı, bugün bu yerler artık salt kara ile su arasındaki bir sınır çizgisi biçiminde değil, denizden karaya doğru şeritler halinde uzanan, kıyının kullanım ve korunmasını sağlayan ve buranın doğal yapısına uygun olarak uzunlamasına ve derinlemesine olmak üzere iki boyutlu bir takım bölgeleri kapsayan bir alan olarak kabul edilmektedir.⁵³

3621 Sayılı Kıyı Kanunu 4. maddesine göre kıyı; “Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı” ifade eder. Bu nedenle hukuksal kavram olarak kıyının niteliğinin anlaşılması için *Kıyı Çizgisi* ve *Kıyı Kenar Çizgisi* kavramlarının da ortaya konması gerekmektedir.

- **Kıyı Çizgisi:** Deniz, doğal ve yapay göl ve sürekli akan akarsularda en düşük su düzeyi sırasında suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgidir.

- **Kıyı Kenar Çizgisi:** Deniz kıyı çizgisi, doğal ve yapay göllerle akarsuların en geride olduğu düzey altında su derinliklerinde, güncel dalga hareketleri etkisiyle oluşan ve kıyı çizgisinden deniz yönünde devam eden kumlu, çakıllı vb. sualtı alanlarının doğal sınırınıdır.

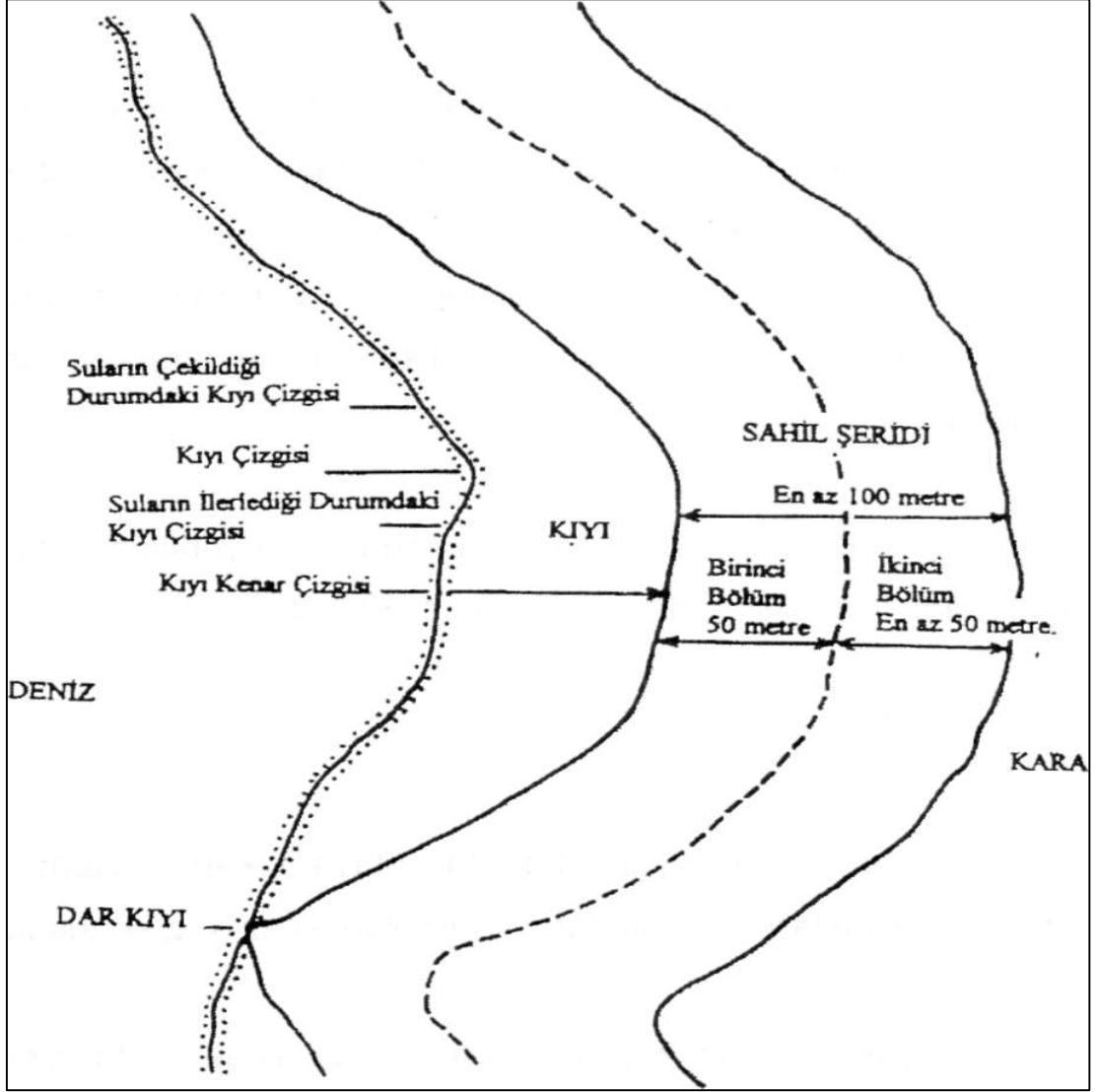
1.3.3. “Sahil Şeridi” Kavramsal Yaklaşımı

Sahil şeridi salt hukuksal ve kurgusal bir kavram olması nedeniyle kıyılardan farklıdır. Kıyıları çevreler nitelikte olması Anayasa'nın 43. Maddesinin 2. Fıkrasında da “...deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden...” söz edilmektedir. Buradan da anlaşılacağı gibi kıyı kenar çizgisi, sahil şeridinin alt çizgisini oluşturmaktadır. Üst sınırı belirleme yetkisi ise kanun koyucuya verilmiştir.

⁵² Kıyı tanımına ilişkin farklı yaklaşımlar için bakınız. Reşat İZBIRAK, Sistemik Jeomorfoloji, Harita Genel Müdürlüğü Yayınları Ankara/1969

⁵³ A.Y.M. 18.09.1991 tarih ve E.1990/23 K. 1991/29 sayılı kararı (23.01.1992 tarih ve 21120 sayılı Resmi Gazete)

3621 Sayılı Kıyı Kanunu, Sahil şeridini; “Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olara en az 100 metre genişliğindeki alan” olarak tanımlamaktadır. Anayasa'nın 43. maddesinde kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altında tutulurken Sahil Şeritleri için aynı yönde düzenlemeye gidilmemiştir. Ancak aynı maddede sahil



Tablo 2: Kıyı kenar Çizgileri ve onlarla ilgili kıyı şeritleri (3621 numaralı Kıyı Kanuna bağlı 3 Ağustos 1990 tarihli ve 20594 sayılı resmî yönetmelikten alınmıştır)

şeritlerinden yararlanmada kamu yararının ön planda tutulacağı ve bunun şartlarının da kanunla düzenleneceği belirtilmiştir. Kamu yararı kavramının, kentsel planlama - tasarım eylemlerinin de ana şekillendiricisi olduğu düşünülürse *kamu yararının* kıyı ile ilgili tüm yaklaşımlarda söz sahibi olması kaçınılmazdır. Sürdürülebilir bir planlama anlayışı için kıyı alanlarında kamu yararının ele alınması gereklidir.

1.3.4. Kentsel Tasarım – Kıyı ve Sahil Şeridi

Tarihsel süreç içerisinde kentleri incelediğimizde kentlerin, öncelikli olarak su kenarlarında konumlanmış olduklarını görmekteyiz.

Kentlerin su kenarlarına kurulmasının nedeni ekonomik olabilir, fakat zaman içinde mimarlar ve kent tasarımcıları, suyun tasarım açısından sağladığı olanakları kullanarak bunu tersine çevirdiler. Böylece su, kentin ana omurgası, vazgeçilmez bileşeni oldu. Yüzyıllar boyunca teolojik yaklaşımların suyun, oluşumun kaynağı olduğunu savunması; kentteki prestij alanlarının anıtsal çeşmelere bürünmesine, kent kapılarının kıyı bölgelerine tasarlanmasına neden oldu.⁵⁴ Günümüz kentlerinde de su ögesi vazgeçilmez bir tasarım aracı olarak kentlerde varlığını sürdürmektedir. Kente artı bir değer katarak fiziksel çevreyi olumlu yönde etkileyen bu öge, doğal olmayan yöntemlerle de kullanılmaktadır. Bu da doğal bir yapıya sahip olan kıyı alanlarının önemini arttırmaktadır. Güçlü bir doğal potansiyel sağlayan kıyı alanlarının tasarım sürecine dahil olmaları yadsınamaz.

Kentlerde su ögesinin kullanımı yalnızca belirli alanlarda değildir. Yaşamın devam ettirilebilmesi için de suyun ayrı bir önemi vardır. Su; içme suyu, görsel eleman, su sporları, turizm ve rekreasyon, sanayideki kullanımı, balıkçılık ve deniz ürünleri, kentsel yeşil için sulama ve ulaşım fonksiyonları gibi farklı amaçlarla kullanılmaktadır. Ancak çalışma kapsamında özellikle üstüne durulan nokta suyun, tasarım boyutundaki etkin bir öge oluşudur.

1.3.5. Sahil Şeridinde Yapılabilecek Uygulamalar

Planlama ve tasarım boyutunu ilgilendiren kapsamda Kıyı Kanunu'nu incelediğimizde “Uygulama imar planı bulunmayan alanlardaki sahil şeritlerinde, 4. madde de belirtilen mesafeler içinde hiç bir yapı ve tesis yapılamaz.” ibaresiyle

⁵⁴ Moughtin, C. (1999), *Urban Design- Street and Square*, Architectural Press, Woburn

karşılaşmaktayız.⁵⁵ Kanunun devamında ise uygulama imar planı bulunan yerlerde “duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.” açıklaması yer almaktadır. Tamamen çevresel değerleri korumacı ve kamu yararı ilkesini benimsediği ve bu tutumuyla kısıtlayıcı bir yaklaşım sergilediği düşünülse de yine aynı kanunda “uygulama imar planı kararıyla altı ve yedinci maddede belirtilen yapı ve tesislerle birlikte toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günü birlik turizm yapı ve tesisleri yapılabilir.” maddesi yer almaktadır.⁵⁶ Genel prensipler göz ardı edilmediği takdirde sahil şeritlerinin kamusal ortak kullanım mekânlarına dönüşmesi de tasarım yoluyla gerçekleştirilebilir.

1.4. BÖLÜM SONUCU

Kentsel tasarım ve kent planlaması, değişen, gelişen, birbirinden beslenen yüksek potansiyelli bir tasarlama sürecidir. Bu sürece kentsel tasarımın ölçütleri, kent planlarının raporları, kurumların görüşleri ve planların kentlinin sorularına ne kadar cevap verebildiğidir. Ölçütler planların uygulama boyutunda varlığını hissettirir. Kentsel tasarım ölçütleri, kent planlarından en çok etkilenen öğelerden biri olan kentlinin yani kullanıcının kenti ve kentin tüm öğelerini ne kadarını kullanabildiğiyle ilgilidir. Ölçütlerin ve tasarımların uygulamalarda gerçekçi niteliklerle yer alabilmesi için Kentsel Tasarım Projelerinin de planlar gibi yasal düzenlemelere sahip olması gerekir. Geçmişin izlerini yaşadığımız zaman dilimine taşıyan, geleceğe aktaracak olan kültürel, tarihi ve doğal değerlerin barındırdığı alanlar, korunarak, düzenlenerek Kentsel Tasarım Projeleri’nde yer almalıdır. Bu projelerde dünya örneklerinde kullanımı kamuya mal edilmiş kıyı ve sahil alanları da ülkemiz örnekleriyle bağdaşmadığı için ayrı bir inceleme konusu olmalıdır.

Çalışmanın kavramsal içeriği, kentsel tasarım, kent planlaması, kentsel dönüşüm, tarihi ve kıyı alanları değişik bakış açıları çerçevesinde irdelenerek bölüm sonucunda oluşturulan içerik doğrultusunda diğer bölümlere zemin hazırlanmıştır. Bu bölümde

⁵⁵ Kıyı Kanunu 4. Madde: Toplumun yararlanmasına açık yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulmuş ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıları, ifade eder.

⁵⁶ 3621/3830 Sayılı Kıyı Kanunu

yer alan kavramsal bakış açısından yola çıkarak diğer bölümlerde yer alacak olan Türkiye ve Dünyadaki mevcut uygulamaların, örneklerin ne kadarının uygulanabilir olacağı gerçeğine gidilecektir. Kavramsal belirlemeler yapılmadan değerlendirmeler yapmak yetersiz olur. Bu bağlamda çalışmanın bir sonraki hedefi, diğer kısımlarındaki kavramsal içeriklerle kentsel tasarım başlığı altında ortaya konulan gerçekler ile uygulanan gerçeklerin uyuşup uyuşmadığı, hangilerinden ne kadarının yerine getirilebildiğini değerlendirmektir.

2. ÖRNEKLER ÜZERİNDEN KENTSEL TASARIM PROJE YAKLAŞIMLARI

“Kentsel tasarım” kavramını da içerisinde barındıran ya da barındırması gereken *büyük projeler*, dünyada ve ülkemizde son yıllarda gündemde yer bulmaktadır. Özellikle, kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme projeleri başlığı altında yapılmakta olan projeler, ülkelerin planlama sistemiyle bağlantılı olarak değişiklik göstermektedir. Kentsel tasarım proje örnekleri de bu bağlamda farklılıklar gösterir. Çalışmanın bu kısmında farklılıklara yol açan yaklaşım biçimleri ortaya konmaya çalışılacaktır.

Öncelikle gelişmiş ülke örneklerine yer verdikten sonra ülkemiz örneklerine de yer verilecektir. Örnek projeler özellikle *kıyı alanı ve tarihi nitelikli* olması açısından seçilmiş örneklerdir. İnceleme sonucunda gelişmiş ülkelerin kıyı ve tarihi alanlara yaptıkları müdahalelerinin kriterleri ortaya konularak Türkiye örnekleri ile kıyaslanması hedeflenmiştir.

Proje incelemeleri, fiziksel yaklaşım-tasarım boyutu, fonksiyonel yaklaşım, ekonomik yaklaşım, çevresel yaklaşım, yasal-yönetimsel yaklaşım ve son olarak sosyal yaklaşım olarak sistematik bir biçimde irdelenecektir. Dolayısıyla örnekleri birbirleriyle karşılaştırma bağlamında daha kolay bir yöntem oluşturulacaktır.

Fiziksel yaklaşım- tasarım boyutunda; projelerin mekân ile buluşması dolayısıyla ulaşım bağlantıları, kütle yükseklikleri, süliet etkisi, yaya dolaşımı, kent ile eklemlenmesi vs. gibi konular irdelenecektir.

Fonksiyonel yaklaşımda; proje alanının fonksiyonel olarak şekillenmiş biçimi irdelenecektir. Ticaret, sanayi, eğitim, konut, kamu yapıları ve bunun yanında rekreasyon ve turizm amaçlı yapılar ve alanlar ele alınacaktır.

Ekonomik yaklaşımda; proje maliyeti (finansman boyutu), ekonomik yönden uygulama modeli aktarılmaya çalışılacaktır. Sonrasında ise kente nasıl bir katkı sağlayacağı irdelenecektir. Dolayısıyla projenin fizibilite çalışmalarının ortaya konması gerekmektedir.

Çevresel yaklaşımda; projenin çevresel etki değerlerini ne kadar dikkate alıp almadığı, yapılan müdahalelerin ekolojik dengeye olan etkisi ve doğal yapıyla olan ilişkisi irdelenecektir.

Yasal-yönetmelik yaklaşımında; proje aktörleri, proje alanıyla ilgili olan yasal ve yönetmelik kurumları ve sorumlulukları vs. irdelenecektir.

Sosyal yaklaşımında; yapılan müdahale ile birlikte değişen fonksiyonların proje alanının kullanıcı yapısını nasıl değiştirdiği ve bu değişimin kentin sosyal yapısını nasıl etkilediği irdelenecektir.

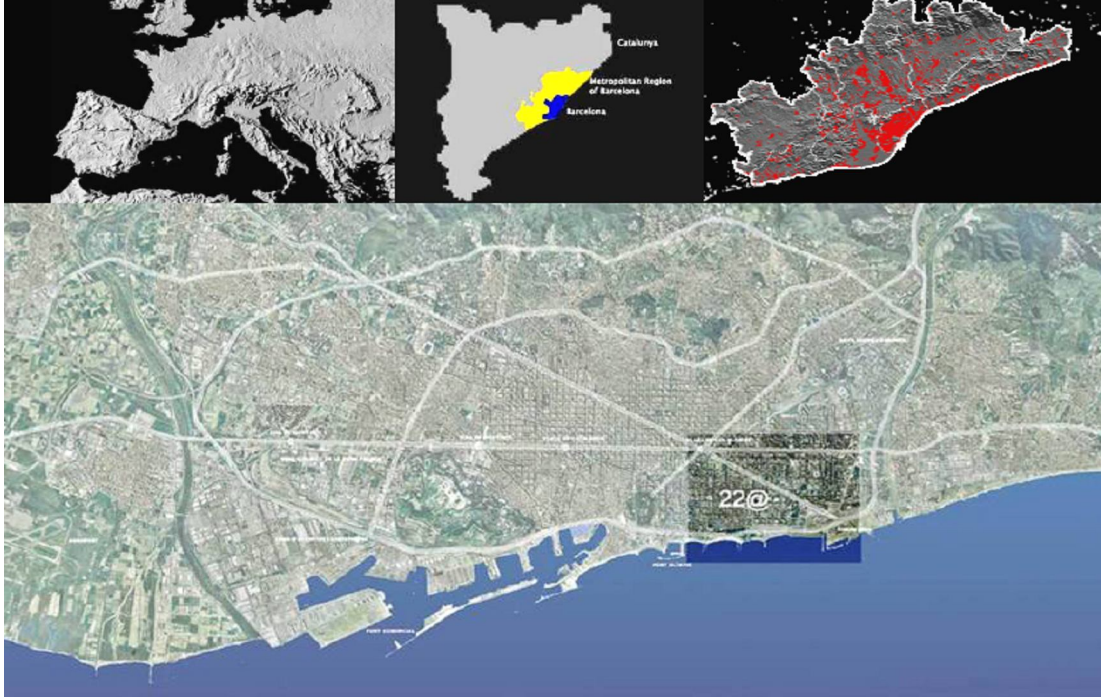
2.1. DÜNYA ÖRNEKLERİ

Tarihi nitelikli veya sahil şeridi kavramlarıyla ilişkili olarak seçilen ve buldukları ülkelerin Kentsel Tasarım yaklaşımlarını büyük ölçüde yansıtan örneklere yer verilmiştir.

2.1.1. Barcelona- Poblenou Örneği

İSPANYA/Barcelona

Barcelona endüstri devrimi öncesinde tipik bir liman kenti olarak kullanılmıştır. Deniz kıyısındaki Barcelona, günümüz organik sokak yapısı ve binalarıyla kentten kesin çizgilerle ayrılır. Kent, denizle ticaret bağlarını koparmadan dağların sınırında tarımsal üretimini yapar. Kentin kuzeydoğusunda yer alan Poblenou bölgesindeki yenileme projesi (22@ Projesi) dikkat çekicidir. Olimpiyatlar öncesinde yenilenmesi düşünülen bölge, Avrupa'da ve Barcelona'da gerçekleşen en büyük önemli birkaç kentsel dönüşüm projesinden biridir. Projede kent hayatı aktif şekilde ele alınır. Uluslararası organizasyonlar, kent dokusunun dönüşümünde önemli bir rol oynar. 1888 ve 1929 Uluslararası Sergileri, 1952 Eucharistic Kongresi, 1992 Olimpiyat Oyunları ve 2004 Universal Forum, kentin yenilenmesinde önemli paylara sahiptir. Universal Forum of Cultures 2004 organizasyonu dolayısıyla gündeme gelen Diagonal Mar, Besòs alanında da yenileme projeleri söz konusudur.



Şekil 2.1: Barcelona - Poblenou Bölgesi - 22@ Proje Alanı Kent İçi Konumu
(Kaynak: <http://www.22barcelona.com>)

- Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu



Şekil 2.2: Barcelona - Poblenou Bölgesi - 22@ Proje Alanı Genel Görünümü
(<http://www.22barcelona.com>)

Forum 2004 kapsamında projesi ele alınan Diagonal Mar, 214 hektarlık, Olimpiyat Köyü'nün yaklaşık 5 katı bir alana yayılmaktadır. Bu proje kapsamında, atık su arıtma tesisi, katı atık sınıflandırma/geri dönüşüm fabrikası, termal güç istasyonu gibi önemli altyapı sistemlerinin de renovasyonu söz konusudur. Uluslararası mimarlarında yer aldığı değişim projesinde ticari fuar alanı, konut ve ofislerden oluşan karma yapı, alışveriş ve eğlence merkezleri tasarlanmıştır. Bu tasarımda kentsel dokunun bütünlüğünü sağlayacak bir çerçeve çizilmek istenmiştir.

• Fonksiyonel Yaklaşım

Dönüşüm projeleriyle, tasarım, yayıncılık, araştırma, eğitim, multimedya ve bio medikal fonksiyonlar gibi bilgi üretimine dayalı teknolojik alanlar oluşturulması istenmektedir. Bölgenin hassas alanları kamu planlama ve yönetim kararlarıyla üst kimlik şeklinde ayırt edilmek istenmektedir. Stratejik serbest alanlar yaratılırken bölgenin farklılaşan işlevleri bir araya getirilmiştir. Adapte edilebilirlik fonksiyonellik açısından önemlidir. Dönüşüm neticesinde enformasyon ve iletişim teknolojilerine yönelik bir yapılanma yaklaşımı benimsenmiştir.



Şekil 2.3: Barselona - Poblenou Bölgesi-22@ Tasarım Projesi (www.arkitera.com)



Şekil 2.4: Barselona - Poblenou Bölgesi - 22@ Proje Alanı (Umut Doğan Arşivi)

Barcelona'da bölgenin kendine özgü mekânsal ve tipolojik karakterini ve potansiyelini kullanmak amacıyla Llobregat altyapı sisteminin iyileştirilmesi ve Besòs, Poblenou bölgelerinin dönüşüm projeleri düşünülmüştür. Avenida Diagonal üzerinde yer alan bölge, Forum 2004 alanına kadar uzanarak denize bağlanır.

• Ekonomik Yaklaşım

Barcelona kentinde zaman zaman kamusal yatırımlarında mali kaynak sıkıntısı yaşanmıştır. Söz konusu projelerin arkasında çok güçlü bir ekonomik yapı bulunmak zorundadır. Barselona dönüşüm projesini, yeni yapı alanları, yeni iş alanları yaratmayı ekonomik çözümlerle gerçekleştirir. Poblenou'nun kentsel ve ekonomik dönüşümünü özel sektör gerçekleştirecek, proje planlama, yönetim ve uygulamasında projenin ulusal ve uluslararası gelişimiyle ilgilenecektir

- Cevresel Yaklaşım

Barcelona, 1980’li yıllardan sonra demiryolları ve endüstri yapılarıyla denize küsmüş fakat 1992 Olimpiyatlarıyla denizle ilişkisini artırmıştır. Sahilin yeniden kullanım süreci, kesintisiz sahil şeridi olan Poblenou’ da yenileme projesiyle hayat bulmuştur.

Kesintisiz 4 kilometrelik sahil şeridinde olan Poblenou’nun projesinde, iletişim, enerji, su ve atık döngüleri, gürültü gibi çevreyi birebir etkileyecek olan unsurlar ön planda yer almaktadır.

- Yasal Yönetmel Yaklaşım

Endüstriyel bir tarihi kent mekânına yapılacak müdahale yerel yönetim/kamu inisiyatiflerine örnek olmak zorundadır. Yerel yönetim inisiyatifini tanımlayan altı pilot proje dışında kalan alanlarda önceden kararlaştırılmış, müdahalelere açık, gereksinimlere kendini uyarlayabilen, modernist kent planlama geleneğinden farklı bir kentsel şema çizilmektedir.

- Sosyal Yaklaşım

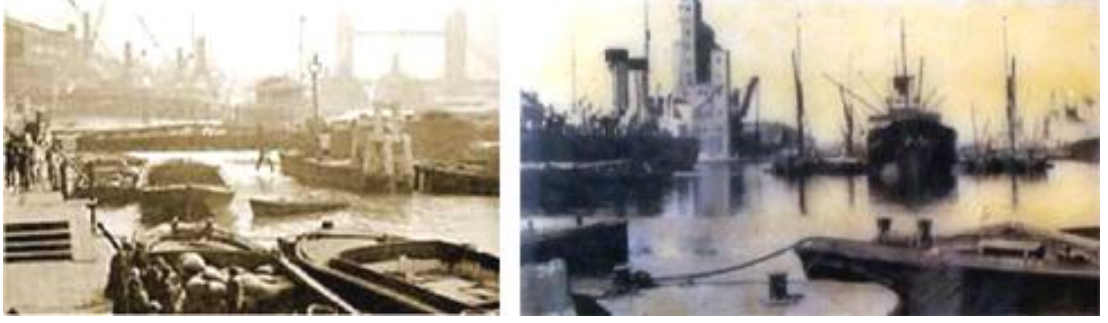
Barcelona Şehir Konseyi tarafından tasarlanan. kent için en önemli kentsel dönüşüm projelerinden olan 22@ kentsel projesinde, bölgenin mevcut düşük kentsel yoğunluğuyla şekillenen konutlar, modern endüstri yapıları, ofisler, mağazalar ve otellerden oluşan karma fonksiyonlu bir bölge düşünülmüştür. Bölge bir milyon metrekareden fazla endüstriyel alan; konut yapıları, parklar, kamusal tesislerden oluşan bir merkeze dönüşecektir. Olimpiyat Köyü’nün tasarımıyla sahiller, endüstri bölgesi olan Poblenou’da konut ve iş alanları olarak dönüştürülmüştür.

2.1.2. Londra- Docklands Örneği

İNGİLTERE/Londra

İngiltere’nin Docklands bölgesindeki proje, 2226 hektar alanıyla günümüze kadar yapılmış olan en kapsamlı kentsel yenileme projesidir. Londra’da büyük bir çoğunluğu kamu arazisi olan limanlar bölgesini kapsayan projede hedeflere destek olmak için özel sektör, merkezi yönetim ve yerel yönetim birimlerin ortaklığı söz konusudur.⁵⁷

⁵⁷ Londra Docklands Bölgesi (Basatemür, B. ve S. (2001), "Londra'nın Eski Liman Alanları: Docklands", XXI Dergisi, Sayı 7, s. 150)



Şekil 2.5: Londra – Docklands Projesi – Proje Öncesi Görünümler (www.mimarist.com)



Şekil 2.6: Londra – Docklands Projesi – Proje Öncesi Görünümler (www.mimarist.com)

• Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

Londra Dockland Kalkındırma Şirketi(LDDC), İngiliz devleti tarafından 1980’li yıllarda kamu özel sektör işbirliği ile proje başlatılmıştır. Amaç, Doğu Londra’da işe yaramayan depolanma alanlarının yeniden canlandırmaktır. Proje, etaplar halinde, ticaret, ofis alanları, konut ve kamu yatırımları içerir. Proje, kıyıya paralel bir yapı izlemiştir. Kıyıyla bağlantı iç alanlarda kurulmadığı için yaya yolu ve özel alanlar sebebiyle kesintiye uğramıştır. Projenin tasarım rehberi olmaktan çok master plan olduğu için yatırımcıya ayrıntılı sınırlar çizememiş ve bütünsellikten uzak olmasını kaçınılmaz yapmıştır. Bu sebeple proje, tasarım dili açısından bütünlük gösterir.



Şekil 2.7: Londra – Docklands Bölgesi Planı (www.mimarist.com)

- Fonksiyonel Yaklaşım

Terkedilmiş alanlarda yapılmaya çalışılan endüstrinin yerine yaşanabilir yaşam ve çalışma alanlarının yaratılabilmesi amaçlanmıştır. Amaçlar doğrultusunda bölgede hava yolu taşımacılığının gelişimine katkı, demiryolu alt yapısını güçlendirme, ucuz raylı sistem, kamuya ulaşılabilir ve gelişim koşullarının tasarlanması, Docklands bölgesindeki projelerin fonksiyonelliğiyle yakından ilintilidir.

- Ekonomik Yaklaşım

Projenin ekonomik boyutu, kamu mülkiyeti çıkış noktasıyla lüks konut alanları, ofis yapıları, iş olanaklarının sağlayarak ekonomik canlılık kazandırılmak istenmiştir. Proje, uluslararası yatırımcılar tarafından desteklenir. Projenin ana finans yapısı için fon kamu alanlarından oluşturulmak istenmiş, kent merkezinin uluslararası bir ticari merkez haline dönüştürülmesine odaklanılmıştır. Altyapı ve sosyal gelişim için serbest piyasa koşulları göz önünde tutularak uygun bir arazide proje geliştirme mantığı içinde uygulanmak istenmiştir.

- Çevresel Yaklaşım

Londra Dockland Kalkındırma Şirketi(LDDC), İngiliz devleti tarafından 1981 yılında, Doğu Londra'daki vasıfsız kalmış depolanma alanlarının yeniden canlandırma başlatılmıştır. Alan, işlek bir liman olması sebebiyle tarihi yapısı, boyutu, ekolojik boyuttaki çeşitliliğiyle kamu arazilerinin özel teşebbüse yönelmesine yol açar. Bu teşebbüs Thames kıyılarındaki mevcut doğal yapının

bozulmasına sebep olmuştur. Proje, nehre dökülen suların altyapı üniteleri ve arıtma sistemiyle geri dönüşümünü gerçekleştirebilmesi açısından önemlidir.

- Yasal Yönetimsel Yaklaşım

1979 yılında London Docklands Kalkındırma Şirketi (LDDC) isimli kurulan şirketin kalkındırılması; merkezi yönetim tarafından ödenek, satış ve kazançtan sağlananlarla finanse edilmiştir. Kamu ortaklığı tarafından yönlendirilen projenin yönetiminde kamu alanlarının özel sektöre devredilmesi gerçekleşmiştir. Yerel yönetim, yatırımcıların zaman zaman lider konumda olmayı istemesi üzerine zor durumda kalır. Projede yatırımcıya cazip gelecek hususlar sunulmadığı için yatırımcı, kendi master planını hazırlamak zorunda kalır.

- Sosyal Yaklaşım

Dockland'de 120.000'den fazla yeni istihdam yaratmış ve yerleşme bakımından rağbet gören bir alan yaratılmasını sağlamıştır. Böylece, karma kullanım dahilinde, altyapı, konut, ofis binaları, hafif sanayi, spor ve kamu yararına diğer yapıları oluşturulmuştur. Kimlerine göre proje, sosyal yapı bağlamında yetersiz şekilde algılanır. Bu bakış açısında göre, bölgenin belediye konutları içinde olması koşulu ön planda tutularak özel sektöre satışı sağlanmalıydı. İş alanları yaratılırken kamunun kullandığı alanların sayısının azalması gerekir. Yatırımcı ile düşük gelir gruplu kesimlerin talepleri birbirinden farklı olduğu için sosyal bütünlük sağlanamamıştır

2.1.3. Londra- Paddington Waterside Örneği

İNGİLTERE/Londra



Şekil 2.8: Paddington, 1999/ 2000 (kaynak: www.paddingtonwaterside.co.uk)

Proje alanı İngiltere'nin Londra kentindedir. Londra'nın Waterside ilçesinde bulunan Paddington, kent merkezine yakınlığı ve nitelikli ulaşım sistemi nedeniyle önemli bir bölgedir. Bölgenin Londra'nın en zengin ilçesi içinde yer alması, yatırım açısından gayrimenkul odaklı gelişmenin potansiyel kaynağını, iş sahalarını ve ticaret merkezlerini oluşturulması açısından kamuya yatırımı destekler.

Projenin hedefleri arasında kamunun sosyal, toplumsal ve ekonomik açıdan sağlayacağı kazançları eşit şekilde paylaşabilmesi ve güvenli, bir paydada (mekânda) buluşabilmesi vardır. Proje kapsamında konut, ofis alanları, ticaret merkezleri oluşturarak ekonomiyi canlandırıp kamu yararını ön plana çıkarmak amaçlanmıştır. Amaçlar doğrultusunda bölgenin imajı yükselerek, halk eğitilmek istenmiştir. Söz konusu nihai hedeflere destek olmak için mülk sahipleri, yatırımcılar ve yerel yönetim birimleri projenin ortaklığını üstlenmişlerdir.

• Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

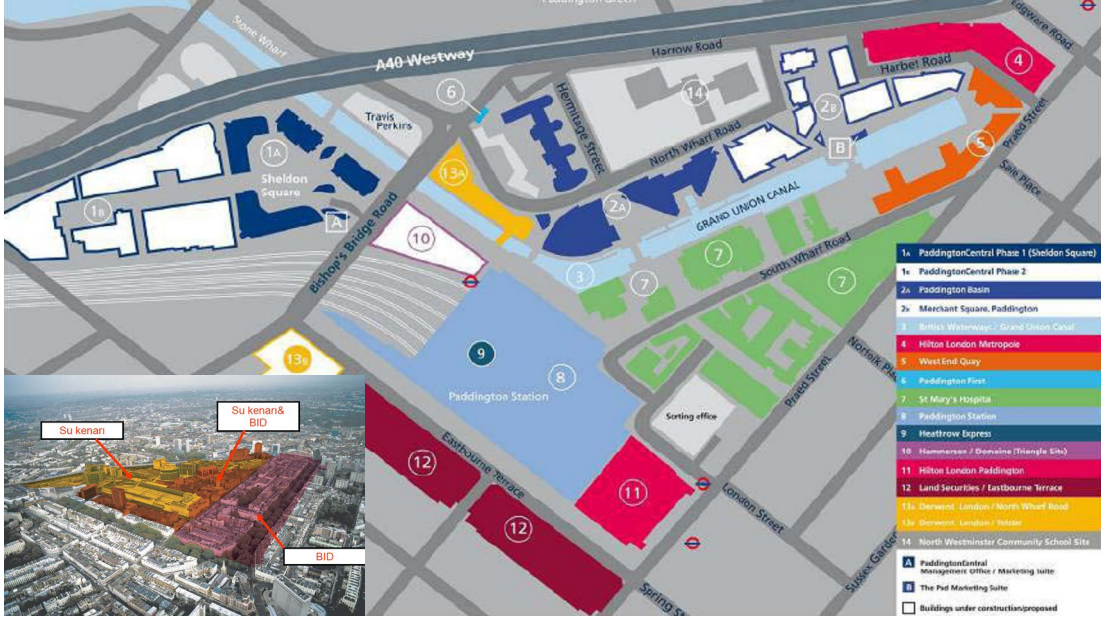
Paddington Yenileşme Projesinde "10 yıllık bir sürede ofis, konut, alış-veriş, sağlık ve boş zaman faaliyetlerini içerecek şekilde yaklaşık 8 milyon m²'lik binaların yeniden yapılanması hedeflenmiştir. Proje, hem alana olan ilginin sürdürülebilmesi hem de bölgenin algılanışını düzelterek Paddington'a yeni bir kimlik ve mekân yaratacak yüksek



Şekil 2.9: Paddington, 2005/2006 (kaynak: www.paddingtonwaterside.co.uk)

kaliteli kamusal alanlar oluşturmayı amaçlamıştır. Bu doğrultuda yeni yaratılan mekânların kentsel dokuya estetik ve fonksiyonel açıdan uyması, yerel çevre ile uyum içerisinde Paddington vadi karakterini vurgulayan sokaklar ve mekânların sağlanması, kamusal alanların iyileştirilmesi için tutarlı ve uyumlu tasarım stratejilerinin tanımlanması, zengin bir çevre karakterine ulaşmayı sağlayacak standartların oluşturulması, toplumun bütün kesimlerinin erişilebilirliğinin sağlanması, Paddington'daki ve çevresindeki gelişmeler ve toplu ulaşım ile yeni bağlantıların iyileştirilmesi hedeflenmiştir." (Paddington Regeneration Partnership, 2001)

Projenin tanıtım broşüründe yer alan açıklamaya göre kamusal alan, özel alanlar içinde geçişler yaparak projenin tasarım boyutu oluşturulmak istenmiştir. Proje genelinde hedeflerin birbirine uyumu, tasarımı doğrudan etkileyeceği için mevcut dokunun korunmasına, kamu mekân sınırlarının su kanallarıyla kısıtlanmasına ve kısıtlı alan içinde bütünlük sağlanmasına dikkat edilmiştir.



• Fonksiyonel Yaklaşım

Projenin fonksiyonel boyutundan kamunun bütünsellik açısından ortak paydalarda rant elde edebilmesi vardır. Bölgedeki ulaşım sisteminin yeterli ve nitelikli olması ulaşılmak istenen hedefler açısından projenin fonksiyonelliğini artırır. Plan, galeriyi gören ve kamusal kullanımları olan bir kanal meydanı içermesi bakımından da fonksiyoneldir.



Şekil 2.11: Kanalin 200 yıllık tarihinde kıyının yeniden kullanımı
(kaynak:www.paddingtonwaterside.co.uk)

• Ekonomik Yaklaşım

Proje, ticari ve konut öncelikli olması bakımından özel sektörü teşvik edecek mahiyettedir. Yerel ekonominin gelişmesi amaçlanırken bölgenin imajının yükselmesi dikkate alınmıştır. Projede 2007 yılına kadar 167225 m² alanda 6 bina ve içerisinde ofis, perakende satış alanları ve eğlence mekânları yapılmıştır. 559 Konut biriminin %30'luk dilimi karşılanabilir konut şeklinde düşünülmüştür. Ortak yapının fonu devletten ve AB'den karşılanırken arazi mülkiyetlerinin sahipleri güvenilir, büyük şirketlerdir.

• Çevresel Yaklaşım

Paddington bölgesindeki su kenarının çevre iş alanlarına bağlanması hedeflenmiştir. Proje sayesinde geride bıraktığımız 200 yıl içinde ilk defa kıyı mekânları oluşturma amacıyla kanal açılmıştır. Paddington Projesi'nde açılan kanal yapısı, ekolojik yapı korunarak kamu mekânlarında oluşturulan peyzajla desteklenmiştir.



Şekil 2.12: Paddington Projesi- Ticaret Merkezi (kaynak: www.paddingtonwaterside.co.uk)

• Yasal Yönetmelik Yaklaşım

Projenin ortaklarından olan yerel yönetim, denetim gücü olarak projeye katkıda bulunur. Planlamanın politik bağlamında, Westminster Kent Konseyi'nin Bütüncül Gelişim Planı (UDP) ve Paddington Özel Politika Alanı(PSPA) vardır. Projede

ortaklardan herhangi bir kesiminin baskın şekilde söz sahibi olmamasına dikkat edilmiştir.

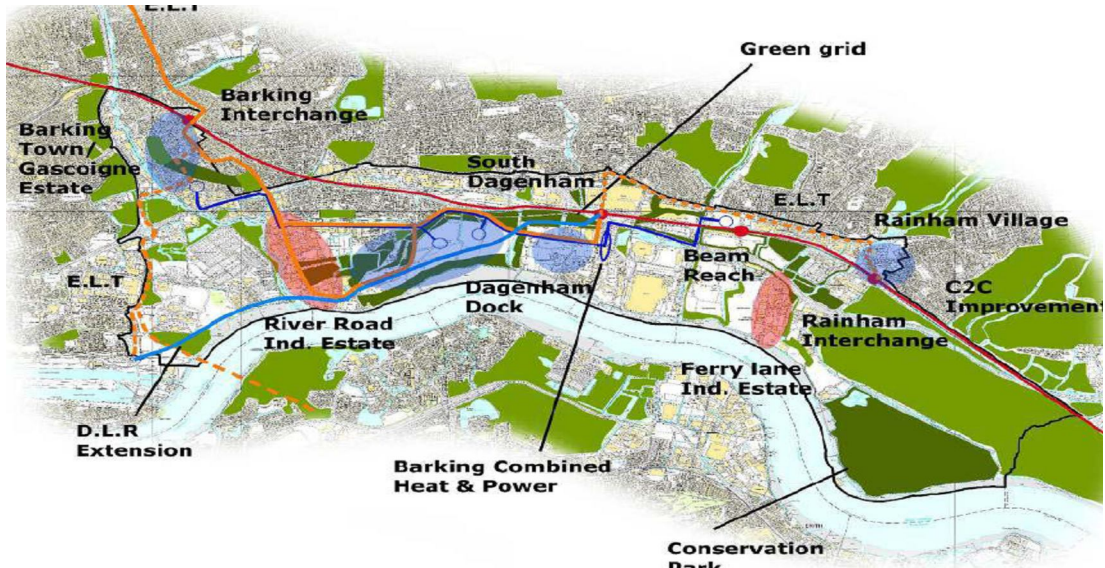
- Sosyal Yaklaşım

Halkın etkileşimini teşvik edecek mekânlar yaratmak, kullanıcılar için bir çok alternatif aktivite sunacak tasarımlar yapmak projenin sosyal boyutudur. Proje, Paddington Sosyal ve Toplumsal Fonu gibi birçok fona katkı sağlamıştır. Dokuyla bütünleşen bir kamu alanında sosyal yapıyı şekillendirmek için eğitim ön plana çıkarılır. Blair hükümeti döneminde sosyal konutlar ile ilgili “yeni projelerde toplam alanın %20-25'i kadar bir alanın sosyal konut olarak ayrılması” şeklinde bir yasa çıkarılmıştır. Bu yasayla birlikte Paddington Projesi sosyallik kazanır.

2.1.4. Londra-Thames Gateway Örneği

İNGİLTERE/Londra

Londra Olimpiyatlarının evi olarak bilinen Thames Gateway projesinin hedefleri, sürdürülebilir gelişme; sosyal altyapıyla bütünleşen bir toplum yaratma, ekonomisi ve refah seviyesi yüksek bir Londra oluşturmaktır. Projeye, London Thames Gateway Geliştirme Şirketi ortaklık eder. Projenin temel başlıkları; Çevre; Ulaşım; Sürdürülebilir Konut; Sürdürülebilir Toplum; Sağlık; Eğitim, Beceri ve İstihdam alanı olarak belirlenmiştir.



Şekil 2.13: Thames Gateway Projesi (Kaynak:<http://www.cabe.org.uk>)

- Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

Thames Gateway bölgesi, 1.6 milyon nüfusu 700,000 hanesi ile fırsat alanı olarak algılanmaktadır. Amaç, Batı Avrupa'nın sanayiden terk edilmiş alanında konut ve iş imkanları yaratmak, sürdürülebilir master plan dahilinde tasarımsal boyutta strateji geliştirmek, kentsel kaliteye artılar kazandırmaktır. Kentsel planlamada bölge içinde ve bölgeler arasındaki ulaşım sorunu, ulaşım kanallarıyla beslenmek istenmiştir.



Şekil 2.14: Thames Gateway , Mevcut Durum ve Proje Önerisi (Kaynak:<http://www.cabe.org.uk>)

- Fonksiyonel Yaklaşım

Ticaret, sanayi, konut ve eğitim yapıları özel sektörün teşvikiyle kamuya ulaşılabilir koşullarda fonksiyonlaştırılmıştır. Nehir üzerinden ulaşım da sağlanmaktadır. Ayrıca karayolu bağlantıları da sağlanmıştır. Sürdürülebilir gelişim hayata geçirmek istenmiş hızlı, kamuyla bütünleşen ulaşım bağlantıları tasarlanmıştır. Merkezi metro ağına katılan istasyonlar kurularak bu istasyonlarla mekanlar arası bağlantılar sağlanmıştır. Yaratılan iş alanları, kültürel, sosyal tesisler, yeşil alanlar, ticari alanlar ve konut alanları ile karma kullanımı sağlayan bir projedir.

- Ekonomik Yaklaşım



Kamu altyapısına yönelik yatırımlarla özel yatırım için ortamlar yaratılarak ekonomik çeşitliliği ve büyümeyi destekleyecek işgücü oluşturulmak istenmiştir. Sürdürülebilir toplumların maliyetli olduğu gerçeğinden yola çıkarak yatırımı destekleyen çalışmalara,

özel sektörün teşvikine sıcak bakılmıştır. Proje kapsamında kurulan iş alanları, konutlar, kültürel, sosyal tesisler, yeşil alanlar ile Londralılar ve turistler için büyük bir cazibe merkezi olarak Londra'nın ekonomisinde olumlu etkileri bulunmaktadır.

- Çevresel Yaklaşım

Thames Gateway bölgesindeki konutların çevreyle uyumlu, açık mekânları ve su yollarının işlevsel olarak kullanılabilirdiği yeni ve iyileştirilmiş kamusal alanlar yaratılmak istenir. Alan, nehir kenarında yer alması sebebiyle pek çok potansiyel rekreasyon alanı ile çevrilidir. Düzenlenen yeşil alanlar alanın cazibesini arttıran önemli bir faktördür.

- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

Londra Thames Gateway için hükümet destekli planlama düşünülmüş, vizyonun uygulanabilirliğine katkı sağlamak amacıyla hükümet politikalarının çerçevesini genişletmek istenmiştir. Kademeli olarak gelişen ve "Su üzerinde şehir" modelinin planlama stratejisi olarak kullanıldığı kapsamlı bir projedir.

- Sosyal Yaklaşım

Sürdürülebilir bir gelişimi hayata uyarlamak için kültürel, sosyal tesisler, yeşil alanlar ve tarihi endüstriyel yapıların dönüşümüne önem verilmiştir. Yetersiz ulaşım bağlantıları elden geçirilerek kirletilmiş arazi mevcut kullanımında fayda ön plana çıkartılarak yetersiz sosyal ve hizmet alt yapı iyileştirilmiştir. Kamu alt yapısına yapılan tüm yatırımlar, 2012'ye kadar yeniden yapılaşmayı kapsamaktadır. Yeni yapılaşmasıyla proje, Londralılar ve turistler için alan büyük bir cazibe merkezi haline gelmiştir. Globe tiyatrosu'nun yeniden yapılanması, Hayward Galeri, parklar, yeşil alanların yapılması ve Tate Modern'in açılması, Royal National Tiyatrosu gibi pek çok yapının inşa edilmesiyle burası Londra'nın sosyal ve kültürel merkezi haline gelmiştir.

2.1.5. Rotterdam – Kop Van Zuid Örneği

GÜNEY HOLLANDA/ Rotterdam

Rotterdam Avrupa'nın en iyi ve en büyük limanlarından biridir. Rotterdamın Kop van Zuid bölgesinin canlandırılması ve nehrin kuzeyindeki şehir merkezinin devamı niteliğinde bir bölge kazanılması amacıyla bölgede yapılanma projesine gidilmek istenmiştir⁵⁸.



Şekil 2.15: Rotterdam - Kop van Zuid Genel Görünüm (<http://issuu.com>)

Kop van Zuid, özel kuruluşların ve şehir idaresinin beraber çalıştığı yeniden yapılanma projesidir. Koordinasyonlu bir çalışmanın ürünü olan proje, çok kapsamlı, her ölçekte uygulanmak istenen, uzun vadelidir. Projenin yapmak istediği hedeflerden bazıları, kent merkezinin kıyı bandına kadar genişletilmesi, Kentin güney bölgesi için kent bütününde için yeni sosyal oluşumlar kazandırılması, bölgenin ekonomisinin canlandırılmasıdır. Bu projenin en önemli özelliği, kent merkezini nehrin iki yakasına dağıtacak bir biçimde yeniden kurgulamasıdır.

⁵⁸ (Bakker, R. (1993), "The Kop Van Zuid", *Waterfronts*, Cities on Water Publishing, Venice, p. 155)

- Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu



Şekil 2.16: Rotterdam - Kop van Zuid Genel Görünüm (<http://www.kopvanzuid.info/?id=12>)

Kop van Zuid projesinde bölgenin temel altyapısını oluşturan Erasmus Köprüsü, Varkenoordse Viyadüğü, Wilhelminaplein Metro İstasyonu ve TramPlus (yeni tramvay sistemi) şehir merkeziyle iyi ulaşım bağlantıları kurulmuştur. Bölgede, kentsel tasarım, peyzaj ve trafik akış planları koordinasyonlu biçimde düzenlenmiştir. Bölge istasyon yapısının çevresindeki ofis binaları merkez alınarak planlanmıştır. Konut, ofis ve iş alanları hedeflenen sayıya yakın şekilde tamamlanmış, tasarım sürecinde eski limanın dokusal yapısı korunmamış, onun yerine daha geniş caddelerle suya paralel bir plan getirilmiştir. Bu planda ana tema mimari yapılarıdır fakat yapıların yüksek olması ve insan ölçeğinin dışına çıkılması tasarımın eksik yönlerindedir. Ölçek farklılıkları liman binalarını olumsuz etkiler.

- Fonksiyonel Yaklaşım

Kop van Zuid'de farklı gelir gruplarının bir arada yaşayabilmesi konut alanlarındaki çeşitlilik ile tasarlanmıştır. Toplumun her kesimine göre (genç, evli, bekar, yaşlı vs.) farklılaşan ihtiyaçlar göz önünde bulundurulmuş ve konut tipleri oluşturulmuştur. Projenin fonksiyonel yaklaşımı, kentin bu bölgesinin gelecekteki fonksiyonlarını belirlemek ve konut, iş alanı ve eğlence mekânları düzenlemektir.



Şekil 2.17: Rotterdam - Kop van Zuid Genel Görünüm (<http://www.kopvanzuid.info/?id=12>)

- Ekonomik Yaklaşım

Avrupa'nın en büyük liman hizmetlerine sahip olan Rotterdam'daki Kop van Zuid'in rıhtımı liman bölgesinin kaydırılmasıyla fonksiyonunu yitirir. Bu yitiriş, kentteki mekân ihtiyacının ve yerleşmelerin ekonomik boyutta kalkındırılmasını gerekli kılar. Proje kapsamında uluslar arası nitelikte iş alanları yaratılması hedeflenmiştir. Wilhelminaplein yerleşimi ise, bölgenin ekonomi merkezidir. Özel sektörün alana yatırım yapması istenmiş, merkezi hükümet ve yerel hükümet hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için projeye fon ayırmıştır.

- Çevresel Yaklaşım

Kop van Zuid projesi ile kent, Maas Nehri'nin her iki yakadaki yerleşimiyle tek bir şehir oluşturmaktadır. Hükümetin ekoloji-çevre politikalarıyla proje çevresel boyutta da ele alınmıştır. Bölgede, alanın temizlenmesi, altyapının yenilenmesi için suyun kalitesini yükseltme çalışmaları yapılmaktadır. Bölgenin uzun yıllar ve yoğun kullanımı nedeniyle sadece liman bölgesinin değil, nehrin her iki kesiminde de atık ve temizleme çalışmaları yapılmıştır.

- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

Kent yönetimi, Kop Van Zuid projesini global değerler doğrultusunda ilerletebilmiştir. Yönetimin yeniden yapılanma kavramıyla yakından ilgilenmesi alanın yapılaşabilmesi açısından önemlidir. Yapılaşmadan sorumlu olan hükümet, eski liman bölgesinin yeniden planlanması için önemli adımlar atmıştır. Bütüncül bir yaklaşımla, kaliteli bir çevre yaratabilmek için birçok uzman projede yer alır. Belediye ve merkezi hükümet arasında proje için sözleşme yapılmıştır.

- Sosyal Yaklaşım

2010 yılına kadar Kop van Zuid'in mevcut kent merkeziyle bütünleşmesi amaçlanmaktadır. Kop van Zuid'in yeniden yapılandırma projesinde, dokuyu tamamlayan tarihi iskeleler, vinçler ve antrepolarla birlikte modern yaşam gereksinimleri, çalışma ve eğlence mekânlarıyla birleştirilmek istenmiştir. Proje başında sosyal geri dönüşüm çerçevesinde rant eşit dağıtılmak istense bile, her iki kıyıda da lüks konut yapılaşması, soylulaşmaya yol açtığı için rantın adaletsizliğine örnek olabilir. Bunun sonucunda hükümetin belirlediği sosyal yapı politikalarını uygulayamadığı dikkati çeker.

2.1.6. Cenova-Cenova Limanı Örneği

İTALYA/ Cenova



Şekil 2.18: Cenova genel görünüm
(kaynak: www.mimarist.org.com)

Geçmişten günümüze ulaşan geleneksel bir deniz kenti olan Cenova, zengin kalıntıları, tarihi geçmişiyle İtalya'nın en büyük limanıdır. İtalya'daki kıyıların düzeni limanlara göre şekillenmiştir. Liguria Bölgesi, limanlar açısından oldukça önemli bir bölgedir.

Cenova'daki Mandraccio adı ile anılan eski

liman, 1992 yılında modern bir düzenleme ile karşılaşır. Bu limanda pamuk depoları, yazlık tiyatro, fuar ve festival alanları, sportif faaliyetler yürütülmektedir.

- Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu



Şekil 19: Cenova Liman Projesi (kaynak: www.mimarist.org.com)

boyutta tasarım ile buluşabildiği için kentin kültürel ve turistik imajını geliştirmektedir.

- Fonksiyonel Yaklaşım

Kentteki artan trafik yoğunluğu Cenova limanına önem kazandırmaktadır. Liman kısa zamanda Akdeniz'in en önemli ticari ve endüstriyel faaliyetlerinin mekânı olarak turizm ve ticaret açısından zenginlik ifade eder ve ticari bir canlılık gündeme gelmektedir.



Şekil 2.20: Cenova Liman Projesi Genel Görünümü (kaynak: www.mimarist.org.com)

- Ekonomik Yaklaşım

Proje, eski kent ile denizi bağlayan ihtişamlı kültürel ve turistik alanlar yarattığı için bölgenin oldukça fazla hareketlenmesini sağlar. Olumlu katkılarla canlanan eski limanda ticari ve endüstriyel faaliyetlerle birlikte turizmin de renklenmesi ziyaretçiler açısından önemlidir.

- Çevresel Yaklaşım

Yeni liman, eski limanla birleştirilir. Malların boşaltımı ve bindirilmesi ile lüks gemilerin geliş noktaları birbirinden ayrıdır. Limanın çevresel boyutunda dikkat çekici husus, limanın şehirle bütünleşmiş şekilde tasarlanmasıdır. Liman ile şehir içine rahat ulaşım sağlanacak yollar düşünülmüştür.

- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

Bütüncül bir yaklaşımla merkezi yönetim, yerel yönetim ve girişimciler öncülüğünde gerçekleştirilen bir projedir. Alanın merkezi konumundan dolayı sahip olduğu potansiyeller yatırımcıları teşvik etmiştir. Dolayısıyla projenin uygulanabilirliği de daha sağlam ekonomik temeller üzerinde ilerlemiştir.

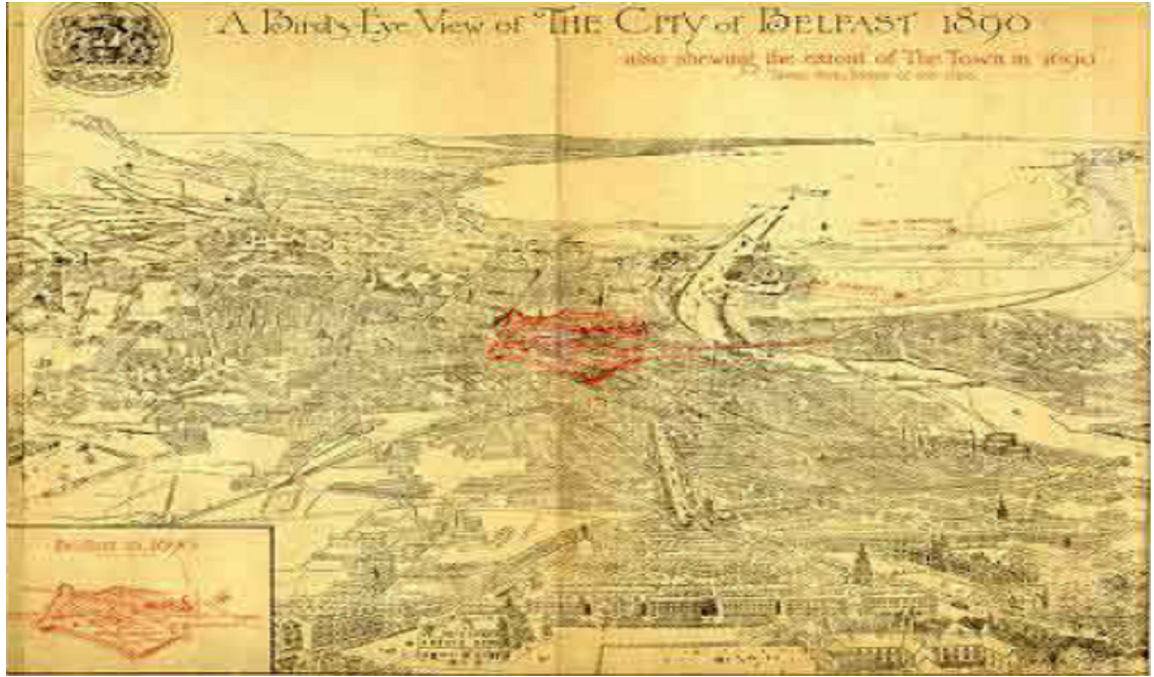
- Sosyal Yaklaşım

Antik dönemin doyurucu kalıntılarıyla tarihe ışık tutan Cenova'nın tarihi, limanın tarihiyle yakından ilgilidir. Kentin sosyal yapısında kentli konser, tiyatro, kongre, gösteri, v.b aktivitelerin yapıldığı, fuar ve festival alanlarına kavuşur. Kamunun kullandığı böylesi sosyal ortamlar turistlerin de akın ettiği ve kente, limanda olmaktan keyif duydukları mekânlar haline dönüşür.

2.1.7. Belfast-Belfast Kıyıları Kentsel Dönüşüm Projesi

KUZEY İRLANDA/Belfast

1912’de denize indirilen Titanik gemisin inşa alanı olan Belfast, II.Dünya Savaşı’nda gemi inşa ve mühendislik endüstrisini arttırır. 1950’lerde endüstri geriler. 70’li yıllarda ise ekonomi yavaşlar, göç artışı olur. 90’lara gelindiğinde temel alt yapı projeleri oluşturulur. “Geleceği geçmişten inşa etmek” felsefesiyle kentin kimliği yeniden ortaya çıkartmak amacıyla Belfast kıyılarında dönüşümü projesi başlatılır. Projede amaç, kaynağını sağlam bir master plandan alan karma kullanımlı kent merkezi oluşturmaktır. Bu amaç doğrultusunda kentsel mekânların yaratılmasına yönelik alt projeler uygulanmaktadır. Projede kamuyla özel ortaklıklar söz konusudur.⁵⁹



Şekil 2.21: Kuzey İrlanda /Belfast (kaynak: Belfast Kent Konseyi, www.belfastcity.gov.uk)

• Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

Belfast, 1177 yılından Beal Feirste beri kurulmuş bir yerleşimdir. Yerleşim, 1888’de kent statüsünü alır. Sağlam ve sürdürülebilir bir master plan için kent merkezi mahalleriyle bütüncül projeler oluşturmak istenir. Projelerin tasarım boyutunu stratejik karar verme, kentsel ekonomi, çöken kent merkezi, planlama sorunları, ulaşım, kentsel kalite, kentsel dönüşüm mücadeleleri ilgilendirir.

⁵⁹ Belfast Kent Konseyi, www.belfastcity.gov.uk, 09.11.2008



Şekil 2.22: Kuzey İrlanda /Belfast Projesi / Yeni ve Eski Durum (kaynak: Belfast Kent Konseyi, www.belfastcity.gov.uk)

• Fonksiyonel Yaklaşım

Karma kullanımlı bir kent merkezi için açık mekânlar kente sunulmak istenmiştir. Yaşanabilir kentsel alanların oluşturulabilmesi için kent merkezine uzakta kalan alanların kamuya kazandırılması, gelecek kullanımlar için çalışmaların yapılması amaçlanır. Ortaklığa yarışmacı boyut kazandırılarak projelerin fonksiyonel açılımı genişletilmek istenir. Ödüller alan Fall Baths projesiyle, kentin en önemli yollarından biri üzerinde olan köhne mahallelerin kentsel dönüşümü sağlanmıştır.



Şekil 2.23: Kuzey İrlanda /Belfast / Uzak Geçmiş, Yakın Geçmiş ve Günümüz (kaynak: Belfast Kent Konseyi, www.belfastcity.gov.uk)

• Ekonomik Yaklaşım

Yabancı şirketlerin %50'si Belfast'tadır. Ekonomik faaliyetlerde projelerin ulaşmak istedikleri hedefleri; yatırımı artırarak yatırımcıyı kente çekmek, özel sektör ve eğitim kurumlarıyla ekonomik değişimleri ve girişimciliği desteklemektir. Amaçlar doğrultusunda bugün gelinen noktada, Belfast'ta %4,9 oranında işsizlik, 100 kişiden az çalışanı olan şirket oranı %95,7' dir.

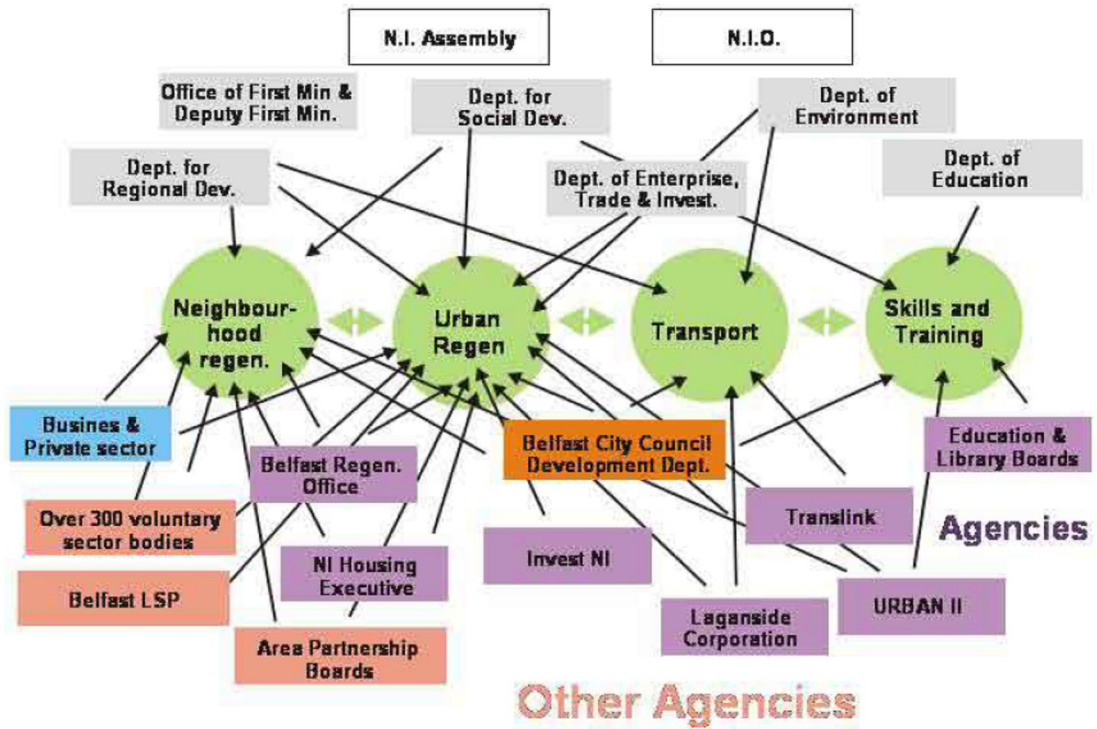
- Çevresel Yaklaşım

Belfast'ta atık gaz tribünleri, Park and Rid olanakları, geniş ve açık kamusal alanların yaratılması çevresel yaklaşımdaki etkili elemanlardandır. Alanın su kenarında yer alması sebebiyle pek çok potansiyel rekreasyon alanı ile çevrilidir.

- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

Yaşanabilir kentler, geleceğin kalitesinin yükseltilmesiyle kurulabilir. Yerel yönetimin yetkileri sınırlı olsa bile 1992 ve 2000'li yıllarda çıkan yerel yönetim yasası, konsey ve metropoliten alana çeşitli kısıtlamalar getirir. Kent konseyi, toplum planlaması, ekonomik gelişim ve kentsel dönüşüm yerel yaklaşımları yakından ilgilendirir.

Yönetim Yapısı



Şekil 2.24: Kuzey İrlanda /Belfast Projesi Yönetim Yapısı (Belfast kent konseyi, (kaynak: Belfast Kent Konseyi, www.belfastcity.gov.uk)

- Sosyal Yaklaşım

Projeler, miras öğelerinin alanda tutarak mahalle yerleşmelerini desteklemek istemektedir. Bu mahaller için ekonomik gelişim programı hazırlanırken tarihsel kültürel merkezler, temel sivil aktiviteler arttırılmak istenmiştir. Projeler, altyapı odaklı sosyal bir yaklaşımı benimser.

2.1.8. İskandinavya Örneği

Kopenhag, Oslo, Bergen, Helsinki gibi İskandinavya kentlerinde, kentin liman bölgesindeki yapıların tarihi 18.ve 19.yüzyıllardır. Cenova, İstanbul, İzmir gibi tarihi kapsamlı eski limanları politik değişim, alt yapı yetersizliği ve çeşitli nedenlerden dolayı işlevini yitirmekte limanların doğal yapılarını ve tarihi zenginliklerini kullandırmaktadır. Liman kıyılarında başlatılan dönüştürme projeleri büyük ve limanın özelliklerini kaybetmeyecek nitelikte olmasına dikkat edilmiştir. Amaç, eski yapıları korumak ve kullanılabilir işlevlere dönüştürmektir.⁶⁰

- Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

Limanlardaki yapılarda doğal kabuk korunarak takviye edilmiş, eski katlar yıkılarak modern ahşaptan yeni katlar yapılmıştır. Böylece dönüşümün getirdiği işlevsellik ön plana çıkmış yapılar malzeme yorumlarıyla geçmiş analiz edilebilir. Kent meydanlardaki mobilyaların tasarım-malzeme buluşmasında ciddi bir özen göze çarpmaktadır. Tasarımda göze çarpan ilkelerden bazıları, peyzaj meydan düzenlemelerinde limana yönelik çalışmalar, yapıların ön ve arka cephelerinde limanla kurulan görsel ilişkinin kesilmemesidir.

- Fonksiyonel Yaklaşım

İskandinavya kentlerindeki işlevlerini yitiren eski yapılar korunurken farklı işlevlere dönüştürülmesi bunu yaparken de geçmişin izlerinden kopmayarak geleceği karşılamak esas alınır. Kim mahalleler açık hava müzesi özelliğini korurken geleneksel malzemenin dönüştürülmesi, yapıların limanla olan ilişkilerinin kesilmemesine dikkat edilir. Yapıların dış cepheleri ve meydan düzenlemelerinde liman, deniz, tersane ve gemileri simgeleri andıracak nitelikte temalaştırılması, yaya yol zemininin, gemi güvertesi gibi ahşap olmasıyla birlikte işlevsellik ve tasarım ilişkisi üzerinde durulur. Unesco Tarihi Mirası listesindeki Bergen örneğinde ahşap

⁶⁰ Andrianakis Michalis- The Old City of Hania,Adam Editions,2004,Girit

yapılar sivil mimariyi şekillendirir. Sürekli bakım ve koruma altında olan Hansa Mahallesi, dönemin tüccarları ve işlevselliğini yitirmemiş tarihi binalarıyla açık hava müzesi gibidir. Oslo havalimanı örneğinde, çağdaş havalimanı olma özelliğinin dışında gemi kaburgasıymış gibi algılanan sistemiyle limanla malzeme arasında bütünleşik bir bağ kuruyor.

- Ekonomik Yaklaşım

Teknolojik gelişmeler ve malzeme sıkıntısı yaşanmaması projelerin geliştirilmesinde önemli roller üstlenir. Daha önceki kısımlarda değinildiği gibi Londra Docklands bölgesinde ve Thames nehri kıyısında oluşturulan hizmet sektörü-ofis yapıları konut ve otel yerleşmeleri, ulaşım mimarlık örnekleriyle biçimlenirken tarihi özelliklerden kopmaz.

- Çevresel Yaklaşım

İnsan ile çevre karşılıklı etkileşim içinde olmak zorundadır. Su kıyısında yaşayanlar, suyun doğal yapısıyla bütünleşirler. Bu da bireyin çevre ile arasına farklı maddelerin girmesini engeller. Teknik planların doğaya uyumlu, insan faktörünü yadsımayan, günlük yaşantıyla izler süren nitelikte olması gerekir. İçselleştirebilme yapısal formalarda önemli bir öge olarak düşünülür. Kent, büyük kanal ile Giudecca kanalının açık denize dökülen ortak ağzında birleşir. Doğa kent için bilinçli bir baskı altında olduğu için organik mimari kendini hissettirir.

- Yasal Yönetimsel Yaklaşım

Planlama yasal boyutunda yerel yönetim etkilidir. Kentin aktörlerinin demokratik yöntemlerle belirlenirken kent planı oluşumunda doğanın nesnel koşulları bir araya gelir. Böylece doğa yasaları, mimari biçimlendirmek için oldukça kuvvetli güçlerdir.

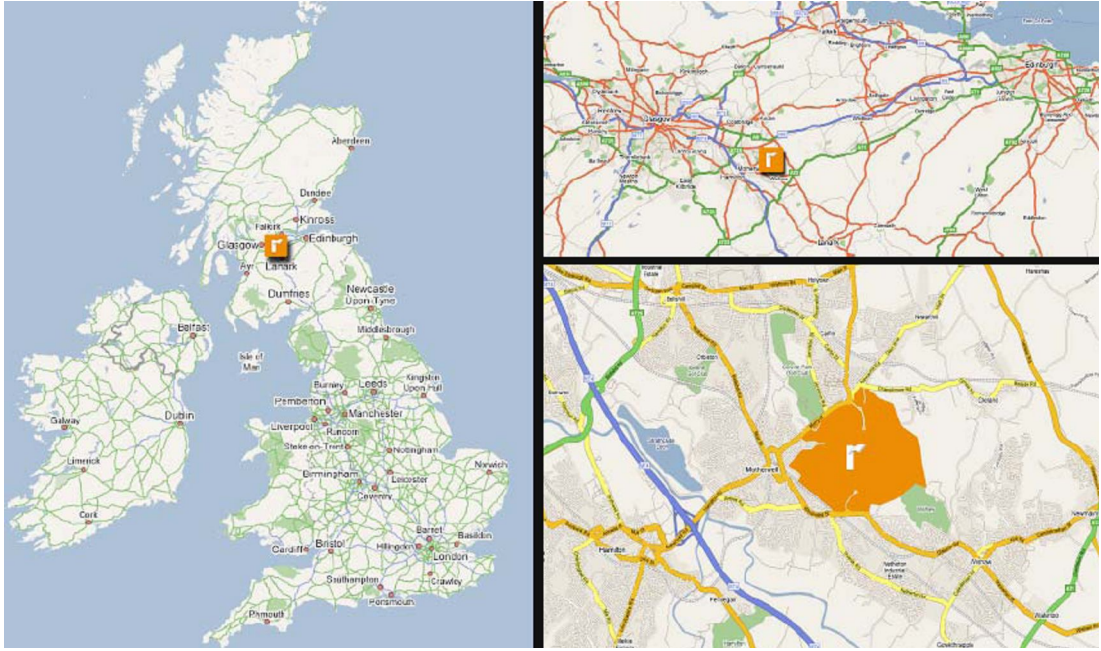
- Sosyal Yaklaşım

Tarihi yapılar sürekli korunaklı hâle dönüştürülmelidir. Bu yapıların için de bulunan liman bölgesi, modernizeyle işbirliği içinde olmalıdır. Sosyal dokunun tarih ve modernizm ile birlikteliğinde kentli mimari kültürü hissedebilir. İskandinavlar ahşap malzemeyi yaşamların her alanında kullanarak yapı ile tasarımı aynı zanda biçimlendirebilmiştir.

2.1.9. Glasgow - Ravenscraig / Bura Dönüşüm Programı

İSKOÇYA/ Glasgow

Glasgow kentinde 150 yıllık mimari ve zengin miras yapılarının bulunduğu bir alan olarak yüksek kalitede çevrelerin tasarımına yönelik dönüşüm çalışmalarını kapsayan bir projedir. Programda özel sektörün ortaklığı söz konusudur.



Şekil 2.25: İskoçya/ Glasgow, Ravenscraig-Bura Ülke Bölge İçi Konumu

• Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

Dönüşüm programı için, master plan seçenekleri hazırlanır. Taslak onayı 2000 yılında alınır. Projelerin fiziksel yaklaşımında amaç, mimari ve zengin miras yapılarının bulunduğu bir alan olarak yüksek kalitede çevrelerin tasarımını yapmaktır. Projede dikkat çekici fiziksel yaklaşım, bütünleşmiş bir tasarım ekibi ve eksiksiz gerçekleşmesi hedeflenen tasarım sürecidir.



Şekil 2.26: İskoçya/ Glasgow, Ravenscraig-Bura Hava Fotoğrafi

- Fonksiyonel Yaklaşım

Sanayiden terk edilmiş 450 hektarlık alanın maden amaçlı kullanımı, Londra raylı sistem bağlantısının kullanımı ve gelişimi mevcuttur. Sürdürülebilir kentsel yerleşimler, yüksek kalitede ve çekici merkezlerinin kamuya açık ve rekreasyon alanlarıyla yaratılması amaçlanmıştır.



Şekil 2.30: İskoçya/ Glasgow, Ravenscraig-Bura Dönüşüm Projesi – Master Plan Özellikleri

- Ekonomik Yaklaşım

Yerel ve merkezi yönetim tarafından desteklenen ancak girişimciler tarafından yürütülen projeye AB finansmanlık eder. İskoçya ülkesinin ekonomisi açısından deniz petroleri çok önemlidir.

- Çevresel Yaklaşım

Projede, toplum için doğa parkı yaratılırken bitkilendirme çalışmaları yapılır. Konutların ekolojik evreler şeklinde tasarlanmasına dikkat edilir. South Calder Water bölgesi korunur. Dağı, denizi, tabiat varlıklarıyla zengin bir ülke olduğu için sürdürülebilir atık yöntemi teşvik edilirken hava kirliliği denetim altına alınır ve prefabrike maddeler kullanılır. Çevreye uyum esas alınır.

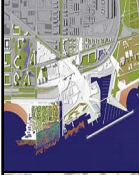








- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

1997 yılında parlemontosunu kuran İskoçya, geliştirici ve girişimci güçlerle birlikte projenin politik irade ve desteğini oluşturur.

- Sosyal Yaklaşım

Ortak fikirler doğrultusunda karma kullanımların getirilmesi ile bu alanlarda mekân hissini yaratılması sağlanır. Kamuya açık ve rekreasyon alanların sosyal dokuyla bütünleşen belirgin kimliklerinin oluşturulması amaçlanır. Kendi kültürlerine ve geleneklerine bağlı, tarihe önem veren bir millet için projelerin sosyallik boyutu etkilidir.

Şekil 2.31: Dünya örnekleri değerlendirmesi

proje - değerlendirme kriterleri	fiziksel yaklaşım tasarımı boyutu	fonksiyonel yaklaşım	ekonomik yaklaşım	çevresel yaklaşım	yasal yönetsel yaklaşım	sosyal yaklaşım	
	barselona poblenou	kentsel dokuyla bütünlük	farklılaşan işlevler-kullanımı yönlendirici	kamu destekli özel yatırımcılar	çevresiyle bütünlük	merkezi yönetim destekli yerel ağırlıklı	tüm gruplar düşünülmüş
	londra-docklands	kıyı ile bütünlük, karma kullanım	işlevsel dönüşüm-güncel gereksinimler	uluslararası fon, kamu- özel girişimler ile desteklenir	ekolojik duyarlı-dönüşüm esaslı	kamu-özel ortaklığı	sosyal duyarlı-kamu öncelikli
	londra-paddington waterside	bütünlük, kullanımda çeşitlilik artırılmıştır	kentsel işlevlerle uyumlu	özel yatırımcı teşvikli, uluslararası fon destekli	çevresel değerlere duyarlı	ilgili grupların ortaklığı-kamu destekli	ketset sosyal yapıyla uyumlu,
	londra-thames gateway	dönüşüm sonucunda kentsel bütünlük	fonksiyonel değişim,güncel gereksinimler	ekonomik çeşitlilik ve iş olanakları yaratımı	kamusal odaklı,çevreye duyarlı	merkezi yönetim destekli ilgili grupların ortaklığında	mevcut sosyal yapının sürekliliğini sağlanması
	rotterdam kop van zuid	ken t ile ilişkiyi güçlendiren ulaşım bağlantıları	kentsel işlevlerle uyumlu, ekonomik encelikli	ekonomik canlılık için yerel,merkezi ve yatırımcı gurupla	ekolojik-çevre boyutuyla ele alınmıştır	yerel ve merkezi hükümet ortaklığı	üst sınıfa hitap eden yaklaşım eleştirisi
	ce nova liman	ken t ile bütünlükten bir yapı	ticaret ve turizm açısından zengin	bölgenin canlanmasına neden olur	çevresel değerleri göz önüne almış, uyumlu	yerel ve merkezi hükümet destekli girişimcilerle ortak	kentin sosyal yapısına ve yaşantısına uyumlu
	belfast kıyıları	işlevsel ve fiziksel dönüşüm için, ken t ile bütünlük	kam a işlevli, güncel ihtiyaçlara çözüm	ekonomik çeşitlilik ve iş olanakları açısından çekicilik	çevresel duyarlılık ve doğayla bütünleşen mek anlar	yerel ağırlıklı yönetim. Merkezi ve yatırımcı destekli	alt yapı odaklı sosyal bir yaklaşım
	iskandinavya	eski ve doğayla kurulan ilişki-bütünlük	eski işlevlerin güncel hale getirilmesi, yenileme	ekonomik canlılık için yerel,merkezi ve yatırımcı gurupla	doğal yapıyla bütünleşme	yerel yönetim ve yatırımcı destekli	mevcut sosyal yapının sürekliliğini sağlanması
	glasgow-ravenscraig bura	yüksek kalitede çevre yaratma, bütünlük ve dönüşüm	fonksiyonel değişim-kamusal kullanım odaklı	girişimci yürütücülüğü-AB fon destekli	doğal çevreyle uyumlu mek anlar üretme	girişimcilerin politik yönlendirici olmaları	sosyal dokuya uyumlu
genel değerlendirme	ulaşım bağlantıları, ken t ile uyumu, siliyet duyarlılığı vs.gibi konularda olumlu yaklaşım	ken tlerin gereksinimleri doğrultusunda fonksiyonel çeşitlilik ve işlevlilikçeren yaklaşım	potansiyelleri değerlendirilenaynak üretilebilir ve ekonomik canlılık sağlayan yaklaşım	doğal çevreye duyarlı, uyumlu ve ekolojik önceliği olan bütünlük yaklaşım	yalnızca merkezi yönetimden değil yerel yönetim ve yatırımcı güçlerden destek alan yaklaşım	sosyal gerçekleri yok saymayan,hatta bütünlükten ve sürekliliğini sağlayan, sosyal yapıyı zenginleştiren yaklaşım	

2.2. TÜRKİYE ÖRNEKLERİ

Türkiye ölçeğinde yine Dünya örneklerinde olduğu gibi kentsel tasarım proje yaklaşımlarını genel anlamda ortaya koyan örneklerle yer verilmiştir.

2.2.1. Karaköy- Galataport Örneği

İSTANBUL/ Karaköy

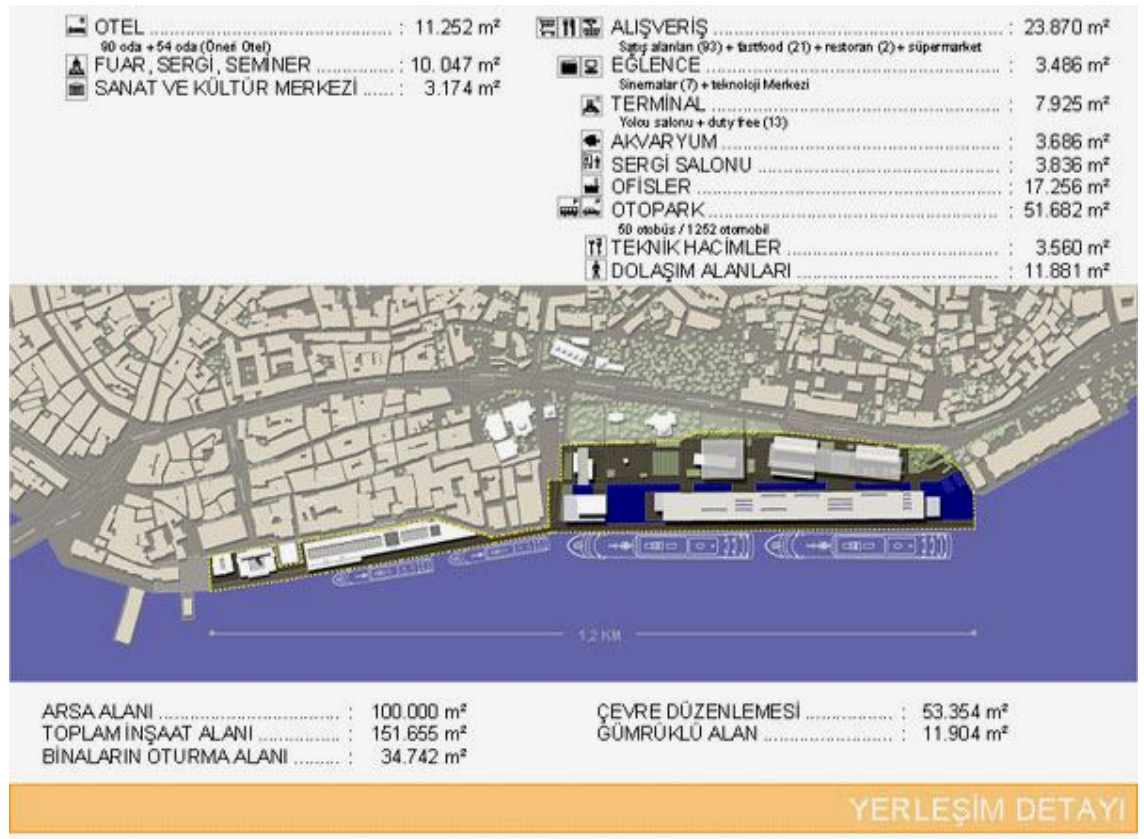
1950'li yıllardan sonra değişen sosyal değerler ve göç olgusuyla birlikte kent mekânları ve tarihi yapı tahrip olmuştur. Tahrip olan tarihi doku, kentin kıyı kimliğini de tahrip ettiği gerçeğini ortaya çıkarır. Salıpazarı-Karaköy Kurvaziyer Liman Turizm Ticaret Kompleksi'nin (Galataport) Yap-İşlet-Devret modeliyle işletilmesi düşünülen ve büyük tartışmalara yol açan proje, söz konusu tahribin önüne geçmek yerine dokunun bozulması ve halktan uzaklaştırılmasını tetikleyici mahiyettedir. Oysa proje toplamda 13 ilke ile alanı ve ilişkileri tanımlamış, yapılacak müdahalenin sınırlarını şöyle çizilmiştir.

- Uluslar arası düzeyde, çağdaş bir "Cruise Limanı ve Turizm Kompleksinin İstanbul'a kazandırılması. Mevcut yük limanı işlevinin kaldırılması ve "cruise" gemileriyle gelen yolcuların, yük taşımacılığında doğan kaostan kurtulmaları.
- İstanbul'un yurtdışına açılan kapısı olan bu bölgenin, limana ayak basan turistlere, arzu edilen İstanbul imajını vermesi.
- İstanbul halkı ile denizin yakınlaştırılması
- Tarihi Tophane Meydanının canlandırılması, deniz ve çevre ile bütünleştirilerek kültür-sanat etkinlik alanına dönüştürülmesi ve çağdaş bir kimlik kazanması.
- İstanbul içindeki sosyal, kültürel ve ticari merkezlerle bağlantıların güçlendirilmesi.

1995 yılında "Turizm Alanı" ilan edilen bu bölgenin, "Beyoğlu Kent Turizmi Projesi" kapsamında pilot bölge olarak ele alınması, Beyoğlu ve çevresiyle bütünleşmesi, Beyoğlu'ndaki mevcut yaya aksının Boğazkesen Yolu ile sürekliliğinin sağlanarak Tophane Meydanına ulaşmasının sağlanması.

- Tarihi Yarımada'nın karşısındaki bu önemli bölgede yapılacak mimari çalışmaların İstanbul silüetini olumlu yönde etkilemesi.
- 2001 yılında 2. derece tarihi eser olarak tecilleri yapılmış olan tarihi binaların renove edilerek yeni işlevlerle İstanbul'a kazandırılmaları. Bu alanda, yolcu salonu ile 20 no'lu antrepo binası arasında kalan gümrük binasının da (Çinili Rıhtım Han) proje kapsamında ele alınması.
- Bölgeye getirilen yeni işlevler sonucunda İstanbul'un yeni bir kültür, sanat, iş ve alışveriş merkezine kavuşması.
- İstanbul halkına olduğu gibi turistlere de hizmet verecek bu merkezden ekonomik yarar sağlanması, turizm gelirlerinin arttırılması.

Projenin hedeflerinin anlamı olduğu düşünülse de Karaköy Meydan'dan Tophane'ye kadar olan 1200 metrelik sahil şeridinin modern ve çağdaş otoparklar, alışveriş merkezleri ve 5 yıldızlı otellere dönüştürülmesi tarihsel görünümüyle simge olan Karaköy' ü, İstanbul tarihinin bir parçasını yıkmak anlamındadır.



Şekil 2.32: Galataport projesi yerleşim detayı (kaynak:www.arkitera.com)



Şekil 2.33: galataport proje genel görünüm (kaynak: www.arkitera.com)

• Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

Kentsel müdahalelerle birlikte Meclis-i Mebusan Caddesinin genişletilmesi, Tophane Kasrı'nın batısındaki Top Arabacıları kışlası yıkılarak liman binaları yaptırılmıştır. Kasrın denizle bağlantısı kesilerek tarihi meydan niteliğindeki Tophane rıhtımı yok olmuştur. Bu rıhtım, kente dönemin deniz yolu kullanımındaki önemli bir kilit noktasıydı. Bu bağlamdan hareketle tarihe yeniden ışık tutmak ve değişime uğrayan fiziki yapıyı iyileştirmek adına nitelikli, kamu kullanımına açık şekilde projeler tasarlamak kaçınılmazdır. Projenin günün her saatinde bölgeye canlılık getirmesi, liman faaliyetlerinin aksamadan sürdürülmesi, bölge kapsamında yeni işyerlerinin oluşması ve istihdam olanağının sağlanması hedeflerinin ne kadarının gerçekleştirileceği sorgulanmalıdır.



Şekil 2.34: galataport projesi genel görünüm 2 (kaynak: www.mimdap.org)

- Fonksiyonel Yaklaşım

İstanbul Belediyesi, bu proje ile daha fazla turist geleceğini düşünmektedir. Turistlerin ülkeleri ziyaret etmekteki birinci amaçları, o ülkenin tarihi zenginliklerini paylaşmaktır. Oysaki proje, bu zenginlikleri çağdaşlaşma adı altında yok olmaya götürmekte ve diğer yaklaşımlarda bahsedilen hedeflerin gerçekleşmesini engellemektedir. Bu bağlamda projenin fonksiyonel boyutunun önemi kalmamaktadır. Çok değil 20 yıl sonra; tarihi binalardan ve mekânlardan tamamen arınmış, yağmalanmış, kimliksiz bir İstanbul'a hoş geldin demek zorunda kalınabilir.

- Ekonomik Yaklaşım

Proje, TDİ tarafından açık ihale usulüne uygun olarak özel bir firmaya (Tabanlıoğlu Mimarlık) yaptırılmıştır. Projenin yapım ihalesi aşamasında, yerli ve yabancı sermaye ile bir ortaklık yapısı içinde çözülmesi planlanmaktadır. Bu şekilde projenin uluslararası bir yapı kazanması hedeflenmektedir. Galataport ihalesi en yüksek teklifi veren Tüpraş'ın özelleştirilmesine ilişkin tartışmalarda öne çıkan Offer grubudur. Grubun 49 yıllı taksitlendirerek ödeyeceği miktar 3.5 milyar Euro'dur. Projeyi alan firma, böylesi tarihsel bir mekânda alışveriş merkezleri ve otellerden büyük gelir elde edeceğini düşünmektedir.

- Çevresel Yaklaşım

Alan, tarihi bir dolgu alanı ve liman bölgesi olması sebebiyle, boğazın mevcut ekolojik yapısından farklı bir yapı kazanmıştır. Proje, belli dolgu alanlarının açılması ve ana liman yapısının yüzer platform üzerine taşınmasını önererek, bölgedeki su yapısını temizlemeyi hedeflemektedir. Ayrıca boğaz bütününde ve Haliç'te yapılan temizleme çalışmaları sonucunda, bölge büyük oranda rehabilite edilmiştir. Proje kapsamındaki camlı binalar, çelik kafeslerin ekoloji ile ne kadar bağdaşp bağdaşmayacağı tartışılır.

- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

Proje Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından yürütülüyor olsa bile hükümet tarafından yönetilmektedir. Hükümet projeyi hızlandırarak yasal engelleri, ilgili kurumlara baskı yaparak ya da mevzuat değişikliğine giderek aşmaktadır. Mimarlar Odası yönetiminin yaptığı açıklamaya göre, söz konusu projenin İmar Yasası, Kıyı Yasası, Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, Çevre Kanunu, Büyükşehir İmar Planları'na aykırı olduğunu "Nereden bakılsa 5-6 yasaya aykırı bir işlem söz konusu.

Mimarlar Odası ihalenin iptali yönünde dava hazırlığına başlamıştır. En kısa sürede dava açılacaktır. Hükümetin yerinde olsak bu sözleşmeye hiçbir şekilde imza atmaz. Kesin olarak ihale süreci iptal edilecektir.” şeklinde ifade ederek projeye olan tepkisini ortaya koymuştur. Buna rağmen projenin tarihi dokuya zarar vermediği “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu” tarafından onaylanmıştır.

- Sosyal Yaklaşım

Projenin Şubat 2003 tarihinde yapılan tanıtım toplantısında projenin ana programı, alanın üst ölçekte Beyoğlu bölgesi ve çevresi ile sosyal ve fiziki anlamda ilişkisinin kurulduğu alan bütününden kazanılacak olan rantın bölgeye nasıl dağılacağı veya İstanbul halkının nasıl bir çekim gücüyle alana getirileceği fazla incelenmediği söylenmiştir. Sonuç olarak proje alanının çevresi, tarihi bir çekim gücüne sahip olduğu için Galata bölgesinde süren "soylulaştırma", projenin hayata geçmesini hızlanacaktır. Bu noktada bölge halkının ihtiyaçlarının sorgulanmadığı için halka açık olmayan bir projenin sosyallik boyutunda başarısız olacağı ortadadır. 1200 metrelik tarihsel sahil şeridinin halka kapalı olması , otel, alışveriş merkezi, otopark, gemi işletmeleri gibi modern yapılar, tarihin izlerini yok edecektir.

2.2.2. Bursa-Merinos Kültür Merkezi ve Parkı Projesi

BURSA

Cumhuriyet döneminin ilk sanayi yapılarından Sümerbank Merinos Yünlü Sanayi Dokuma Fabrikası beş deposu iki sene önce çıkan bir yangınla yok olmuştur. Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2001 yılında bu alanı da içine alacak şekilde “Bursa Kültürpark ve Çevresi Planlama ve Tasarım Yarışması” konulu ulusal ölçekte 25 proje ile katılımın sağlandığı bir yarışma açmıştı. Bu yarışma sonucunda, alana ilişkin jüri notlarında, Merinos ağaç dokusunun olabildiğince korunarak “kültür, sanat ve rekreasyon alanı” biçiminde işlevlendirilmesi benimsenmiştir. Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin başlattığı Kentsel Dönüşüm Projesi ile Türkiye'ye yeniden kazandırılıyor. Bursa Atatürk Kültür Merkezi ve Merinos Kültür Parkı, koruma kararları ve kamu yararı kavramı ile doğrudan örtüşen ve hemen yakınındaki iş merkezleri ve gecekonduların planlı gelişimini olumlu yönde tetikleyecek çok önemli bir kentsel dönüşüm projesidir. Projenin önemli noktalarından birini

oluşturan kısım, kültür merkezinin fabrika binası ve park ile bütünleşecek şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 2.35: Bursa merinos kültür parkı projesi görünüşü,maket (kaynak: www.arkitera.com)

- Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

Bursa Merinos Kültür Merkezi ve Parkı projesinin tasarımı, kentin olumsuz ve plansız gelişme göstermiş kentsel örüntü alanlarını olumlu yönde tetikleyerek yeni bir kentsel mimari kimlik yaratır. Projede, bu kimliğin kent ve mevcut yapı kabuğu ile bütünleşmesi, sürdürülebilir malzeme seçilmesi ve kentsel kimlik ile uyum gibi temel tasarım yaklaşımları kurgulanmıştır. Kültür merkezi binası, kentin yaklaşımına cephe sağlayan, park yönündeki kitleyi boşaltarak yeni bir kentsel mekân oluşturacak çağdaş şekilde tasarlanmıştır. Kimi görüşe göre, projenin tasarımında fabrika kimliği tamamen göz ardı edilmiş öyle ki Atatürk yadigarı fabrikanın kazandığı ödül, plaket ve tarih kokan kıymetli eşyalarının sergileneceği bir salon mevcut değildir.



Şekil 2.36: Bursa merinos kültür merkezi ve parkı projesi vaziyet planı (kaynak: www.arkitera.com)

• Fonksiyonel Yaklaşım

Tarihle bağları olan Merinos Fabrikası mevcut fiziksel mekân özelliklerini, bitki örtüsünü bozmadan kentteki özgün kimliğini koruyan donanımlarla işlevlendirilmiştir. Bursa'da uluslararası ve önemli sergilerin düzenlenebileceği bir yer olmadığı için teknolojik ve fonksiyonel ömrünü kaybetmiş olan eski Merinos Fabrikası Binası'nın nitelikli ve kaliteli



Şekil 2.37: Bursa merinos kültür merkezi ve projesi gece görünümü (kaynak: www.arkitera.com)

restorasyonu ile projenin önemini anlatmaktadır. Projede, Koruma Kurulu tarafından tescillenen yapılardan İplik İşletmesi, Kongre ve Fuar Merkezi olarak kullanılır. Puantörlük yapısı, danışma, yemekhane nikah salonu olarak düşünülmüştür. Soğutma Kulesi, Kafe ve Gezinti Alanı olarak kullanılırken, su kulesi seyir kulesine

dönüştürüldü. 1944 yılında inşa edilmiş olan Müdür Evi, Alakart Lokanta olarak işlevlendirildi.

- Ekonomik Yaklaşım

Tarihe saygılı ve kentsel çevrenin yeni ve geleceğe dönük bir vizyon kazanması adına başlatılan projenin finanssal kaynağı Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından karşılanır. Projedeki yapılar, işlevselliğini ve ekonomik ömrünü tamamladığı için projeye çağdaş bir planlama yönteminin uygulanması kaçınılmazdır.

- Çevresel Yaklaşım

Bursa tarihinde de hep yeşil kimliğine anılan bir kenttir. Bu kimliğe tekrar kavuşabilmesi amacıyla Merinos Parkı ile kentte 260 bin metrekarelik yeşil alan kente kazandıracaktır. 270.000m² alana yerleşen Merinos Projesi'nde, yaklaşık 210.000 m² lik yeşil alanın kentin ve yakın çevresinin ihtiyacına dönük biçimde park olarak yeniden düzenlenecektir.

- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

Hakkı Önel ve Güven Şener tarafından hazırlanan Atatürk Kültür Merkezi ve Merinos Kültür Parkı Koruma ve Yenileme Projesi'ni yönetiminde Bursa Büyükşehir Belediyesi bulunmaktadır.

- Sosyal Yaklaşım

Merinos Fabrika Binası ve Parkı ile bütünleşmiş bir Kültür Merkezi tasarımı olan proje, Bursa Kenti'nin günümüzdeki kültürel ve sosyal ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde düşünülmüştür. Bu bakımdan merkez, Bursa'nın önemli bir kültürel-sosyal yapısını karşılayacaktır. Merkezde 1800 kişilik konser salonu, 800 kişilik konferans-konser-gösteri salonu, 300 kişilik senfoni orkestra salonu,1000 kişilik balo salonu, sergi ve kafeterya salonları vb. birimler yer alacaktır. İleri teknoloji sistemlerin kullanımıyla Bursa Büyükşehir Belediye Meclisi de Merinos'taki yerini almıştır. Projenin Türkiye'nin en önemli komplekslerden biri olması hedeflenmiştir.

2.2.3. Küçükçekmece-Kent Merkezi Ulusal Kentsel Tasarım Projesi

İSTANBUL/Küçükçekmece

Küçükçekmece İlçesi, konumu, nüfusu ve alanlarıyla İstanbul Metropolitaninde alt merkez özelliği göstermektedir. Küçükçekmece İlçesi'nde ekspres yolu üzerinde ve diğer tali merkezlerde yer alan ticaret - hizmet alanlarının ilçe için yetersiz olması, ilçenin organize bir kent merkezi şeklinde kullanılması ihtiyacını ortaya çıkarır. Küçükçekmece Belediyesi, ilçenin kimlikli, çevreye duyarlı, çağdaş bir vizyona sahip çağdaş planlama ve kentsel tasarım kriter ve ilkelerinden yola çıkarak nitelikli ve kaliteli bir alt merkezin yaratılması için kentsel tasarım proje yarışması düzenlendi. Yarışmaya son katılım tarih



2 Eylül 2008'di. Projede, kent ölçeğinde oluşturulan tipolojiye ait, alt ve üst ölçekli kararların birbirini desteklediği kentsel bütünlük, bir tasarım rehberi niteliğindedir.

• Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

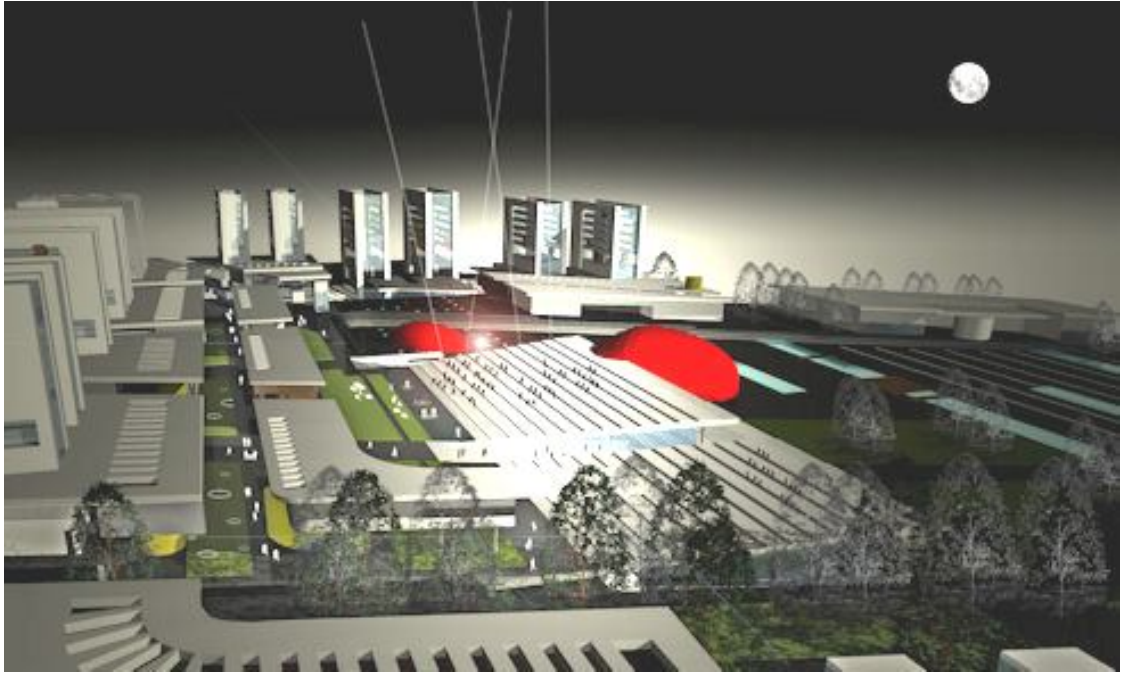
Kamusal alanın kullanımı, kentleri ve kent formunu oluşturur. Oluşturulan kent, çevreyi besleyen insancıl ve kentsel hafızayı güçlendiren nitelikte olmalıdır. Bölgede yer alan "Halkalı Kültür ve Sanat Merkezi" ndeki amaç kentliye çağdaş bir günlük kent yaşantısı oluşturmaktır. Alana hâkim konumuyla sanatı ve sosyal etkileşimi desteklerken, aynı zamanda merkez kimliği içerisinde önemli bir noktadır. İstanbul gibi bir kentte büyük bir kentte sanatsal aktiviteleri destekleyen böylesi yapılara acilen ihtiyaç vardır. Alan içi bölgelemeleri sürekli ve çağdaş bir kentsel

Şekil 2.38: Küçükçekmece ilçesi kent merkezi ulusal kentsel tasarım yarışması proje alanı ve yakın çevresi 1.ödü (Ervin Garip, Banu Garip, Alev Özkan, Kamer Özyaydan) (kaynak: www.arkitera.com)

yaşam hedeflenmektedir. Proje, araç ve yaya ile kolay ulaşılabilen, araç yolunun yaya yolunu mümkün olduğunca kesmeyip beslediği ve desteklediği bir ulaşım sistemi oluşturur.

Fonksiyonel Yaklaşım

Proje, yoğun ticaret ve konut dokusunu barındıran Sefaköy ile Halkalı toplu konut bölgesi arasında güçlü bir bağ önermektedir. Kentsel bir yeşil ve sürekli bir park ile oluşturulan bu bağ, alanın çevre ile ilişkisini güçlendirmekte, sadece kendi içine değil, içinde olduğu çevreye de hizmet verecek ve yaşantısını zenginleştirecektir. Proje kapsamında Halkalı-Sefaköy arasında yapılması düşünülen hava-ray projesinin projenin insan ölçeğinde ve yaya ağırlıklı yapısını bozacağı düşünüldüğünden hava-ray yerine “hafif metro” bağlayıcı omurga parkı ekseninde önerilmiştir.



Şekil 2.39: Küçükçekmece ilçesi kent merkezi ulusal kentsel tasarım yarışması proje alanı gece görünümü (kaynak: www.arkitera.com)

• Ekonomik Yaklaşım

Yerel yönetim odaklı projenin maliyeti merkezi idare sorumluluğundadır.

- Çevresel Yaklaşım

Proje çerçevesinde oluşturulacak kent parçası hem kendine, hem de çevresine hizmet etmesi gerekir. Kendisine ve çevresine hizmet verebilecek, zengin bir sosyal ve kültürel kent yaşantıyı içinde barındıran bir yaşam senaryosu oluşturmak amaçlanmıştır. Merkezin görevi çevreyi beslemek ve difüzyonu sağlamaktır. Çevre ile entegrasyon derecesi yüksek, ölçekli, meydanlar ve alt meydanlarla birbirine bağlanan, sokaklar ve kentsel galerilerle desteklenen, kentsel imajı yüksek bir kurgu oluşturmaktır. Yeşil alanlar, açık alan-kapalı alan ilişkilerinde süreklilik göstermektedir. Kent parkları, kentsel koridorları besleyen, zaman zaman konutların ve yapıların içlerine giren ve çatılarına çıkan, aktivite alanları, kafe, çayır ve botanik parkı içinde barındıran dolaşma, etkinlik ve aynı zamanda nefes alma mekânlarıdır.

- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

Projenin yasal yönetmelik boyutunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi yer alır.

- Sosyal Yaklaşım

Proje birbirine ve çevresine kullanım ve mekânsal açıdan güçlü bağlarla bağlanmış odaklardan oluşmaktadır. Bu odaklar alt açılımları paftalarda yer almakla birlikte ana başlıklarıyla şu şekildedir:

- Yönetim Merkezi,
- Halkalı Kültür Meydanı,
- Aktif Kentsel Park,
- Korunan Yoğun Yeşil Doku,
- Konut ve Karma Kullanım İçeren Bloklar,
- Fuar ve Gösteri Alanı,
- Ofis ve Ticaret Blokları,
- Spor Odağı,
- Gençlik Merkezi,
- Pazar Yeri,

ve tüm odakları bağlayan Sürekli Kentsel Park (Kent Bağlantı Omurgası).

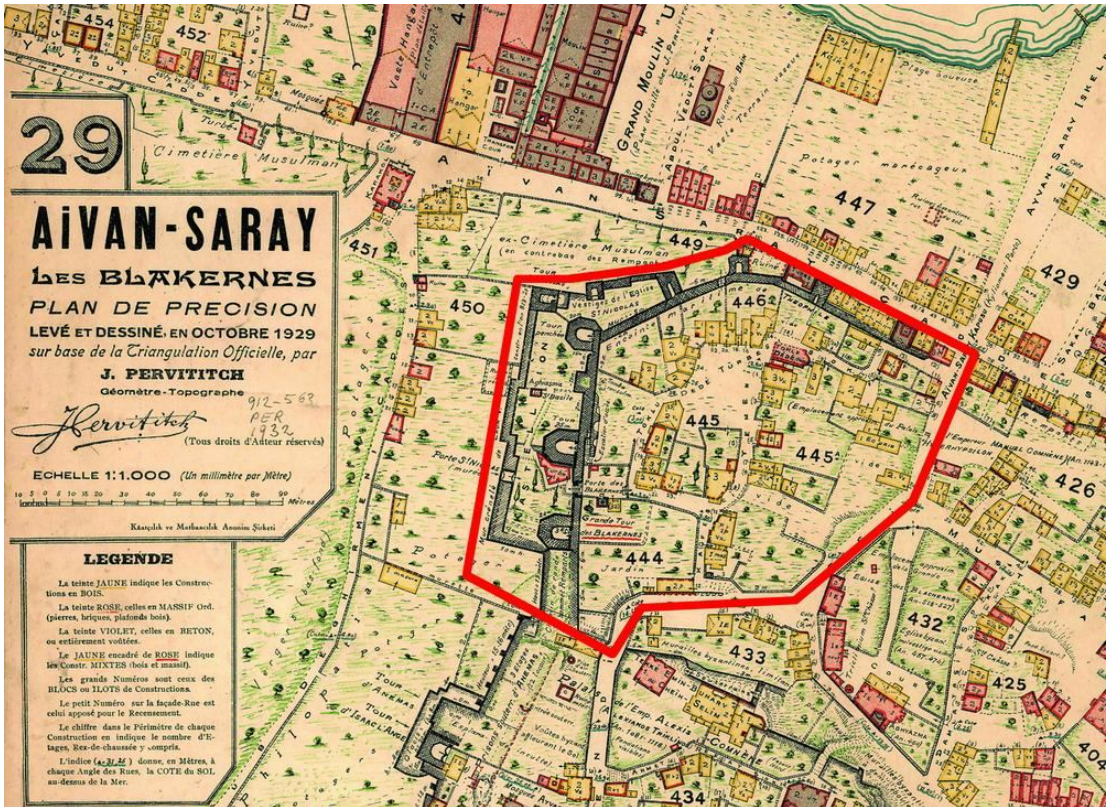
2.2.4. Fatih-Ayvansaray Kentsel Yenileme Projesi

İSTANBUL/Fatih

Ayvansaray, Tekfur Sarayı'ndan Haliç'e doğru inen İstanbul kara tarafı surlarının deniz tarafı surlarıyla birleştiği bölgededir. Fatih Belediyesi tarihi yarımadanın kaderine terk edilmiş bölgelerinden biri olan Ayvansaray bölgesinde kentsel yenileme ve dönüşüm projesi başlatmıştır. Eğrikapı ve Haliç arasındaki Anemas Zindanları'na komşu bölgede gerçekleştirilen proje, 16 adet 2 - 3 katlı eski binanın röleve - restorasyon - restitüsyon çalışmaları ile 32 adet yeni binayı kapsıyor. Ütopya Mimarlık tarafından gerçekleştirilecek projenin en önemli özelliği bölge sakinlerinin isterlerse bölgede kalabileceği kadar konutu da içinde barındırmasıdır.

280 bin metrekarelik alanda yer alan, 230 tarihi eserin sahibine Belediyenin götüreceği öneri paketleri şöyle:

- Projede kalmak isteyenlere, mülkünün büyüklüğünün en fazla yüzde 70'ine denk gelen büyüklükte mülk verilmesi
- Mülk sahipleri eş değer yeni bir ev verilmesi isterlerse fark kadar para ödemeleri
- Mülk sahiplerinden kamulaştırma bedelini alıp projeden çıkarılmaları



Şekil 2.40: Ayvansaray projesi çalışma alanı (kaynak: www.arkitera.com)

- Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

İlçenin en geniş yenileme alanı olan Haliç Kültür Vadisi, Fener Ayvansaray Sahil Kesimi Yenileme Alanıyla Haliç hem İstanbul'a hem de ülkeye yeniden kazandırılması amaçlanmıştır. Projede amaç Haliç'in geçmişteki önemine kavuşabilmesidir. Proje kapsamında *Osmanlı-Türk* mimarisinin özgün eserleri arasında yer alan bu tescilli eserler aslına uygun olarak restore edilirken, burada yeni yapılacak yapılar da tarihi binalara uyumlu bir şekilde inşa edilecektir. Bölgede meydan olmadığı için sokak sürekliliğini ve kotlarla ilişkiyi kaybetmeden küçük meydanlar yapılmıştır.



Şekil 2.41: Ayvansaray projesi genel görünüm (kaynak: www.arkitera.com)

- Fonksiyonel Yaklaşım

İstanbul surlarının çevrelediği ve sahabe mezarlarının bulunduğu 1.5 hektarlık alanda 64 parselden oluşan Mahallede turizm ve kültür fonksiyonunun kazandırılması amaçlanmıştır. Projeye, günümüze kadar ayakta kalmayı başarabilen, ancak risk taşıyan tescilli ahşap binalar aslına uygun restore edilerek kullanılabilir hâle getirilmeye çalışılmıştır. Fener Ayvansaray Sahil Kesimi Yenileme Alanı'nda tarihi

- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

5366 sayılı Yenileme Yasası' na dayanarak kentsel yenileme alanı ilan eden Fatih Belediyesi, projeler için Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun onayını beklemektedir. Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Projesi'nin mimari projesini Ütopya Mimarlık üstlenmiştir.

- Sosyal Yaklaşım

Ayvansaray bölgesinde kentsel yenileme ve dönüşüm projesi ve Fatih'teki diğer yenileme projeleri bittiğinde Haliç bir kültür vadisine dönüşeceği düşünülmektedir. Bu vadede, turizm tesislerinin, rezidanslar, butik oteller, ofisler yer alırken Haliç İstanbul'un önemli bir merkezi olacağı öngörülmekte. Proje içinde yer alan Kültür Parkı'nda Marmaray kazısında çıkartılan gemilerin sergilenacağı ve Ayvansaray Mahallesi'nin turizm ve kültür merkezi olacağı düşünülmektedir. Bu çalışmalarla bölge, İstanbul'un 2010 Avrupa Kültür Başkenti olmasında önemli hazırlıklarını gerçekleştirmesi proje bazında düşünülmektedir.

2.2.5. Konak- İzmir Konak Meydanı Örneği

İZMİR/Konak



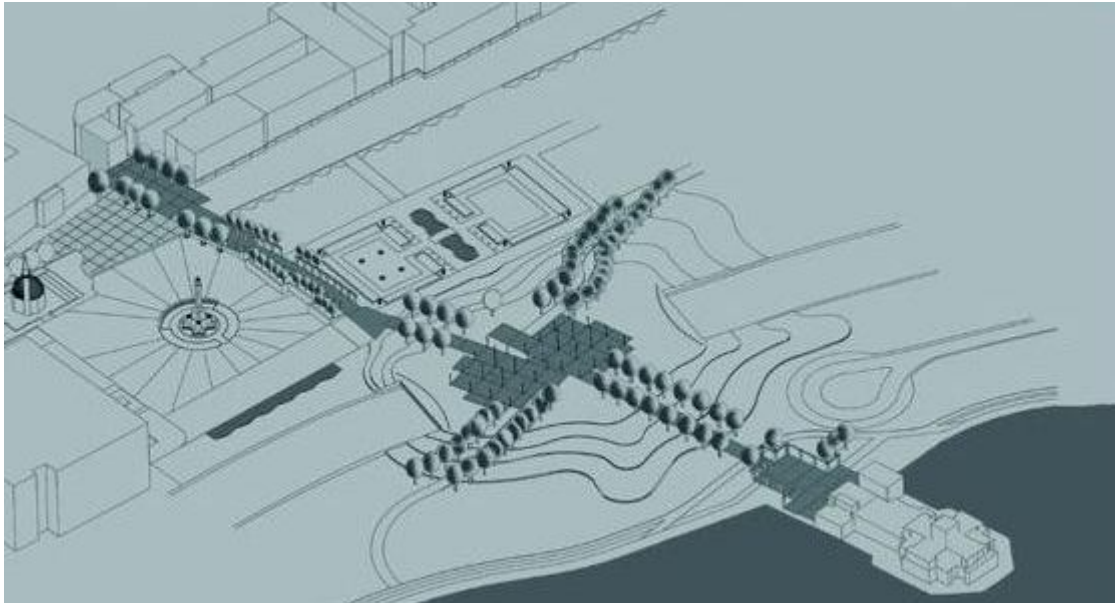
Şekil 2.43: İzmir konak meydanı projesi siluet (kaynak: www.arkitera.com)

Konak Meydanı, İzmir kent tarihi için çok önemli bir merkez alanıdır. 1957'de Sarı Kışla'nın yıkılmasıyla meydan önemini yitirmeye başlamıştır. İzmir Büyükşehir Belediye başkanı merhum Ahmet Priştina'nın katkıları ve alanın mimarı Ersen Gürsel'in emeğiyle kentliyi meydana yabancılaştırmadan eskiyi anımsatacak ama bugünü de yansıtan bir proje gerçekleştirilmiştir.

Projenin hedefleri; Konak Meydanı'nın geçmişle bağlantılarının koparılmadığı kamusal alan olarak düzenlenmesi, Sarı Kışla alanının kent tarihi parkı ve yeşil alan olarak düzenlenmesi, meydanın tarihsel kimliğine devamlılığının sağlanması ve denize ulaşabilmesidir. Bu sayede 20 hektarlık bir alanı kapsayan projede, kaybedilen kamusal alan, kentli ile tekrar buluşabilmiştir. İzmir Körfezi ve kıyıları temizlenerek kent içi ulaşımında su önem kazanmıştır. Konak Meydanı giderek büyüyen bir metropolün ihtiyaç duyduğu, yaklaşık 11 hektarlık bir alana yayılmış olan dinamik açık alanlar sisteminin merkezidir. Meydanın gelecekteki gereksinimlere cevap verecek nitelikte olması için sınırları, fiziki yapı elemanları ile belirtilmesi gerekir.

• Fiziksel Yaklaşım/ Tasarım Boyutu

Kamusal mekânın projelendirilmesi, olumsuz fiziki yapıyı olumlu hâle dönüştürebilmek adına gerçekleştirilir. Mekânların fiziki boyutlarını zenginleştirmek için tasarım araçlarının niteliklerinin belirlenir. Sarı Kışla alanı Kent Tarihi Parkı ve yeşil alan olarak tarihini günümüze ulaştırabilmektedir. Böylece tarihi belleğin sürekliliği gerçekleştirilebilir. Projede, yaya akslarının düzenlenirken akslar boyunca doku çeşitlendirmelerine ve görsel simgesel öğelerin binalarla meydanı bütünleştirmesine dikkat edilmiştir. Metro, otobüs, deniz ulaşımı, otopark bağlantıları çözümleri kent ölçeğine uygun şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 2.44: İzmir konak meydanı projesi görünüş (kaynak: www.arkitera.com)

- Fonksiyonel Yaklaşım

Kıyı kesimlerinde yaşayan kentlinin konutları onların sosyal yaşamlarını yansıttığı için proje kapsamında kent planlarını mekân ve insan içeren boyutları dikkate alınarak konutların cepheleri yenilenerek sokaklar güzelleştirilmiştir. Kentin meydanının kullanılması, talepleri yanıtlayabildiği bir mekânların biçimlenmesine örnektir. İşlevsel yenilemelerden biri Hükümet Konağı'nın depo olarak kullanılan zemin katının müze olmasıdır.



Şekil 2.45: İzmir konak meydanı projesi genel görünüm (kaynak: www.arkitera.com)

- Ekonomik Yaklaşım

Projede, kentin idari, fiziki, sosyal kimliği, kent tarihi ile ilişkilendirilir. Tarihe önem verirken, işlevselliğin ön plana çıkmıştır. Projenin finansal kaynağı İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından sağlanır.

- Çevresel Yaklaşım

Projenin hedeflerinden biri de doğanın ve çevrenin objeler üzerindeki etkilerini insan katkısı ile görebilmektir. Projenin çevresel yaklaşımını, çevrede yaşayanlar için algılanabilen ve kendilerinin olduğu düşünülen mekânların yaratılması oluşturur. Doğanın enerjisi, sosyal yapının enerjisine yol gösterdiğinde yapay oluşumların doğal çevreye müdahalesi en aza iner. Bu bağlamda projenin 5 bin

metrekarelik alanı doğal taşlarla kaplanması, meydana kaktüs bahçesinin yapılması, Kent Tarihi Parkının oluşturulması kentlinin doğal veya kentsel çevre içinde yer alabilmesi içindir.



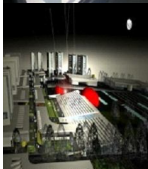


- Yasal Yönetmelik Yaklaşım

Belediye Başkanı, Belediye danışmanlarının da içinde bulunduğu kurul projenin yönetimini üstlenir. Alanın mimarı Ersen Gürsel'dir. Başkan ve yardımcısı, Belediyenin danışmanları, Konak Belediye Başkanı, Planlama, Fen İşleri, Çevre, Kültür, Ulaşım Daire Başkanları, İzbeton Genel Müdürü, İzsu Genel Müdürü projenin çalışmalarına katılmışlardır.

- Sosyal Yaklaşım

Projenin hayata geçmesiyle Konak İskelesi işlevini artırmıştır. Meydanın değişimiyle birlikte dükkân sahipleri kendi alanlarına bakım yaparak meydana hak ettiği önemi vermeye başlamıştır. Projeyle birlikte yaya hareketi hızlanırken Kemeraltı Çarşısı canlanır. Kentli yolları ve meydanı doldururken kıyıcı kullanır, parklarda oturur. Açık alanların sürdürülebilir ve esnek mekânlar olabilmesi, kentlinin o mekânlara aktif katılımı sayesinde gerçekleşir.

Şekil 2.31: Türkiye örnekleri değerlendirilmesi

proje - değerlendirme kriterleri	fiziksel yaklaşım tasarım boyutu	fonksiyonel yaklaşım	ekonomik yaklaşım	çevresel yaklaşım	yasal yönetsel yaklaşım	sosyal yaklaşım
 istanbul sahpazarı-galataport	kentsel-tarihsel dokuya uyumlu suzlu k	istanbul halkına yönelik olmayan karma kullanım	yerli ve yabancı sermaye ortaklığı	istanbul tarihsel ve ekolojik yapısına aykırı	merkezi yönetim ağırlıklı, ilgili gruplar dışında geliyor	sosyal boyut düşünülmemiş rant odaklıdır
 bursa merinos kültür merkezi ve parkı	çevresini yönlendirici yaklaşım	işlevsel dönüşüm-güncel gereksinimler	yerel sermaye	ekolojik duyarlı-doğayla bütünleşik	yerel yönetim öncelikli	sosyal duyarlı-kamu öncelikli
 küçükçekmece kent merkezi	ulaşım çözümlenmiş, bütünlük sağlanmakta	tek yönlü fonksiyon	yerel yönetim sermayesi	çevresel değerlere duyarlı	yerel yönetim öncelikli	kentsel sosyal yapıyla düşünülmüş
 ayvansaray-fatih	fiziksel görünüm öncelikli	turizm ve kültür fonksiyonu	yerel yönetim-yatırımcı	çevresel yaklaşım öngörüsü	yerel yönetim ve özel girişimci	sosyal yapı düşünülmemiş, rant odaklı bir yaklaşım
 izmir konak meydanı	kentli ile buluşan mekan karanları	günlük kullanıma yönelik fonksiyonel yaklaşım	yerel yönetim odaklı yaklaşım	çevresiyle uyumlu	yerel yönetim	sosyal yaşama canlılık getirmişti
genel değerlendirme	genel çerçevede projelerin güçlü ve öncelikli olduğu alan fiziksel yaklaşımdır.	karma fonksiyonlardan çok belirli amaçlara hizmet eden yaklaşım biçimi. Altyapısının tam düşünülmediği fonksiyonel bağlantılar.	maliyeti genel olarak yerel yönetimlerden katılanmakta. Kamu özel ortaklığı işlerlik kazanamamış.	doğal çevre duyarlılığı ön planda tutulmamakta. Öncelikli olarak rant kaygısı güdülmekte	merkezi ve yerel yapı düzeyinde kısıtlı kalmakta. İlgili gruplar projelere katılmamakta	sosyal içeriği zayıf, kimi zaman yok sayan bir yaklaşım.

Örnekler sonundaki değerlendirme tabloları Doç. Dr. Gülşen ÖZAYDIN danışmanlığındaki Tonguç BİLGİN'in "Kıyı Bantlarının Düzenlenmesinin Kentsel Tasarımı Yaklaşımı İçinde Ele Alınması" başlıklı yüksek lisans tezindeki çalışmalardan yararlanılarak geliştirilmiştir.

Şekil 2.52: Dünya ve Türkiye örnekleri karşılaştırması

proje - değerlendirme kriterleri	fiziksel yaklaşım tasarım boyutu	fonksiyonel yaklaşım	ekonomik yaklaşım	çevresel yaklaşım	yasal yönetsel yaklaşım	sosyal yaklaşım
yurtdışı örnekleri	ulaşım bağlantılan, kent ile uyumu, silüet duyarlılığı vs.gibi konular da olumlu yaklaşım	ken tlerin gereksinimleri doğrultusunda fonksiyonel çeşitlilik ve işlerlik içeren yaklaşım	potansiyelleri değerlendirene kaynak üretebilen ve ekonomik canlılık sağlayan yaklaşım	doğal çevreye duyarlı, uyumlu ve ekolojik önceliği olan bütünsel yaklaşım	yanlızca merkezi yönetimden değil yerel yönetim ve yatırımcı güçlerden de destek alan yaklaşım	sosyal gerçekleri yok saymayan, hatta bütünleşen ve sürekliliğini sağlayan, sosyal yapıyı zenginleştiren yaklaşım
yurtiçi örnekleri	genel çerçevede projelerin en güçlü ve öncelikli olduğu alan fiziksel yaklaşımdır.	kam a fonksiyonlardan çok belirli amaçlara hizmet eden yaklaşım biçimi. Alt yapısının tam düşünülmediği fonksiyonel bağlantılar.	maliyeti genel olarak yerel yönetimlerden karşılanmakta. Kamu özel ortaklığı işlerlik kazanamamış.	doğal çevre duyarlılığı ön planda tutulmamakta. Öncelikli olarak rant kaygısı güdülmektedir.	merkezi ve yerel yapı düzeyinde kısıtlı kalmakta. İlgili gruplar projelere katılmamakta	sosyal içeriği zayıf, kimi zaman yok sayan bir yaklaşım.

2.3. YURT DIŞI KENTSEL TASARIM PROJE YAKLAŞIMLARI

Küreselleşme, yeni dünya düzeni ve neo-liberalizm gibi kavramlar, 1980 yılından itibaren hayatımızın her aşamasına girmiş bulunmaktadır. 80'li yıllarla başlayan yeni süreçle birlikte kentlere farklı bakış açılarıyla bakılmaya başlanmış ve kentler için *yarışan kentler*, *küresel kent* vb. gibi tanımlamalar ortaya çıkmıştır. Küreselleşme kavramı da kentlerde oluşturduğu bu radikal ve hızlı değişimle birlikte bir anlamda kentsel mekânda yer bulmuş ve kendini somut hale getirmiştir. Öyle ki artık kentlerin işlerliğinin devam edebilmesi için küresel kavramıyla birlikte anılması kaçınılmaz bir son olarak görülmeye başlanmış ve bu sürecin dışında kalan kentler ise uluslararası platformdan dıŐlanıp yok olacağı kaygısına düşmektedir. Dolayısıyla büyük kentlerin de neden birbirleriyle yarışır hâle geldiklerinin de açık bir göstergesidir küresel kavramı.⁶¹

Yarışma kavramının ortaya çıkışıyla ilintili olarak da kentsel tasarım projeleri planlarda ve kararlarda belirlemektedir. Yarışma aracı olarak nitelendirilen büyük çaplı bu projeler, gelişmekte olan ülkelerdeki büyük kentlerin, gelişmiş ülkelerdeki kentler ile *küresel kent* olma yarışını sergileyebildikleri alan olarak değerlendirilmektedir. Kentin kimliksel ve yerelliği özellik ve nitelik bakımından kenti diğer kentlerden ayırması açısından önem kazanmaktadır. Bu bağlamda yarışmalar ve yarışma politikalarında kentsel tasarımı ön plana çıkmaktadır. Kentsel tasarım aracıyla aşılacak istenen pazarlama ve eylem alanları yarışmacı düşüncelerle gelişmekte olan ülkelerin pazarlama stratejisini belirlemektedir. Kentlerin pazarlanması söz konusu olduğunda ise hiç kuşkusuz ki kentlerin yeniden yapılanma süreci gündeme gelmektedir. Kentsel gelişim projeleri, kamu – özel sektör işbirliğiyle hayat bulacağı için belediyelerle - girişimciler arasında proje için yapılacak özleşmelerde projenin işlevselliği ve işbirliği belirlenir. Projenin uygulama aşamasında köhneleşmiş mekânlar, kullanılmayan alanlar, tarihi niteliğini kaybetmeye yüz tutan yapılar yeni işlevlerle geliştirilebilir. İşlevlerin aktifleştirilmesi sözleşmelerde kavramsal yaklaşımların yerini almasıyla mümkündür. İşleyen ve sonuca ulaşan büyük projelerde yarış, diğer kentler arasında bir adım öne geçebilmek amacıyla yapılır. Bu bağlamda yarışmacı kentlerin varlığından ve kentsel tasarımın kimliğe ait olmasından söz edilebilir. Rekabet içindeki kent, globalleşmeyle pazarlama

61 Uysal, Y. (2001), "Kenti ve yaşamı sorgulamak", mimar.ist, *Mimarlık Kültürü Dergisi*,s.05/2-34

anlayışına ayak uydurmaya çalışır. Geliştirilen yeni işlevler kentlerin estetik yönden geliştirilmesi ve güzelleştirilmesi çalışmaları, ülkeler arası rekabetin kentler arası rekabete dönüştürmektedir. Günlük hayatımızın vazgeçilmez parçası olan estetik ve estetik objeler, görselliğin ön plana çıkmasıyla birlikte kentsel tasarımın niteliksel yaklaşımlara destek sağlamıştır. Mekânların sadece işlevsel değil birtakım estetiksel özellikleri yansıtması, mekânın da kimliğinin olduğunun düşünülmesi gibi tasarımlar dikkat çekicidir. Kentlerin ve kentlilerin de kimliklerini oluşturma eylemi içine yönelmesi tasarımda farklı bakış açılarının geliştirilmesine yön vermiştir.

Avrupa kentlerinin işlevleri kaybolması veya zayıflaması, nüfus yapısının, durumunun, dinamik özelliklerinin ve ekonomisinin incelenmesi sonucunda ortaya çıkmıştır. Kentlerin kaybolan işlevsel kesimlerde ekonominin zayıflaması, istihdam yapısının değişmesi, eski sanayi ve liman işletmelerinin faaliyetlerin durmasıyla boş konut yapılarının sayısı artmış, bir zamanlar yoğunlaşmış bu alanlar terk edilmiştir. Genel durumda böylesi bir tabloda yapılması beklenen kentsel projelerde, işlevleri kaybolmuş veya zayıflamış alanları kentliye kazandırmak temel amaçtır. Kent bütünü içinde sözkonusu alanları canlandırmak üzere kentsel projeler ve projelere göre tanımlanmış kesimlerdeki olabilirlik ve uygulama tasarımları, diğer sosyal, ekonomik önlemlerle birlikte bir geliştirme stratejisi olarak öne çıkmaktadır.

Kentsel gelişmenin, bütüncül bir anlayışla şekillenmesi, dünya ölçeğinde kentsel tasarımı yönlendiren kriterlerin diğer ülkelere de model olması beklenmektedir. Bu bağlamda kentsel tasarım, çok gelişmiş ülkeler üzerinden pratiğe aktarılır. Pratiğin alt yapısını oluşturan kentsel yapılanma süreci Avrupa ülkelerinde çeşitli kavramlarla aktarılmaktadır. Örneğin Fransa ve İngiltere’de *kentlerin regenerasyonundan* veya *yenilemeden* söz edilirken, Almanya’da *yeniden yapılanma (Stadtumbau)* ve *yenilenme (Stadterneuerung)* kavramları kullanılmaktadır. Milli kaynakların dağılımı da ülkeden ülkeye farklılıklar göstermektedir. İngiltere ve Fransa’da kaynakların dağılımında merkezi idare üstlenmektedir. İngiltere’de ülke çapında saptanan *yoksulluk endeksine (Index of Multiple Deprivation)* göre merkezi kaynakların dağılımı yapılmaktadır. Fransa’da ise, belediyelerle merkezi idare arasında imzalanan bir *kent sözleşmesi (Contrat de ville)* teşvik kaynaklarının yönlendirilmesinde etkilidir. Konu hakkında günümüz Almanya’sında yeni teşvik olanakları yaratılarak yasal düzenlemeler yapılmıştır. Almanya’da idari yapıda eyaletler belirleyicidir. Federal bakanlıkla eyalet bakanlıkları arasında yıllık

sözleşmeler yapılmakta, bu sözleşmelerde federal kaynaklar eyaletlere aktarılmaktadır. Böylece eyaletler, belediyelerle iş birlik içinde yapılacak projelere kaynak sağlayabilecektir. Milli ölçeği ilgilendiren böylesi teşvikler, yeniden yapılanma projeleri için ekonomisine ışık tutmaktadır.

2.4. YURT İÇİ KENTSEL TASARIM PROJE YAKLAŞIMLARI

Türkiye’de 1935-38 yılları arasında Jansen’in Ankara için yapmış olduğu plan her ne kadar adı Nazım İmar Planı olmakla birlikte içerik açısından kentsel tasarım projesi olarak değerlendirebilecek niteliktedir. Jansen’in Türkiye için hazırladığı projeler, Ankara Nazım Planı ile Ulus Meydanı, Vekâletler Mahallesi ve Bahçelievler için kentsel tasarım yaklaşım projeleridir. Bu tarihten itibaren şimdiye kadar toplu konut alanlarına, kıyı düzenlemelerine, meydanlara, alışveriş ve kültür merkezlerine, yeşil alanlara yönelik çeşitli kentsel tasarım projesi hazırlanmış ve uygulanmıştır.

Planlama-tasarım ve yönetim açısından odak noktası haline gelmesi beklenen yerler, sanayi bölgeleri, körfezler ve koylar, ekolojik, turizm ve kültürel mekânlarıdır. Birbirinden ayrı özellikleri barındıran, dört denize kıyısı olan Türkiye kentleri farklı bir yaklaşım içinde ele alınmayı beklemektedir. Kıyı alanları açısından zengin bir yapıya sahip olan ülkemizde bugün kıyı kentleri ve çevreleri önem kazanmış olsa bile planlamanın tasarım aşamalarında ciddi sorunlarla karşılaşmaktadır. Kıyı alanlarının çeşitli kurumun inisiyatifinde olması ve bu kurumların entegre bir yapı sergilememeleri sonucunda, bir kontrol mekanizması oluşturulamamıştır. Kıyı alanları, yasal - yönetsel açıdan birçok problemle mücadele etmektedir. 1982 yılında çıkarılan Turizm Teşvik Kanunu çerçevesinde yapılan uygulamalar, kanun ihlal ederek önce kaçak yapı olarak sonra çeşitli politik nedenlerden dolayı affa uğrayan ikinci konut yapıları, kıyı alanlarında boy göstermektedir.

Bunun ötesinde yönetim yapısına bakıldığında, merkezin yerele olan üstünlüğü ve kıyı alanlarında, özellikle kent içi kıyı bantlarının geri kazanımında, gereken finansmanın sağlanamaması bu alanların zaman içinde ekolojik ve strüktürel yapılarını kaybetmelerine neden olmaktadır. Şimdiye kadar oluşturulan kontrol mekanizmalarının (ÇED, Koruma Alanları, Sit Kararları, Ulusal Planlar, vb.)

birbiriyle çelişen ve örtüşen yapıları, kıyı alanlarını birer düğüm noktası haline getirmektedir.⁶²

Ülkemizdeki kentsel tasarım proje yaklaşımlarını kıyı bandı kavramı üzerinden incelediğimizde ise, yönetim kaynaklı olarak uygulanamamaları sonucunda birer *fikir projeleri* boyutunda kalmaktadır. Projelerde uluslararası seviyeyi yakalayabilmek ise şimdilik hayaldir. Böylesi genel bir çerçeveden baktığımızda ülkemizde yarışmaya açılan kentsel tasarım projelerinin dahi geleneksel fiziki planlama anlayışından kurtulamadığı anlaşılmaktadır. Öyle ki proje şartnamelerinde alanda yer alan kamusal mekânların yeniden tanımlanması ve tasarlanması olarak sunulması projenin mekân düzenlenmesiyle sınırlı geleneksel bir planlama anlayışını anlatmaktadır. Böylesi bir anlayışın üst ölçekli fiziksel plan kararlarının irdelenip yeniden değerlendirilmesi olmak üzere genellikle mekânla sınırlı amaçlar olduğu görülmektedir. Türkiye' nin en önemli metropolü İstanbul için uygulanacak İstanbul Nazım Planında yer alan stratejilerinden birçoğu ne yazık ki mekân planlamasının sınırlarını aşan, kentin gelişmesinde etkinlik sağlayamayan niteliktedir. Kentin gündemini meşgul eden çeşitli dönüşüm projelerinin hiçbirinde Nazım Planda yer alan stratejilerle kent bütünlüğü açısından herhangi bir ilişkinin kurulmadığı kentsel tasarım projelerinin hakkıyla yerine getirilemeyeceğini vurgulamaktadır. Oysa ki geleneksel anlayışı yansıtan planların vizyonu açık tutulmalıdır.

Ülkemizde uygulanan projelerin bu tanımlanış ve sunuluş biçimi geleneksel fiziksel planlama çizgisinde kurumlaşmış ülke planlama sisteminin anlayışıyla kuşkusuz tam bir tutarlılık gösteriyor. Dolayısıyla geleneksel planlamada proje ile uygulamanın bir bütün olduğu anlayışı yer almadığından açılan yarışmalarda projelerin kaderini büyük ölçüde onun getireceği kararlara bağlayan ve onları uygulama sürecinden soyutlayarak değerlendiren bir anlayış söz konusu oluyor. Bu nedenle projenin kaderini belirleyecek yukarıda sözü edilen gerçeklerle ilgili ekonomik, sosyal, siyasal ve çevresel boyutları büyük ölçüde göz ardı eden ve onlardan soyutlanmış bir tasarım boyutunu temel değerlendirme referansı olarak vurgulayan bir yaklaşım ön plana çıkıyor. Görselliğin ve imajın büyük önem kazandığı bugünün dünyasında tasarımı uygulama sürecinde çekicilik sağlayacak bir kimlik ögesi gibi kullanarak onun örgütlenme, işbirliği ve yatırım boyutlarıyla ilişkisini kuramayan böyle bir

⁶² Sönmez (1998), a.g.e., ss. 67-83

yaklaşımında tasarıma tanınan bu öncelik sosyallik kazandırılmamış ve uygulamada kullanılabilecek herhangi bir getirişi olmayan bir soyutluk içermiş oluyor.⁶³ Kentsel tasarımın ve planlama anlayışının çok taraflı toplumsal bir pratik olduğunu hâlâ benimseyememiş bir bakış açısında uygulanmaya çalışılan proje örneklerinin başarısı, sonuç vermeleri beklenmemelidir. Söz konusu projelerde mekânla ilgili kararlardaki planlamayı yerel yönetimin tek taraflı davranarak kararı alacak aktörlerin dikkate alınması geleneksel bakış açısını yansıtan bir örnek olabilir. Proje alanları içerisinde mevcutta var olan sosyal, ekonomik ve fiziksel yapılara ilişkin hiçbir öngörüsü olmayan hatta bu yapıyı yok sayan, diyalogdan kaçınan bir mantığın başarılı olmasından bahsetmek mümkün değildir.

Çalışmanın örnek projelerin anlatımlarında proje bölgelerinin dönüşümünden beklenenler ile yurtdışı örneklerdeki uygulamalarının kenteki olumlu etkilerine değinilecektir. Günümüz projelerinde kentin istihdam yapısı ve ekonomik gelişmelerindeki bütünsellikten yoksun bırakılmıştır. Bütünsellikten kasıt, kamusal alan düzenlemelerinde yeşil alanın ve kentlinin alanları ay da kıyıları ne kadar kullanılabildiğiyle ilintilidir. Ekonomik kaygılar bakış açısıyla değerlendirilen projeye alanları, sahip oldukları potansiyellerle kendi kendilerinin finanse edebilecek konumdadır. Bu potansiyellerin ön plana çıkarılması projenin uygulanabilirliği açısından da son derece önemlidir. Aksi takdirde kamusal kaynaklar kullanılarak gerçekleştirilecek olan yaklaşımlar hem ekonomik açıdan hem de o yere ait potansiyellerin kullanımı açısından zararlı sonuçlar ortaya çıkarabilmektedir.

2.4.1. Kentsel Tasarım Türkiye Planlama Sistematiği İçindeki Konumu

Türkiye'de kentsel ortak mekânların tasarımı ve bu mekânlara ait elemanların seçimi, tasarım ve maliyet endişesinden uzak, yerel yönetimlerdeki kişisel istek ve tatminleri karşılayacak biçimde yapılmaktadır. Kentsel mekânda toplumun kullanımına sunulan objelerin belli bir amaca yönelik ve bir bütün olarak planlanması, tasarımında sorumlu kişiler bulunması ve son ürünün kararının çoğunun kentli tarafından verilmesi, toplumun daha fazla benimseyeceği mekanların ortaya çıkmasına neden olacaktır.⁶⁴

⁶³ Sökmen, P. (2003), a.g.e., ss. 46-52

⁶⁴ İnankul, Ş. ve Eryoldaş, A. (1992). "Post-Urbanizm ve Kentsel Tasarımda Mülkiyetin Sorgulanması", *Bildiri, 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul*, ss.102-106

Ülkemizde, planlama sistematığı içerisinde kentsel tasarımın tanımı, Şehir ve Bölge Planlama çalışmalarını yönlendiren 3194 sayılı İmar Kanunu'nda ve ilgili yönetmeliklerinde yapılmamıştır. Bu kanunun planlama eylemlerinin yasal çerçevesini oluşturmasına rağmen, kentsel tasarımın şehir planlama süreci içindeki ölçeği, aşaması, niteliği gibi konular üzerinde hukuku ilgilendiren belgeler ya da hukuksal dayanaklar mevcut değildir. Oysa ki kentsel tasarımın teknikleri, tarihi çevrelerden konut alanlarına, çok işlevli açık alanlardan kent merkezlerine kadar uzanan geniş bir yelpazede kullanılmakta, kente yapılacak uygulamalarda bire bir planlamaya fayda sağlamaktadır. Uygulamalar, yönetmeliklere ve rehber niteliği taşıyan notlara dönüştürülemediği için genelde başarısız olmakta ve kentli ile buluşmamaktadır. Kentsel tasarımın, yasal yollarla tam olarak açıklanamaması sorunu günümüzde de devam etmektedir.

Yasal düzenleme içerisinde kentsel tasarıma yönelik açık bir düzenlemeye rastlanmadığı gibi, kentsel tasarıma yönelik zımni bir duruma da rastlamak mümkün görünmemektedir. Sadece İmar mevzuatımız içinde kentsel tasarım uygulamalarına imkân tanıyan araçlara rastlamak mümkün. Fakat bu durum kentsel tasarımın yasal durumunu açıklamaya yeter oranda değil.⁶⁵ Kentsel tasarım adı altında yer alan projelerin gerçekleşmesi, hayata uyarlanabilmesi uzun bir süreç içerisinde değerlendirilir. Bu uzun süreçte yer alacak olan tasarımın kent karar vericileri, tasarım boyutunun toplumun tüm kesimlerine hitap edecek nitelikte olmasına dikkat etmelidir. Demokratik kentsel mekanlarda yaşayabilmek için ürünlerin kararını kentli vermelidir. Aksi takdirde seçimlerde oy toplamak rantı ile hareket eden belediyelerin yapmış oldukları çalışmalar, bir türlü yerine oturulamayan kaldırım taşları, kurulup tekrar sökülen üst geçitler, kentsel mekanda eğreti duran bölücü mobilyalar vb. örneklerin önüne geçilemeyeceği için bu örnekler ile kentli bütünleşemez. Kentsel tasarım adına atılmış her adım, finansal ve politik sebeplerden dolayı uygulanamamaya ve başarısız olmaya devam edecektir.

Her tür ve ölçekteki planlar yasal zorunluluk olarak plan kararları genelden yani büyük ölçek (yönlendirici) kararlardan daha küçük (uygulamaya yönelik) kararlara

⁶⁵ Yazar, L. (2003), "Kentsel Tasarım Projelerinin Planlama Kademelenmesindeki Yeri", *Bildiri, Uluslararası 14. Kentsel tasarım ve uygulamalar sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, ss.130-133

doğru bir sıra dzen içinde oluşturulur. İşte kentsel tasarım projeleri ile planlar arasında bytle bir ilişkinin varlığından bahsetmek gerekmektedir.⁶⁶

2.4.1.1. Türkiye Planlama Kademelenmesi

Planlama kademeleri, ülkemizde uygulanmakta olan planlar arasındaki hiyerarşik yapıyı ve bu yapı içerisindeki kentsel tasarım projelerinin konumunu belirtmek açısından önemlidir. Planlar arasında hiyerarşik bir dzen olsa da birbirleriyle sıkı bir bağlantı içerisindedirler. Ayrı dşinlemez ve uygulanamaz niteliktedirler. İçerik ve ölçek bakımından kademelenen planlar uygulamaya da kolaylık sağlamaktadır.

İmar Kanunumuzun açısından Plan kademelenmesini şu şekilde yapabilir.⁶⁷

Planlar st lekli Sosyo Ekonomik Planlardan

-lke planı (Anayasa Madde 166)

-Bölge Planları (İmar Kanunu Madde 7)

-Fiziki Planlar

-st lekli Fiziki Plan

-evre Dzen Planı (İmar Kanunu Madde 5)

Alt lekli Fiziki Planlar

-Nazım İmar Planı (İmar Kanunu Madde 6 ve 6)

-Uygulama İmar Planı

-Parselasyon Planı

Görüldüğü gibi plan kademeleri içerisinde kentsel tasarım projelerine rastlamak mümkün olmamaktadır. Hlbuki uygulamalarda sıkça rastlanıldığı üzere Kentsel tasarım projeleri planlar gibi yaşanılan çevreyi dzenlemede dzenleme aracı olarak kullanıldığı malumdur. Planların her ölçekte yasal dzenlemesi cumasına karşılık kentsel tasarım projelerinin sarik dzenlemesi bulunmamaktadır. Planların dayanağı yasal dzenleme olurken kentsel tasarım projelerinin dayanağı ise (yine uygulama

⁶⁶ Yarar, L. (2003), a.g.e.

⁶⁷ Yarar, L. (2003), a.g.e.

örneklerinden hareket ederek) ya bir uygulama planı veya kamu idaresinin bir işlemi olarak karşımıza çıkmaktadır.⁶⁸

Ölçekler arası bir disiplin olan kentsel tasarımın etkilediği süreç, üst ölçekli plan çalışmaları ile başlamakta ve alt ölçekli planlar ile gelişmektedir. Üst ölçek plan çalışmalarını kentsel bütünlüğün, yerel kimlik değerlerinin korunması yönünde desteklerken alt ölçeklerde üç boyutlu tasarımlarla planın uygulamaya geçmesini sağlamaya çalışmaktadır. 1/50 000 ölçekli planlarla geliştirilen konut alanları, yeşil alan sistemleri, ticaret alanları gibi geniş ölçekli dönüşümü ve gelişimi hedefleyen pek çok karar kentsel tasarım uygulamaları ile yalnızca plan kararı olmaktan kurtulabilir. Daha alt ölçeklerdeki plan çalışmalarından sonra ise kentsel tasarım, planlanan alanların insan ölçeğinde ele alınmasına ve mekânsal bütünlüğünün sağlanmasına fırsat tanımaktadır.⁶⁹

Son yapılan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planının, Nazım Plan Uygulama Hükümleri bölümünde Tarihi Ticaret, Hizmet ve Turizm Alanları ile ilgili bölümde "Kentsel tasarım bazında alt planlarda tarihi, turistik bölgeler tespit edilip yayalaştırma projelerine kadar inen detay projeler gerçekleştirilecektir." Hükümü yer almaktadır. Nazım Plan Uygulama Hükümlerinin diğer bölümlerinde ise kentsel tasarıma yönelik bir çalışma tanımlanmamıştır. Önemli ölçüde değişim ve yenileme işlemlerine tabi kent parçalarında ve kent merkezlerinde kentsel tasarım planlamanın bir parçasıdır. Ancak plan yapmak yaptırmakla yükümlü kurum ve kuruluşlardan kentsel tasarım hizmeti beklenmediğinden, yasalarla tanımlanmayan bir sürecin planlara tam anlamıyla yansımalarını beklemek doğru değildir. Kentsel Tasarım Projeleri, insanın yaşadığı çevreyi düzenleme faaliyeti olarak sağlıklı, yaşanabilir, ergonomik, sürdürülebilir ve estetik bir çevre elde edilmesi amacıyla planlama ile sıkı bir ilişki içindedir. Şüphesiz ki kentsel tasarım planlama sürecinde tanımlanan bir tamamlayıcıdır. Bu açıdan planlama eylemleri nasıl yasal düzenlemelere tabiiyse kentsel tasarım projeleri de aynı düzenlemelere tabii olmak durumundadır.

⁶⁸ Yarar, L. (2003), a.g.e.

⁶⁹ Çetiz, M. (2000), "Kentsel Tasarım Uygulama Araçları, Sorunlar ve Öneriler", *Yüksek Lisans Tezi*, MSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran, İstanbul, s. 75

Kentsel tasarım Projeleri işlevleri açısından bakılacak olunursa kamusal alanların düzenlenmesi rehabilite ve düzenlenmesine yönelik kamu hizmeti olduğu anlaşılmaktadır. Kamu hizmeti görülmesinde araç olarak kullanılan Kentsel tasarım projesi mahiyet itibariyle yapılacak kamu hizmetinin teknik özelliklerini belirlemektedir. Bir belge olarak onanma veya kabul edilme gibi bir işleme tabi olmaması nedeniyle hukuki vesika olmadığını söylemek yerinde olacaktır. Ancak Borçlar hukuku açısından yapılan çalışmanın ve ortaya çıkan ürünün eser niteliğine sahip olduğunu kabul etmekteyiz.⁷⁰

Günümüz koşullarındaki kentlerde planlama ve tasarım çalışmaları, değişen ve gelişen kentlerle birlikte geliştirilmeli, kentsel tasarımın uygulanması ve planlama içindeki yeri yasal sınırlar içerisinde yer almalıdır. Uygulamanın nasıl olması gerektiği hakkında tasarım faaliyetinde yapılan detaylı çalışmalar kentsel tasarım uygulamalarında olumlu katkılarla kendini gösterir. Detaylı çalışmayı ciddiye alan bazı planlarda fiziksel çevrenin biçimlenmesinde planlama çalışmalarının genel çerçevesinin yanı sıra, bahçe, sokak, kentsel mekanın öğeleri gibi detayı oluşturan tasarımlara da yer verilmiştir. Bu tarz bir çalışmada biçimlendirilmek istenilen çevre, planlarda oluşturulan kentsel doku hakkında fikir vermiş olur. Birbiriyle böylesi sıkı ilişkileri olan plan ve tasarım boyutlarında tasarımcı, kişisel hareket etmekten kaçınmalıdır. Planlama sürecindeki analiz çalışmalarıyla üretilen kentsel tasarım projelerin uygulanabilmesi için uygulama aşamasında işlemeyen anlayış yerini çağdaş, sorunlara kısa ve uzun vadede çözüm yaratma imkanlarını tanıyan, çok seçenekli ve geliştirilebilir bir planlama yaklaşımına bırakmalıdır.

Yapılı çevreye müdahale ederek çevrenin oluşumunu ve gelişimini yönlendiren “*planlama*” bu konumuyla fiziksel çevrenin düzenlenmesinde etkin bir role sahiptir. Dünya genelinde hızlı bir şekilde gerçekleşen değişim ve gelişimlere ayak uydurmakta güçlük çeken ülkemiz planlama anlayışı salt fiziksel planlama yaklaşımıyla bu yapısını devam ettirecek gibi gözükmektedir. Hâlâ imar planlaması olarak ele alınan kentler, sosyal, ekonomik ve yerel değerlerin planlamaya girdi sağlaması bakımından yoksun kalmaktadır. Kenti oluşturan kentlileri de plan dışı kabul etmek o planın ne kadar uygulanabilir olacağı sorusunu gündeme getirmektedir.

⁷⁰ Yarar, L. (2003), a.g.e.

2.4.1.2. İmar Kanunları ve Kent Planlama

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü Planlama ve İmar Kanunları 2005 yılı taslağına göre İmar kanunları, kentsel ve kırsal alanlarda arazi kullanımı, yerleşme ve yapılaşmanın plan, fen, sanat, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünün sağlanmasını, afetlerin azaltılmasını ve doğal, tarihi, kültürel çevrenin ve ekolojik sistemlerin korunmasını, yaşatılmasını ve geliştirilmesini amaçlar.

3194 sayılı İmar Kanunu "yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak amacıyla" düzenlenmiştir. Bu kanundaki Nazım İmar Planı'nın tanımı "varsa bölge veya çevre düzeni planlarına uygun olarak hâlihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporu ile beraber bir bütün olan plandır." şeklindedir. Bu plana göre uygulama imar planları hazırlanır. Uygulama imar planı da "tasdikli hâlihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak nazım imar planı esaslarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgiler ayrıntıları ile gösteren plandır." olarak tanımlanır. Planların uygulamalarında parselasyon esasına göre yapılan, insan ölçeğinden uzak betonlar kendini gösterir. Uygulama imar planı ve plan notlarına uygun yapılaşmaya temel oluşturmak amacıyla yapılan yapılarda boşluklar ortaya çıkar. Bu uygulamalar içinde yer alan kentsel mekânın anlam ve değer kazanması için yapıların tasarım disiplini içerisinde değerlendirilmesi gerekir.

Kentsel tasarım bir kamusal alanın veya özel mülkiyetin kamusal alana bakan cephesine, yaşam kalitesini yükseltmek için idarenin gücüne dayanarak üst ölçek kararlarına uyularak idarenin işlem ve eylemleridir. Planlamanın her kademesinde tasarım verileri kullanılabilir. Ancak başta da belirttiğimiz gibi bu durum, konunun dışında tutulmalıdır. Kentsel tasarım projeleri Nazım ve Uygulama İmar Plan notlarında belirlenmiş genel ilkeler doğrultusunda, yine planın öngördüğü alanlarda

hazırlanmalıdır. Yani kaynağını uygulama imar planından almalıdır. Böylece genel (yönlendirici) kararların, özel (uygulanabilir-emredici) kararlar haline gelmesi sağlanabilir. Kısacası kentsel tasarım projeleri, plan kademelenmesinde uygulama imar planları ile imar parselasyon planları arasında bir yer işgal eder ki mikro uygulama aracı olarak önemli bir tutar.⁷¹

Tasarım sürecinin kaliteli, yaşanılan çevreden daha da üstün çevrelerle, toplumsal bir varlık olarak insana özgü olan belirti, nitelik ve özelliklerle yöresel kimlikler oluşturup güzellik duygusuna uygun olan çevreler yaratabilmesi için İmar Mevzuatının içinde yer alması gerekir. Yerel aidiyetliğin getirdiği ve günümüzde tükenmeyi yaşayan toplumsal değerler, parselasyon esasına dayalı üretimlerin dışına çıkarak yerel kimliklerin orijinalitesine bırakılmalıdır. Bu noktada devreye girmesi beklenen imar planları, kentlerin kimliğini oluşturan tarihi dokuların planlanmasında da kentsel tasarım sürecine pay bırakılmalıdır. Konu hakkında yasal düzenlemelerin mevcut olmaması ve uygulama imar planlarındaki yapılaşma yoğunluğu süregelen standart çevrelerin dışına çıkılmasında engel teşkil etmektedir.

2.4.1.3. Kentsel Tasarım Projesi Üreten Kurumlar

Kentsel tasarım projeleri; merkezi yönetim, yerel yönetim, üniversiteler, özel girişimler ve ortak girişimlerle üretilmektedir.

Merkezi Yönetim;

Kentsel tasarımın merkezi yönetim kapsamındaki kararlar; ulaşım, konut üretimi, turizm, kültürel ve sosyal amaçlı konularla kentsel tasarıma konu olmaktadır. Merkezi yönetimin etkili olduğu planlar kimi zaman bölgesel ölçekte Bolu Tüneli projesi gibi kimi zaman da kent ölçeğinde yapılması düşünülen Üçüncü Boğaz Köprüsü, İstanbul Boğazı Tüp Geçit projeleri gibi ulaşımaya yönelik kararlar şeklinde tasarlanabilir. Merkezi yönetim kararlarıyla bölgesel ölçekte tasarıma konu olan en büyük çalışma örneği GAP projesidir. Toplu Konut ve Kamu İdaresi kanalıyla yürütülen çalışmalar ve Gelibolu Milli Park Yarışması da yine merkezi yönetimin yaptığı kentsel tasarım konulu çalışmalardandır.

⁷¹ Yarar, L. (2003), a.g.e.

Özel Girişimciler;

Özel girişimciler, özel mülkiyetinde bulunan kaynakları kullanarak ve sermayeyi harcayarak üretim yaparlar. Kamusal alana rekabetçi piyasaların işlerlik kazandırılması güç olacağı için Toplu Konut Yasası, Toplu Konut İdaresi'nin Toplu Konut Fonu oluşturması ile Türkiye' de özel inşaat firmalarının toplu konut üretimine teşvik edilmesi düşünülmüştür. 1980'li yıllardan sonra yasayla birlikte konut alanları hızla yaygınlaşmıştır. Bu üretimde İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük metropollerdeki toplu konutlarda başlayan çalışmalar, özel girişimcilerle yapılan en yaygın çalışmalardır. 4000 kişilik nüfusa sahip ve 2 yıl sonra 5000'in üzerinde nüfusa sahip olacak bir yerleşimdir. Türkiye' de şehir planlamasına yeni Avrupalı yaklaşımı ilk getiren uygulamasıyla ödül kazanan Kemer Country, özel girişimle yapılan yeni konut alanı üretimi çalışmasıdır. İki yıl içinde 5000 kişilik nüfusa sahip olması beklenen konut bölgesi, İstanbul'un Kemerburgaz gibi kırsal yapılı bölgesindedir. Bu çerçevede kırsal yerleşimler içinde çeşitli düzenlemelere gidilerek bu bölge ile lüks bir yaşam tarzı arasındaki dengesizlik azaltılmak istenmiştir. Konutları cazip kılan en önemli öğeler, İstanbul'un trafik, gürültü, hava kirliliği yaşamadan alışveriş, hobi, eğitim imkanlarının sağlanmasıdır.

Ortak Girişimler;

İki ya da daha fazla tüzel kişinin belirli bir yatırım projesi için birlikte hareket etmek için oluşturdukları ortak işletme yapısı olan ortak girişimlerin en yaygın şekli toplu konut projeleridir. 1984 yılında Genel İdare dışında Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı kurulan Toplu Konut İdaresi (TOKİ), 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ile özerk Toplu Konut Fonu oluşturulmuştur. Toplu Konut İdaresi, Emlak Bank, ve özel inşaat firmaları arasındaki ortaklıklar ile eski doku konut alanlarına göre daha cazip konut alanları oluşturulmuştur. Türkiye'de konut üretim sektörünün teşvik edilerek hızlı artan konut talebinin planlı bir şekilde karşılanmak amacıyla konutlar, kentin fiziki ve sosyal bağlamından uzak kalmışlar, planlar dahilinde kentsel tasarım sürecinde yapılamamışlardır. Bu sürece dahil olmayan konut alanlarından bazıları İstanbul'daki büyük ölçekli, teknik ve sosyal altyapısı ile planlanan Bilkent, Mimaroba, Bahçeşehir vb. konut alanlarıdır.

Yerel Yönetimler;

Günümüz metropollerde büyük ölçek projelerle birlikte kentsel dönüşüme yönelik çalışmalar, genellikle yerel yönetimlerce yapılır. Planlama çalışmaları sonucu ortaya çıkan kentsel tasarım projeleri 1990'lı yıllardan itibaren yatırım programlarında yer bulmaktadır. İstanbul'daki kentsel tasarım çalışmaları, Tarihi Doku Projeleri, Yerel Kentsel Tasarım Projeleri, Doğal Doku Projeleri, Mimari Projeler gibi proje bazında olan çalışmalarla yürütülmektedir. Projeler Daire Başkanlığı tarafından yürütülen kentsel tasarım projelerinde kurumsal ya da proje bazındaki çalışmalarla birlikte özellikle son yıllarda karşımıza çıkan çalışmalar büyük ölçekli projelere yöneliktir.

2.5. BÖLÜM SONUCU

Çalışmanın bu bölümüne konu olan örnek yurtiçi ve yurtdışı projelerinde kentsel tasarım yaklaşımlarına değinilmiştir. Uygulanışı, ekonomik yaklaşımı, yasal-yönetimsel olarak konuyu ele alış biçimi ve sosyal boyutuyla bir bütün olarak ele alınan projelerin başarıları, başarılarının nedenleri dikkat çekmektedir. Projelerin dikkat çeken özelliklerini şöyle sıralayabilir:

- Kentsel gelişmeyi yönlendirecek bu büyük çaplı yatırımlar ve projeler, kent yönetiminin siyasi tercihiyle belirlenen öncelikli kesime göre yönlendirilmektedir. Dolayısıyla üst ölçekli bir düşünce ve kamusal menfaatler öngörülerek gerçekleştirilen politik bir süreçten bahsetmek mümkündür.
- Genel yaklaşım içerisinde ele alınan bu projelerde kentsel tasarım çeşitli aşamalarda ve ölçeklerde, ana plan kararlarından başlayıp uygulama evresine kadar olan süreçte önemli bir konumda yer alır. Kararlar yalnızca mekâna yansımaları aşamasında değil, sürecin başında da kendine yer edinmekte ve süreci yönlendirmektedir.
- Yapılan çalışmalarda kamuoyunda tartışılmasını sağlayan platformlar oluşturulmaktadır. Böylece projelerin uygulanabilirliğinin sağlanması için etkin bir katılım mekanizması geliştirilir. Proje uygulanıp bittikten sonra duyuru niteliğinde değil aksine proje başlangıç aşamasında katılımın yönlendirmesiyle ana kararlar şekillendirilmiş olmaktadır.
- Üst ölçek kentsel tasarım projesinde sektörün amaçları, kurumların ortak fikirleri ile projeler, ekonomik yaklaşımında yerini bulmaktadır.

- Plan kararları sonucu ortaya çıkan tasarımlardan etkilenen kurum ve kişiler, meraklı hemşeriler ve yerel politikacılar arasındaki fikir alışverişini canlı tutuyor ve alınan kararların şeffaflığına katkı sağlıyor.⁷²
- Projenin başarısı halkın, yerel ve merkezi yönetimlerin ve ortak girişimcilerin koordinasyonu ile gerçekleşerek proje, kent bazında bütünleştirilebilir.

Kentlerde söz konusu olan bu çaplı büyük ve yeniden yapılanmanın avantajları turizmden sanayiye uzanan geniş bir yelpazede kendini hissettirecektir. Yaşam standartlarının yükseldiği böylesi bir kentte temel öge, yarış içinde olmak, kendini geliştirmektir. Yarışan kentler kavramı içerisinde yer alabilmenin koşulu da kentlerin çevresellik – ekonomik - ulaşılabilirlik gibi birçok ögeyi bünyesinde barındırabilmesidir. Dolayısıyla böyle bir yaklaşım kentlerin mevcut yapılarını güçlendirebilmek için ne yönde bir çaba harcaması gerektiği konusunda yol gösterici bir rehber olmaktadır. Bu açıdan örneklerde görüldüğü gibi, bugünün metropoliten merkezleri ön plana çıkaran yeni uluslararası iş bölümü ve ekonomik faaliyetleri bu merkezlere çekmeye dönük olarak yaşanan yarışmadır. Hiç kuşkusuz ki böyle bir yarışmada ekonomik faaliyetlerin yer seçmesini belirleyen birçok etken kentler üzerinde baskı yaratmaktadır. Bu baskının kentlere verebileceği zararı göz önünde bulundurarak mekâna yansımaları aşamasında kentsel tasarım kavramı karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda bütüncül ve girişimci bir planlama anlayışının devreye girmesi kaçınılmaz olmalıdır. Türkiye’de ise, fırsatları yeterince kullanamayan eksik planlama yaklaşımının nedeni planlama anlayışının merkezi yönetim düzeyinde olmayışından kaynaklanır.

Kentsel tasarım kavramının, dünya örneklerindeki eksikliğini merkezi yönetim sistemiyle sınırlı tutmak doğru değildir. Rotterdam örneğinde şehir merkezinin devamı niteliğinde bir bölge kazanılması için amacıyla yönetim, yeniden yapılanmada söz sahibidir. Aynı zamanda yeni yaklaşımlar yerel planlama kadroları düzeyinde uygulamaya geçirebilir. Yerel düzeyde ortaya çıkabilecek yeni yaklaşımlara hareket alanı yaratabilmek bilgi ve kültür düzeyi nitelikli bireylerin toplumda söz sahibi olması gerekir. Şüphesiz ki bu yaklaşımların etkinlik gösterebilmesi için toplumsal kimliğin etkisi büyüktür. Kurumsal esnekliğe sahip bir

⁷² Hamamcıoğlu, C. (2005), “Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım”, *Planlama Dergisi*, Sayı:33, 2005/3, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara, ss.45-48

planlama sistemi, dünyadaki yeni gelişmelere duyarsız kalmak istemeyen kentliyi bölgenin mevcut kent merkeziyle bütünleştirmelidir. Modern yaşam gereksinimlerinin tarihi dokuyla birleştirilmesi yaratılacak özel bir toplumsal ortam ile ilintilidir.

ABD ve Avrupa kentlerin farklılıklarının altında farklı değer yargılarının ve yaşam biçimlerinin yattığı bilinen bir gerçektir. Anadolu kentlerinde görülen yapılanmayla ilgili değer yargılarının eleştirel sorgulanması, uzun dönemde toplumun kentsel çevre zevklerinin gelişimine olumlu katkı sağlar. Nitekim başarılı projeler sonucu çevreye olumsuz bakan toplumsal tutumlar değişmekte, çevreye duyarlı yeni değer yargıları ve normlar kendiliğinden yerleşmektedir. Toplumdaki maddi ilerlemeyle bağlantılı olarak kültürel ilerlemenin de güvenceye alınması için çabaların arttırılarak sürdürülmesi lazımdır.⁷³ Dolayısıyla başarılı bir proje yalnızca mekâna özgü doğru ve yönlendirici değil aynı zamanda bireylerin bakış açılarını da yönlendirmektedir. Bu da projelerin yaşamalarını sürekli kılan önemli bir unsurdur.

		İngiltere	Türkiye	
			Mevcut Yasa	Taslak
Plan Hiyerarşisi	Ulusal	PPG	Kalkınma Planı	Mekansal Düz. Stratejileri
	Bölge	RSS	Bölge Planı (zorunlu değil)	Bölge Planı (zorunlu)
	Alt Bölge	RSS	Çevre Düzeni Planı	Alt Bölge Planı
	Yerel	* Yerel gelişme Çerçevesi * Eylem planı	* Nazım İ.P. * Uygulama İ. P.	* Nazım İ.P. * Uygulama İ.P. * Kentsel Tasarım Planı
Kurumsal Yapı	Merkezi Yönetim	Ulusal Planlama Otoritesi (Merkezi Hükümet)	Merkezi Hükümet	Merkezi Hükümet
	Bölge Yönetimi	Bölge planlama Kurumu	DPT	Bölge Planlama Örgütü
	Yerel Yönetim	Yerel Meclisler	Belediye meclisi	Belediye meclisi
Kentsel tasarım	Tasarım araçları	* Tasarım politika. * Tasarım rehberleri * Gelişme özetleri * Tasarım çerçevesi	Yerel yönetimin inisiyatifindeki projeler	Kentsel tasarım projeleri
	Planlama- tasarım ilişkisi	Plan ile bütünleşme	Plana sonradan ekeme	Plana eklemleme
Katılım	Planlamaya katılım	Zorunlu, çok aktörlü katılım	Etkin katılıma yer verilmemiş	Etkin katılıma yer verilmemiş
	Tasarıma katılım	Etkin ve çok aktörlü katılım	Etkin katılıma yer verilmemiş	Etkin katılıma yer verilmemiş

Tablo : Planlama, Tasarım ve Kurumsal Yapı Bağlamında İngiltere ve Türkiye Örneği (kaynak: M. Çetiz (2000), a.g.e.)

⁷³ Vardar, A. (2005), “Nazım Plandan Nesir Projelere Kentsel Tasarım”, Sayı:33, 2005/3, *Planlama Dergisi*, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara, s. 83

İngiltere ve Türkiye'nin karşılaştırıldığı tabloda, plan hiyerarşisi ve kurumsal yapı bakımından iki ülke benzerlik göstermiş olsa bile (bölge planının zorunluluğu hariç) *kentsel tasarım* açısından ciddi farklar görülmektedir. Avrupadaki projelerde tasarım olgusu, araçlarıyla birlikte planlarla bütünleşirken Türkiye'de yerel yönetimin inisiyatifinde planlara eklenme şeklindedir. Kentsel tasarım, planlama sürecinin aşamalarında tanımlanmamıştır. Bu da ülkemizde tasarım içeriğinin ve tasarım sürecinin amacına uygun düzenlenmediğinin göstergesidir. Kentsel gelişim bağlamında İngiltere'deki projelerde planlamaya ve tasarıma aktif ve çok yönlü aktörlerin katılımı vardır. Ülkemizde ise, aktif katılımdan uzak anlayış, günümüz koşullarında dünya karşısında yetersiz kalan sınırlı bir plan anlayışının halen mevcut olduğunu gösterir. Tablo, günümüz planlama yaklaşımları ve sisteminin gözden geçirilmesi gerekliliğinin altını somut bir şekilde çizmektedir. Geleceğin sosyal, ekonomik, estetik ve teknik yönlerden donanımlı kentlerinin yaratılması ancak bu yolla mümkün olabilir.

1998 yılında European Urban Forum gündeminde yer alan ekonomik gelişmelerde, projelerde kentin istihdam sağlayıcı ve yaratıcı imkânlarının kullanılması gerekliliğini ortaya çıkarır. İmkânların kullanılmaması neticesinde büyük projelerin en stratejik ayağını oluşturan yatırımcıların ekonomik verimliliği düşük olur. Bu nedenle projelerin uygulama aşamasında büyük yatırım sorunlarıyla karşı karşıya kalınacağı açıktır. Problemin çözülmesi aşamasında da kuşkusuz ki geleneksel anlayışta yine merkezi yönetimin bütçesinden medet umulacağı kaçınılmaz olacaktır.

Planlama sistematığımızdaki temel farklardan biri, kentsel tasarımın ögesi olan mekânın değerlendirilişiyle ilgilidir. Yurtdışı örneklerinde mekânın planlamasında yalnızca kamunun söz sahibi olmadığı alanlardır. Kamuyla sınırları çizilmeyen mekânlar, sosyal bir olgu olarak kabul edildiği için toplumun kimliğinin yansıdığı yerler olarak karşımıza çıkıyor. Ülkemizde geçerliliğini sürdüren geleneksel mekân planlamasıyla bütüncül planlama anlayışı arasında temel farklılıklar gözlenmektedir. Anlayış farkıyla birlikte planlama kavramların, önceliklerinin ve araçların kullanılmasının irdelenmesi gerekmektedir. Bütüncül planlama anlayışı, ekonomik-sosyal-siyasal-çevresel boyutları da içerdiğinden bu iki planlama anlayışıyla uygulanmak istenen projelerin karşılaştırılması çeşitli zorlukları beraberinde getirir. Kentsel mekânın okunmasında fiziksel okumanın yanı sıra tarihsel süreç içerisinde sosyo - ekonomik açıdan da bir değerlendirmede yapmak gerekmektedir. Mekânın

toplumu ilgilendiren sosyal bir olgu olarak kabul edilmesi, planlamanın mekânsal kararlarla kısıtlı kalmayarak diğer boyutlarla ilişkili kararlar üretilebilmesi gerekir. Nasıl ki mekân, sosyal bir olgu olarak görülmeliyse, planlama da projesinin gelişiminde şehir ve bölge planlama, mimarlık, peyzaj mimarlığı, inşaat mühendisliği, sosyoloji, iktisat ve hukuk gibi tüm tarafların yer aldığı toplumsal analizler yapılmalıdır.

Planlara dâhil edilemeyen tasarımın işlevselliği, kentin gözlemlenmesi, potansiyellerin ve sorunların ortaya konmasından uygulamaya kadar geçen süreçte kent planlamasını etkiler. Kentsel tasarım yaklaşımı, sadece projeler bazında geliştirilerek yerel yönetimlerin inisiyatifindedir. Yasal niteliği olmayan, isteğe bağlı olarak üretilen bu projeler plan kararı haline getirilemediklerinde planlamaya ve kente dahil olamamaktadır. Böylesi bir anlayışla geliştirilen kentsel tasarım projelerinin uygulanabilmesi için plan kararına dönüşmesi gerekir. Kent planlamanın temel gereği, geçmişten geleceğe yerel yaşam biçimlerini de kapsayacak bir program oluşturmaktır. Oluşturulması hedeflenen programda kentsel tasarımın, merkezi ve yerel yönetimlerin ortak çalışmaları, süreci ve uygulama araçlarıyla bir bütün olarak uygulama ortamına taşınması gerekmektedir.

Yurt dışı ve yurt içi olmak üzere toplam on dört örneğe yer verilen çalışmanın bu bölümünde ülkelerin kentsel tasarım projelerine yaklaşımlarını karşılaştırma olanağı sunulmuştur. Somut verilere dayanan kıyaslamada örneklerdeki büyük projelerin tarihsel kimlikle bağlantılarını koparmadan günümüz koşullarının getirdiği ihtiyaç ve yaklaşımlara göre değerlendirilmesi dikkat çekicidir. Dolayısıyla yalnızca kentsel tasarım yaklaşımları değil bunun daha üstünde ana karar verici bir mekanizma olan planlama anlayışı da bu projelerle kendini göstermektedir. Başarı ile sonuçlanması istenilen planlama anlayışından ve tasarımından bahsedebilmek, projelerin kentin sürdürülebilir gelişmesine katkı sağlamasıyla, uygulama sürecinin de taraflar ile yapılacak işbirliği mümkündür. Ülkelerin bütüncül bir planlama anlayışına erişememiş bir ortama sahip olmaları, büyük projelerde var olacak eksiklerin kaçınılmaz olduğunu vurgular. Gözlenen en çarpıcı eksiklik, projelerin kentin vizyon hedefleri ile gelişme ve koruma stratejileri doğrultusunda geliştirilmeyişidir. Bu bağlamda bir arka plan oluşturulmayışıdır. Bunun sonucunda da geleneksel anlayışla sınırlı kalan planlamada yeniliğin, tasarımın, dönüşümün yer almaya çalıştığı projelerde AB'nin gerisinde kalmak, yarışmacı kent ruhuna girememek ve kentsel

bağlamda gelişmeden yoksun olmak kanılmaz olacaktır. Ülkemiz planlama sistemi içerdiği geleneksel anlayışın günümüzde de devam ettiğini kentlerimizde görmekteyiz. Ancak bugünün planlamasının gerektirdiği yaklaşımları neden geliştiremediğini görebilmek için yukarıda ele alınan örneklerle bakmak açıklayıcı olmaktadır. Yurtiçi ve yurtdışı örneklerindeki bu temel farklılıklar yaklaşımlardaki farklılıkların da göstergesi olmuşlardır. Planlamanın bütün tarafların etkili olduğu bir toplumsal pratik olduğunu göremeyen bir anlayışta projeler, büyük ölçüde sınırlı kalır. Unutulmamalıdır ki sürdürülebilir kent planlama, doğal ve yaşamsal kaynakların korumacılığını üstlenen, çok yönlü bütüncül bir planlama süreçlerinin toplamıdır.

3. ÖRNEK ALAN ÇALIŞMASI PERŞEMBE PAZARI

Küçük bir alanda yoğun nüfusu da içinde barındıran bir yerleşim olan Perşembe pazarının tarihsel ve fiziksel yapılaşma sürecini anlamak için Haliç yerleşimin tarihsel ve dönüşüm sürecine geniş bir perspektiften bakmanın yararlı olacağı açıktır. İstanbul coğrafi olarak birbirinden denizle ayrılan ana yerleşmelerden biri Haliç'tir. Haliç, ilk yerleşmelerden günümüze kadar, her zaman sahip olduğu fiziki, stratejik konumu ile Bizans, Roma ve Osmanlı Medeniyetleri'ne başkentlik yapmış olan İstanbul için önemini her zaman korumuş olan bir bölgedir.

Örnek alan çalışması Perşembe Pazarı'na geçilmeden, günümüzde birçoğu tahrip sürecini yaşayan Haliç kıyısının tarihine, plan kararlarına ve dönüşüm sürecine değinilecektir. Bu süreç, Haliç kıyısının doğal, tarihsel ve toplumsal kimliği bağlamında değerlendirilecektir.

3.1. HALIÇ YERLEŞİMİ

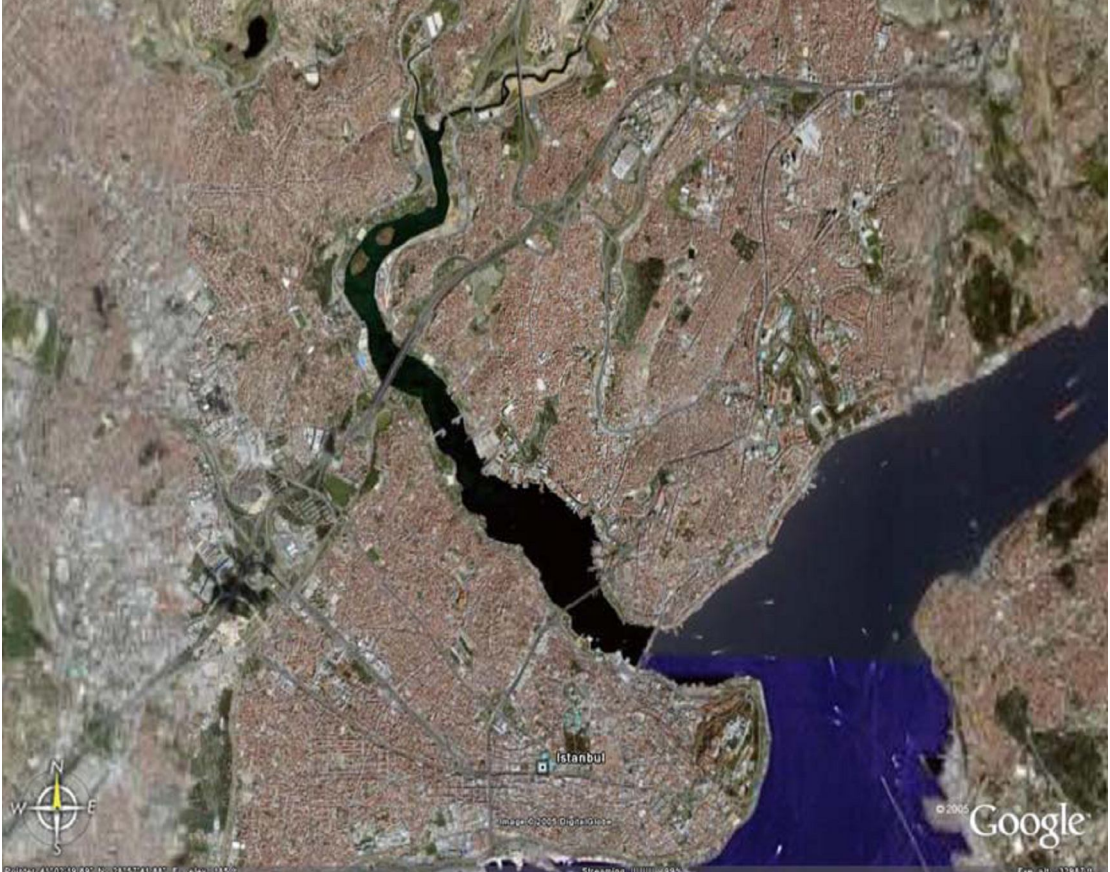
Haliç bölgesinin günümüzde bilinen ismi *Altın Boynuz*'u Yunan mitolojisinden kaynaklanır. Doğal güzelliği, tarihi ve coğrafi özellikleri nedeniyle Haliç için batı dillerinde de Altın boynuz anlamına gelen *Corne d'Or*, *Golden Horn* ve *Das Goldene Horn* tabirleri kullanılmıştır. Bu isim, geçmiş yıllarda İstanbul yarımadasına verilmiş olsa bile mitolojide Haliç'de bu adla anılmıştır. Daha sonraları Osmanlılar ve Araplar bu koya Haliç adını vermişlerdir.

Haliç, yaklaşık 7000 yıl önce Kâğıthane ve Alibeyköy derelerinin birleşen ağzının deniz istilasına uğramasıyla oluşmuştur. İstanbul'un tarihi yarımadası ile Beyoğlu semtlerini birbirinden ayıran tabii bir liman bölgesidir. Uzunluğu yaklaşık 7,5 km'dir. Güneyde Alibeyköy Deresi'nin döküldüğü Silahtar'dan Sarayburnu'na, kuzeyde Kâğıthane Deresi'nin döküldüğü Kâğıthane'den Tophane'ye kadar uzanmaktadır. En geniş yeri Kasımpaşa-Cibali arasında olup bu kısım 700 metreyi bulur. İstanbul Boğazı'na açılan ağız kesiminde ise genişlik yaklaşık 1000 metredir. Aynı şekilde derinliği de yukarı kesimlerden Boğaz'a doğru yaklaştıkça artmaktadır.



Şekil 3.47: 1900'lü yıllarda İstanbul ve civarı (Kaynak:Çelik Z, Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları,1998, İstanbul)

3.1.1. Haliç Tarihsel Gelişimi



Şekil 3.48: 2007'li yıllarda Haliç hava fotoğrafı (Kaynak: Google Earth)

Haliç, tarihi boyunca birçok medeniyete başkentlik yapan İstanbul'un gelişmesinde coğrafi konumu kadar, doğal limanı ve güzellikleri, bereketli dereleri, eğlence ve mesire yerleri, güçlü ulaşım bağlantıları ile İstanbul içinde yüksek erişilebilirliğe sahiptir. Haliç, Bizans ve Osmanlı döneminde ticari alanların, limanların ve yolların kullanılıp geliştirilmesi sayesinde korunan bir bölge olmuştur. 18. yüzyılda Haliç'in kent merkezi ile bütünleşmesi durumu 19. yüzyıla gelindiğinde yerini sanayi devrimine ve bölgenin kimliğini yansıtan yapıların kullanılmamasına bırakır. Günümüzdeki Haliç'e metropoliten ölçekte bakıldığında İstanbul'un önemli bir odak noktasıdır.

3.1.1.1. İlk Çağlardan İstanbul'un Fethine Kadar Haliç

İlkçağın Haliç'i suları sakin ve tertemiz, girintili çıkıntılı yamaçları yeşillikler ve ormanlarla kaplı, kıyıları küçük koylarla bezenmiş bir kanaldı. Bu dönemde Haliç, o çağın ihtiyaçlarına ve ölçülerine göre fazla geniş ve derin olduğundan bütünüyle bir liman görevi yapmıyordu. Sadece kıyılarındaki koylar bu gayeye hizmet ediyordu. Böylece Haliç, çağın insanları için verimli ve emin küçük bir iç denizden ibaretti.⁷⁴

Haliç'teki ilk yerleşmelerin en önemlisi, M.Ö. 7 yy.da Ege'den göç eden Grek kolonisinin Sarayburnu'nda Haliç'le Marmara'ya egemen bir tepede oluşturduğu Byzantion adlı yerleşmeydi. Kentin ilk surları bu yerleşme çevresinde inşa edilmiştir.

M.S. 196 yılında Haliç, Romalılar tarafından işgal edilir. Doğu Roma başkenti Konstantinopolis, kültürel, sosyal açılardan hızlı bir gelişim gösterir. M.S. 395 yılında, Roma'nın devredilmesiyle Bizans olarak bilinen bu bölgede Bizans imparatorluğu kurulur. M.S. 7. yy.dan itibaren Perslerin ve Arapların istilalarına karşı koyan Latin ve Ceneviz devletleri kurulmuştur. Böylece Haliç, zamanla büyük bir ekonomik, jeopolitik iç liman olarak önem kazanmıştır.

⁷⁴ EYİCE S., (2001) "Haliç ve Tarihçesi", *Haliç 2001 Sempozyumu*, 3-4 Mayıs, İSKİ, İstanbul, s.104-130



Şekil 3.49: 1422 yılı Christoforo Boundelmonte'nin Konstantinopolis Haritası (kaynak: Yüçetürk E. (2001),a.g.e.

Bizans döneminde Haliç'in bir yakasında ticaret, denizcilik tesisleri ve dini tesisler mevcutken diğer yakasında etrafı surlarla çevrili ayrı bir şehir olan Galata vardır. Bu yakada 9.yy' da savaş malzemeleri ambarı ve Zeytinlik denilen yüksek bir yerde de Kasımpaşa tepesinde olduğu tahmin edilen cüzam hane yaptırılmıştır. Haliç köprüsünün yapını sırasında ortaya çıkan ancak son yıllarda yok edilen bazı duvar kalıntılarının buraya ait olabileceği düşünülür. Ayrıca Bizans döneminde iki yakayı bağlayan taş bir köprü inşa edilmiştir. Kesin yeri bilinmeyen bu köprünün Haliç'in çok yukarılarında yapıldığı tahmin edilmektedir. Bizans dönemi Haliç, Akdeniz ve yakın doğunun en önemli ticaret merkezi haline gelmiştir.

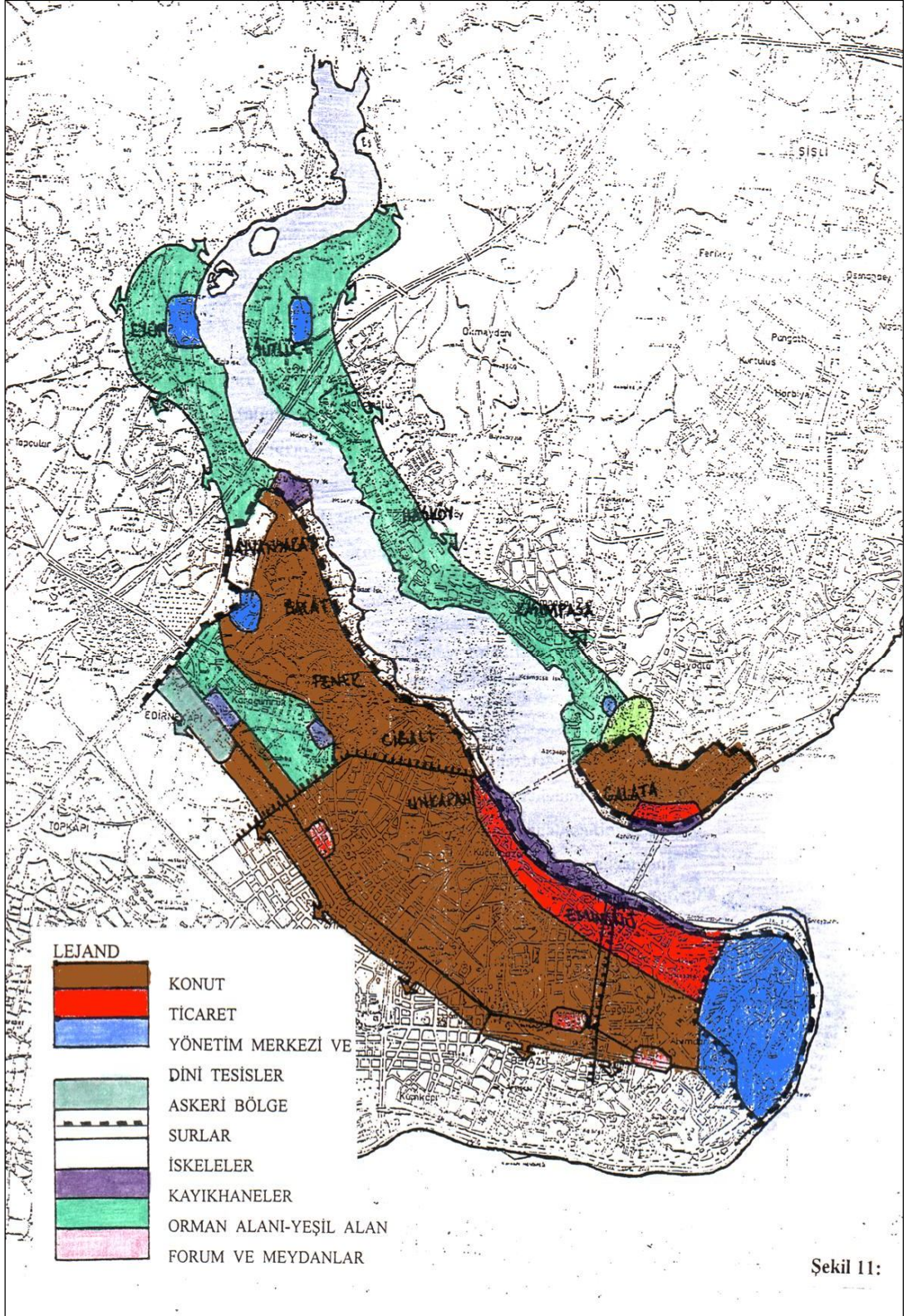
Haliç'e Bizans döneminde Tophane ve Karaköy arasında kalın bir demir zincir gerilmiştir. Bizans, Haliç'i emin bir iç deniz olarak görmüş ve azgını zincirlerle

kapattıktan sonra buradan hiçbir tehlike gelmeyeceğini kabul etmiştir. ⁷⁵ Bizanslılar bu düşüncelerinin 1453 yılına kadar süreceklerinden habersizdirler.

Osmanlı Dönemi'nde deniz tesisleri Galata surlarının dibindeki Azapkapı dışından Haliç'in yukarılarına doğru genişlemiştir. Haliç'in kuzey kıyısında Galata' dan Hasköy' e kadar sıralanan denizcilik tesisleri Osmanlı donanmasının ikmal, bakım ve bir ölçüde de yapım merkezi olmuştur. Devlet donanma tesislerinin Bizans döneminde genellikle Haliç'in boş olan yukarı kıyısında imkan sağlanmasına karşılık ticaret merkezleriyle sivil gemicilik Haliç'in güney kıyısında gelişmiştir. Kuzey kıyıda gelişen denizcilikle ilgili kuruluşlardan biri de Sanayi Müzesi'ne dönüştürülen Lengerhane' dir.⁷⁶

⁷⁵ Karaman A., (1987), İstanbul Kentsel Gelişiminin Haliç'e Etkileri, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, s.108-112

⁷⁶ Eyice S., (2001) a.g.e,s: 104-130



Şekil 3.50: Fetih Öncesi Arazi Kullanımı, (kaynak: Beyoğlu, Dolapdere-Piyalepaşa 1.Etap Plan ve Analitik Etüt Raporu, Beyoğlu Belediyesi,2001)

3.1.1.2. İstanbul'un Fethinden Cumhuriyet'e Kadar Haliç

Fetihten önce, kentte yeni yerleşmelerle birlikte surlarla çevrelenmiş, kapıları ve önlerinde iskeleleri olan surlar ile Haliç güvenli bir liman haline gelmiştir. İstanbul'un fetihiyle Haliç değişim sürecine girer. Bu değişim sürecinde, Türk kültürünü ve yaşayış biçimi kendini hissettirir. Kente Türk imajı vermek kaygısıyla birçok kilise ve manastır camiye çevrilmiştir.

Fatih sultan Mehmet ve II. Beyazıd devirlerinden itibaren Osmanlı devleti'nin son zamanlarına kadar Haliç'in kirlenmesini önlemek üzere tedbirler alınmış, tüm yamaçlarında özellikle Kâğıthane sırtları ve Okmeydanı'nda tarım ve hayvancılığa izin verilmemiştir. Haliç'in güzelliği muhafaza edilmiş ve bir mesire yeri olarak kullanılabilmesi 19. asrın sonuna kadar devam etmiştir. Osmanlılar da Bizanslılar gibi Haliç'in güney yakasındaki yarımada'yı kendilerine merkez seçmişler, surların içine yerleşmişlerdir. Bu dönemde kentin gelişimi genelde sur içindedir. Fatih'in Eyüp'e kentin ilk büyük camisini ve Hazreti Eyüp'ün türbesini yaptırmalarıyla sur dışı yerleşmeler hızlanmıştır.⁷⁷

Osmanlı döneminde cami ve külliye yüksek gabarileri ve ihtişamlı görünüşleriyle Haliç'in en vurgulu kimlik öğelerini oluşturmuşlardır. Yerleşmelere bakıldığında Suriçi yerleşmeleri olan Cibali, Fener, Balat ve Ayvansaray gibi semtler kentsel yoğunluğa koşut bir yapı göstermiştir. Sur dışında ise, daha çok mesire alanları, av köşkleri yer almıştır. Sur içinde güçlü kimliği öne çıkaran önemli semtler olan Fener ve Balat evleri, kiliseleri, sinagogları ile her dönemde Haliç kimliğinin merkezinde yer almıştır.⁷⁸

Haliçteki surlar, dar kıyı şeridine açılan kapılar ve bunların önündeki iskeleler, Haliç doğal limanın en önemli özelliklerinden olmuşlardır. Başkentteki yönetim, hizmet üretimi (zanaat ürünleri üretim ve dağıtım) ile savaş ekonomisi ürünleri üretimi (Tophane, Baruthane, Tersane, vb.) tesisleri ile hem Suriçi'nde hem de Haliç'in iki yakasında fiziki mekâna yansımıştır: Saray, Bedesten ve çevresinde Kapalıçarşı, Haliç'teki liman çevresinde kapanlar ile Haliç'in kuzeyinde Galata komşuluğunda Tophane ve Kasımpaşa'da tersane gibi ilk sanayi tesisleri bu dönemde ortaya çıkmıştır. Bu yönetsel ve ekonomik örgütlenmede rol alan nüfus, Suriçi'nde ve söz

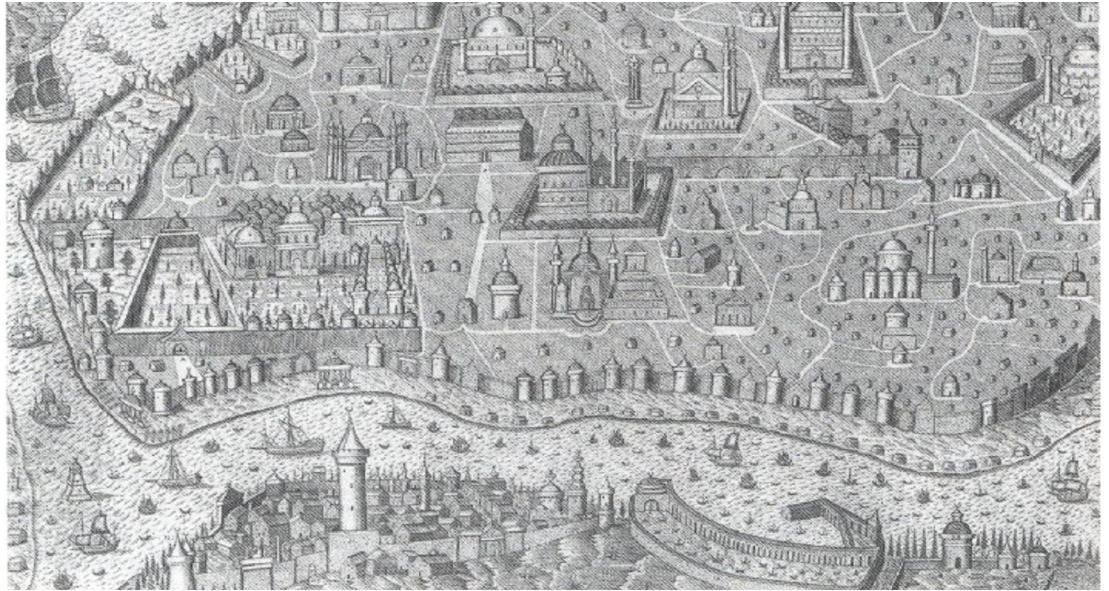
⁷⁷ KARAMAN A., (1987), a.g.e, s.108-112

⁷⁸ Önem, B. ve Kılınçaslan, İ., (2005) Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik, İTÜ Mimarlık, *Planlama ve Tasarım Dergisi*, İstanbul, s. 45-50

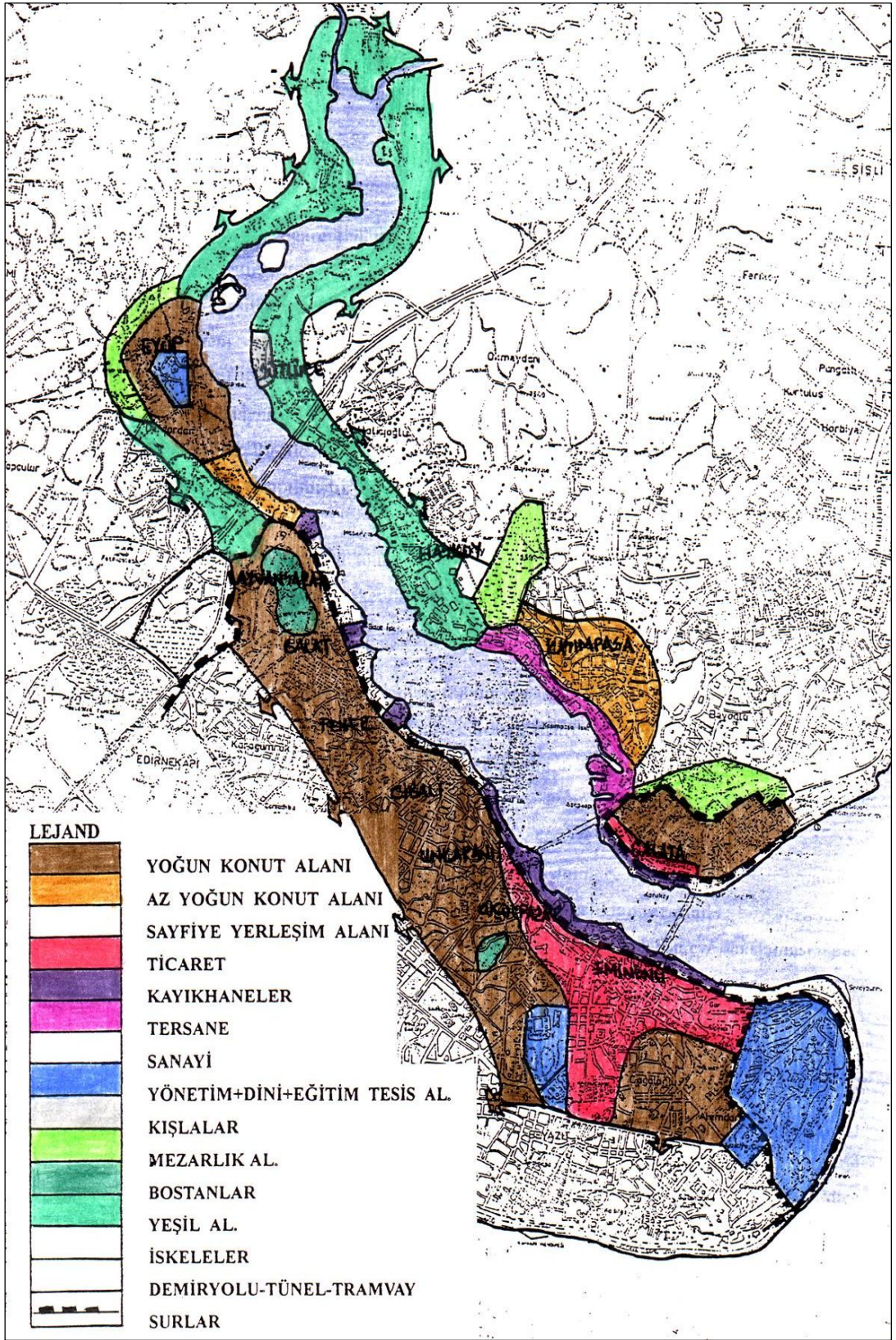
konusu tesislerin yakın çevresinde iskân edilmiştir. Bu yerleşmenin dışa vurumu, özellikle Bizans kentinin Ayasofya odağından başlayıp, kuzeybatıya yönelen kutsal aks üzerinde kurulan Sultan camileri ve külliyelelerdir. Osmanlı kentleri ise, eski Yunan ve Roma kentleri gibi, planlı olarak gelişen ve ibadet, yönetim, ticaret mekânlarını içeren bir çekirdek çevresinde oluşmuştur



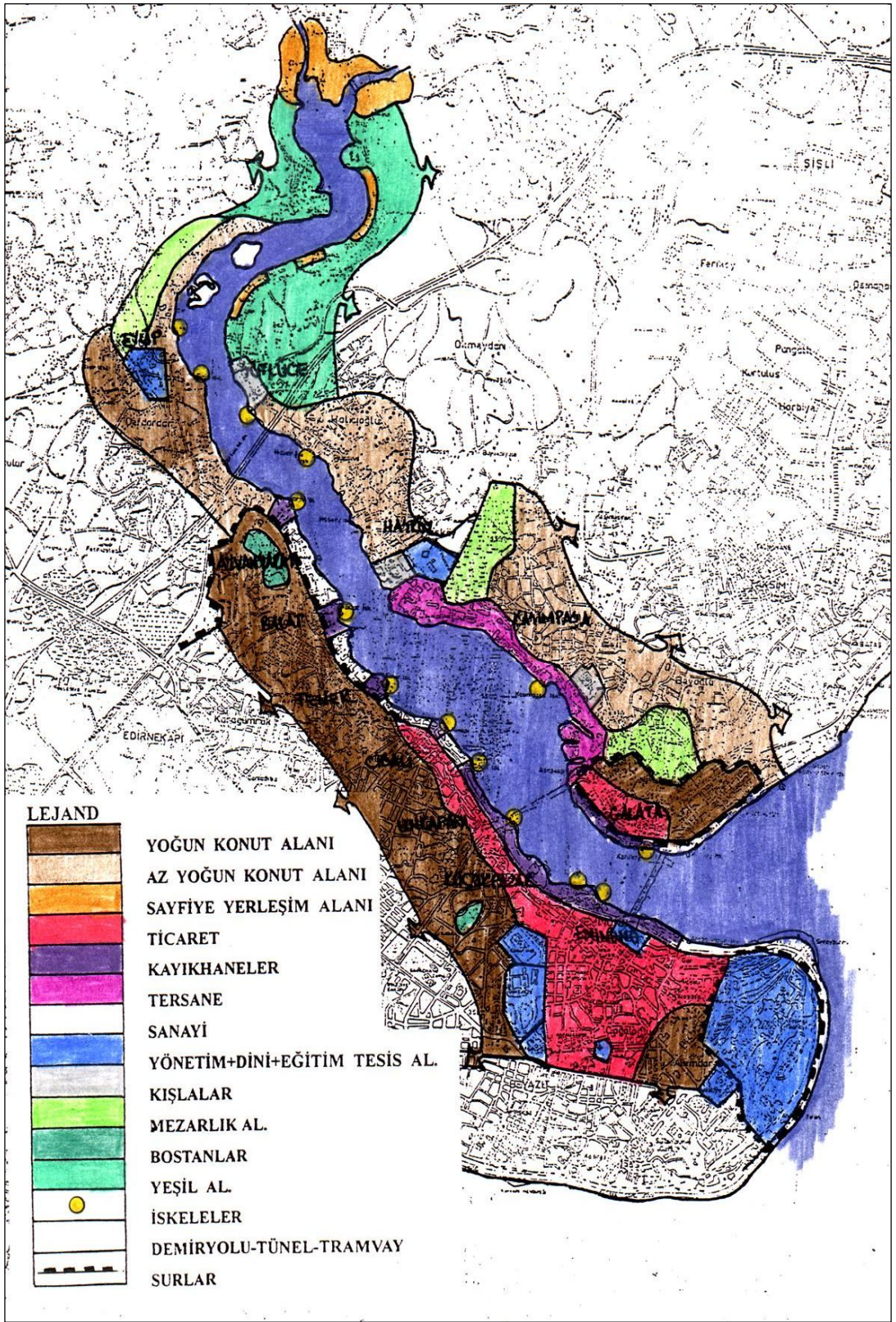
Şekil 3.5: 1558 yılı İstanbul Haritası-G.A. Vavassore (kaynak: Yüçetürk E (2001),a.g.e.)



Şekil 3.6: 1662 yılı İstanbul Haritası (kaynak: Yüçetürk E (2001),a.g.e.)



Şekil 3.51: 15–16.yy Halic Arazi Kullanımı (kaynak: Beyoğlu, Dolapdere-Piyalepaşa 1.Etap Plar Raporu, Beyoğlu Belediyesi,2001)



Şekil 3.52: 17–18.yy Halic Arazi Kullanımı, (kaynak: Beyoğlu, Dolapdere-Piyalepaşa 1.Etap Plan ve Analitik Etüt Raporu, Beyoğlu Belediyesi,2001)

3.1.1.2. Cumhuriyet Döneminde Haliç

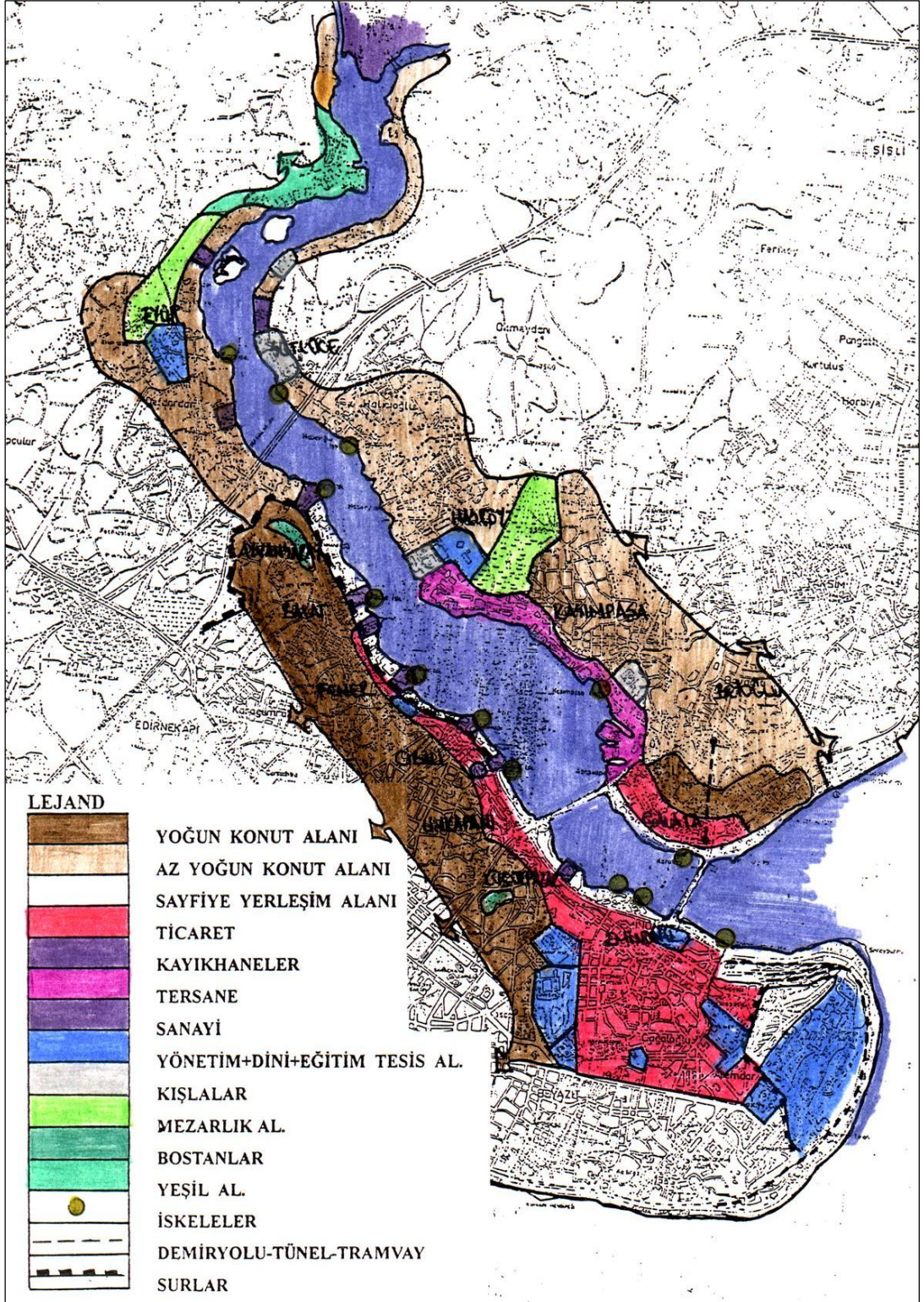
Cumhuriyet döneminde, Osmanlı zamanındaki yeni ekonomik eylemlerde rol alan gayrimüslim nüfusun Haliç'in kuzeyine taşınması, Beyoğlu'nda batılı anlamda bir eğlence merkezinin ortaya çıkması, Anadolu yakası'nda kıyıda ve Avrupa Yakası'nda Eyüp'ün batısında yapılan modern askeri kışlalar, Boğaziçi köylerinde ve Marmara kıyılarında gelişen sayfiye yerleri ile Sirkeci İstasyonu ve Haydarpaşa Gar-Liman tesisleri yayılan kentin farklı işlev alanlarının belirginleşmesini getirmiş, aynı zamanda bu farklı işlev alanları arasında araçlı ulaşım sistemleri ve ulaşım hatlarının kurulmasına gereksinim olmuştur. Sahil boyu devam eden surlardan ancak, ikinci Atatürk köprüsü sonrası ile üçüncü, eski Galata Köprüsü civarında ki bölümler zamanımıza gelebilmiştir.



Şekil 3.53: 1923-1950 yılları arası Tarihi Yarımada planı (kaynak: Kuban, 1996: 387) Kuban, D., (1996), İstanbul, Bir Kent Tarihi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul

Cumhuriyet dönemi başlarında Unkapanı hal tesisleri ve mezbaha tesislerinin de kurulması ve 1923 yılında kurulan Sütlüce mezbahasından sonra artık Haliç dolu bir kanal haline gelmiştir. 1940'lı yıllarda yeni- ekonomik politikalar sonucunda başlayan göç olgusu 1950'lerden itibaren İstanbul'un gelişiminde temel olgu haline gelmiştir. Sanayileşmeye bağlı bu ilk göç dalgası ile gelenler, Haliç ve sur dışındaki

sanayi kuruluşları çevresinde yerleşmişlerdir. Kanalın dolu olmasıyla 1950'li yıllarıyla başlayan kirlenme, 1980 den beri süregelen çalışmalar ile düzelmiştir. En büyük hamlelerden birinin sonucu olarak Haliç'in kıyılarında dört binden fazla yapı istimplâk edilmiş, iş yerleri şehir dışındaki yeni merkezlere nakledilmiş, kıyılar park ve bahçeler ile çevrilmiş, ilk defa inşa edilen dev kanal sistemleri ve kolektörlerle sular temizlenmiştir. 1980'li yıllara kadar; endüstriyel atıkların döküldüğü bir yer olan Haliç; dönemin İstanbul Belediye Başkanı Bedrettin Dalan "Haliç'i gözlerim gibi mavi yapacağım(!)" vaadiyle döneminde temizlenilmeye başlanmış; 2000'li yıllarda eskiye oranla nispeten temiz bir hale gelmiştir. Bugün Altın Boynuz her iki yakada yer alır. Sahil boylarınca parklar vardır.Güzelliği ve tarihinden dolayı turistlerin ilgisini çekmektedir. Cumhuriyet'ten sonra yapılan planların Haliç'in bugünkü görünümü ve yapısına olumlu ve olumsuz katkıları olmuştur. Günümüzdeki Haliç görünümü yapılan plan ve uygulamalar sonucunda ortaya çıkmıştır.



Şekil 3.54: 19-20.yy Haliç Arazi Kullanımı, (kaynak: Beyoğlu, Dolapdere-Piyalepaşa 1.Etap Plar Raporu, Beyoğlu Belediyesi, 2001

Cumhuriyet döneminin ilk planlama çalışmaları, 1933 yılında Elgötz tarafından oluşturulmuştur. Planın bölge bazında önemli kararları, Eski İstanbul'un ve

Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının iş merkezine dönüştürülmesi, İstiklal Caddesi'nde ticaret işlevi, Topkapı ve Kurbağalıdere'de ağır sanayi, Beyazıt'da yönetim, Sultanahmet ve Taksim'de de kültür işlevinin bulunması olmuştur. Eski yolların genişletilmesi ve Haliç kıyılarına birer yol ile, Unkapanı- Azapkapı ve Eyüp-Sütlüce arasına birer köprü önerileri uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleşmiştir.⁷⁹

3.1.2. Haliç Kıyısındaki Plan Kararları

Tarihsel süreç içerisinde İstanbul ve çevresini ilgilendiren birçok büyük çaplı plan kararı verildiği bilinmektedir. Ortaya konan bu kararlar çerçevesinde Haliç bölgesinin nasıl etkilendiği, nasıl uygulamalara maruz kaldığını kronolojik sıra ile aşağıda verilmiştir. Planların genel çerçevede ele alındığı ve Haliç için neyi ifade ettiği üzerinde durulmaktadır.

1851 Tarihli Haliç ve Çevresi

1851 tarihli Haliç Haritası kıyı kesimleri mühendishane kullanımlarıyla askeri alan olarak kullanılır. Eyüp kıyılarında sahil saray ve Feshane kullanımları yer almaktadır. Hasköy kıyıları Eski Dökümhane olarak gösterilmektedir.

1933 H. Elgötz Planı

1932 yılında İstanbul'un planlama sorunu ile ilgili olarak davet edilen H. Elgötz'ün İstanbul kent gelişimine ilişkin önerileri içinde Haliç bölgesiyle ilgili olanlar şöyledir:

- Şehrin iskan, ticaret, büyük ve küçük sanayi, idari, kültür ve serbest sahalara bölünmesi gerekliliği belirtilmiş, Sur içindeki ve Haliç kıyılarındaki sanayi tesislerinin bu bölgeden çıkarılması önerilmiştir.
- Haliç üzerinde dört köprü önerilmiş ve yeni köprü bağlantılarının mevcut ulaşım sistemi ile bütünleştirilmesi belirtilmiştir. (Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp-Sütlüce)
- Limanın Haliç dışına çıkarılarak Haydarpaşa'ya ve Yenikapı'ya taşınması ve bu yeni iki limanın Sirkeci ile bağlantısının feribotlarla sağlanması önerilmiştir.
- Haliç boyunca uzanan yamaçların iş ve ticaret alanları olması öngörülmüştür.

⁷⁹ Yüçeturk, E., (2001), Haliç Silüetinin Oluşum ve Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği Yayını, İstanbul, s.10

- İstanbul'un deniz kenarında güneşli bir kent olması sebebi ile yeşil gölgelikli yollar ile bağlantılarının sağlanması önerilmiş, Haliç boyunca uzanan vapur iskeleleri arasında parklar yapılması, Beyoğlu ve Galata semtlerinin kuzeybatısında işçi mahalleleri ile meyve-sebze bahçelerinin oluşturulması gerekliliği belirtilmiştir.
- Mevcut yolların genişletilmesi, Marmara ve Haliç kıyılarında yeni yollar açılması önerilmiştir.



Şekil 3.55: 1851 Tarihli Haliç ve Çevresini Gösterir Mühendishane Haritası (Kaynak: İBB Planlama Müdürlüğü)

1937 Prost Planı

1936 yılında İstanbul kent planlama çalışmalarını yönetmesi için davet edilen Henri Prost 1950 yılına kadar kentte kalmıştır. Prost'un hazırladığı bu plan 1939 yılında yürürlüğe girmiş ve yirmi yıl boyunca geçerliliğini korumuştur. Prost'un planında;

- Haliç ve Boğaz silueti doğrultusunda yapı yükseklikleri sınırlandırılmıştır.
- Haliç sahillerinin ticaret ve mahalli sanayinin rasyonel bir şekilde gelişmesine müsait olacak şekilde düzenlenmesi öngörülmektedir.

- Atatürk Köprüsü'nden Haliç'in sonlarına doğru olan bölgelerin büyük sanayiye ayrılması planlanmıştır.
- Haliç'in güney yakasında Galata ve Atatürk Köprüleri arasında, gıda maddeleri ticaretine imkan verilecek, hal ve balıkthane düzenlenmesi öngörülmekte, Haliç'in kuzey yakasında Galata Bölgesinde ise iki köprü arasında halka açık bir rıhtım planlanmıştır.
- Haliç'in güney yakasında bulunan limanın kaldırılarak, Yenikapı'da modern bir liman yapılması planlanmıştır.
- Haliç kıyısındaki sur duvarlarının belirli kısımları, buradaki ticaret ve sanayi alanlarının sıhhileştirilmesi için ulaşımına zarar vermeyecek biçimde korunacaktır
- Haliç ve Marmara arasındaki kara suları 500 m. genişliğinde yeşil bantla sınırlandırılması planlanmıştır.
- Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunabilmesi için, denizden 40 m. yükseklikten geçen eğrinin üstünde kalan yerlerde en çok üç katlı (12.50) yapılanma koşulları getirilmiştir.

Prost Planı'nın sonuçları;

- 1939 yılında Lütfi Kırdar'ın vali ve belediye başkanı atanmasından sonra Prost'un planı uygulanmaya başlamıştır
- Prost'un kenti işlevsel bölgelere ayırma kararı sonraki yıllarda olumsuz sonuçlar doğurmuştur.
- Yeni imar faaliyetlerinden en çok etkilenen bölge Haliç ve çevresidir. Planda Haliç'in sanayiye açılması bölgenin eski kent dokusunu tahrip etmiş ve denizi kirletmiştir.
- Eyüp ve Silahtarağa bölgesinde yer seçtirilen ağır ve orta büyüklükteki sanayi önemli bir çevre kirliliği yaratmış, köhneleşmeye yol açmıştır.
- Planın Haliç'in gelişmesindeki olumlu kararı kat yükseklikleri konusunda getirilen sınırlamadır. Bu sayede Haliç'in silüetinin günümüze kadar korunabilmesi sağlanmıştır. Kentte 1148 bina yıkılmıştır.

- Haliç'in güney sahilinin ve sanayiye ayrılması öngörülen kesiminin Feriköy ve Şişli ile yol bağlantıları kurulmuş, Kasımpaşa Tersanesi'nin arkasından geçen Sütlüce Mezbahası'na giden yol açılmıştır.



Şekil 3.56: 1937 Henri Prost Planı (kaynak: İBB Planlama Müdürlüğü)

1949 Prof. Gerhard Kessler'in Önerileri

Prof. Gerhard Kessler, Eminönü-Eyüp sahillerinde hurda evlerin yıkılarak bunların yerlerine iyi şartlara sahip sağlıklı ticarethaneler, dükkanlar ve idare binalarının yapılmasını, bu yıkımları, önce yeni meskenler yapmak arkasından eskisini yıkmak metodu ile uygulanmasını önermiştir. Haliç'te yer alan tersanelerin Tuzla-Pendik arasına kaydırılması gerektiğini belirtmiştir.

1952-1956 Müşavirler Heyeti Dönemi

1952- 1956 yılları arasında İTÜ Mimarlık Fakültesi ve Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü öğretim üyelerinin katılımı ile bir “Müşavirler Heyeti” oluşturulmuş, bu heyet hızla büyüyen kentin sorunları karşısında 1/5.000 ölçekli Beyoğlu Nazım Planı ile 1/10.000 ölçekli Sanayi Planını hazırlamıştır.

Düzenlenen 1/10.000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planı’nda; Sanayi bölgelerinin, sur dışında Haliç’ten Marmara’ya ve batıdan Bakırköy civarına kadar dağıtılması, Beyoğlu semtinin uygun yerlerinin sanayiye ayrılması ve konut alanları içinde kalan zararlı sanayinin buralardan taşınması önerilmiştir. (Bu plan, İstanbul surları içi, Haliç sahili ve Beyoğlu bölgesi tasdik dışı kalmak üzere onaylanmıştır. Böylece planın öngördüğü bazı sanayinin yeni alanlara taşınması kararı uygulama dışı kalmıştır.)

1954 yılında onaylanan Beyoğlu Nazım Planında;

- Haliç’in Beyoğlu kıyıları 1.sınıf gayri sıhhi müesseselere ve antrepolara, Kasımpaşa ve Kağıthane deresi arası 1.sınıf sanayi yerleşimleri için ayrılmıştır.
- Haliç üzerine iki yeni köprü önerilmiştir. Bu köprüler Ayvansaray- Halıcıoğlu ve Fatih Cami Külliyesi’nin kuzeyinden Kasımpaşa İskeleleri arasındadır.
- Tünel Caddesi ile Tersane Caddesi arasındaki dar ada kaldırılarak Karaköy-Azapkapı arasında 25-30 metrelik bir yol açılması önerilmiştir.

1956–1960 Hans Högg Dönemi

1956 yılında Alman planlama uzmanı Hans Högg İstanbul’a davet edilmiştir. H. Högg’ün planında;

- Atatürk Köprüsü ile İstanbul’un büyük ulaşım yükünü Haliç kıyılarına yüklemiştir.
- Kendiliğinden gelişen, şehir planlama kavramının söz konusu olmadığı, her boyda inşaat arazisinin, spekülatif ticaret tarafından belirlenerek oluşan düzensiz konut alanlarının Haliç’i daha fazla sarmasının önlenmesi gerektiğini özellikle belirtmiştir.
- Haliç sahil bandında ticaret, rekreasyon ve endüstri alanları topografik şartlara göre bir arada önerilmiştir.

1958 yılında İstanbul'un planlamasını yürütmek üzere İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuştur.

1958-1960 Prof. Piccnato Dönemi

Piccinato döneminde;

- Haliç ve Belgrat ormanlarına kadar uzanan Alibey ve Kağıthane vadilerinin İstanbul'un turizm kaynaklarından biri olduğunu belirtilmiştir.
- Haliç'in iki sahilinde yerleşen sanayi tesislerinin Kağıthane ve Alibey yönünde ilerlemiş, Eyüp'ün peyzajını mesire yerlerindeki yeşil alanları mahvederek bu çevrede gecekonduların gelişmesine neden olduğunu kabul etmiştir.
- Haliç'in güney kıyısının sanayiden tamamen temizlenmesini ve bu temizlemenin Alibey vadisine kadar yapılmasını, Kağıthane'deki sanayinin ise dondurulmasını önermiştir.

1964 Yılı 1/5000 Ölçekli İstanbul Sur İçi İmar Planı

Bu planda, Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu ve daha önceden tasdikli bulunan mevzii imar planlarının birleştirilerek tek bir plan altında uygulanması ve konut alanlarının belirtilmesi amaçlanmıştır.

- Planda konut alanları, eski konut dokusunu muhafaza eden az yoğunluklu konut alanları ve yüksek yoğunlukta gelişen konut alanları olarak ikiye ayrılmıştır.
- Planda ulaşım açısından yeni bir öneri bulunmamaktadır. Mevcut doku korunarak, ulaşım işinsal olarak Vatan ve Millet Caddeleri üzerinden sağlanmıştır. Planda eski eserler için fonksiyonel kullanıma yönelik bir öneri getirilmemiş, ancak eserlerin aynen korunacağı belirtilmiştir. Sonuç olarak plan tarihi ve sosyal kimliği içinde korunarak gelişmesini yönlendirecek önemli bir öneride bulunmamıştır.
- Yarımada'nın Haliç sahillerini çevreleyen bölümünün turizm olanaklarını değerlendirmek için ıslah gerektiği belirtilmiştir.

- Sur kalıntılarını, 17. ve 18. yy.'dan kalma mimari eserleri kapsayan bu bölgenin bir park olarak düzenlenmesi ve İslami açıdan büyük bir önem taşıyan Eyüp ile bağlantı kurulması önerilmiştir.
- Bu şerit de yeniden sanayi alanlarının açılmasına, eskilerinin gelişme göstermesine imkan verilmemesi istenmiştir.
- Haliç sahil şeridinde $h_{max} = 6,5$ olarak önerilmiştir.

1966 Sanayi Planları

1966 Sanayi Planı çalışmaları Prost döneminde sanayiye ayrılan Haliç'te gittikçe plansız şekilde gelişen sanayi alanlarını ve bunların beraberinde getirdikleri gecekondulaşmayı önlemek amacı ile 1963'te başlanmış ve 1966'da uygulamaya konmuştur. Bu plana göre;

- Eminönü- Eyüp kıyı kesiminde yer alan sanayi tesisleri dondurulmuştur.
- Karaköy- Silahtar kıyı kesiminde ise yeni sanayi tesisi yapımı önerilmiştir.
- 1966'da uygulamaya konan bu plan etkili olmamış, plan dışı gelişmeyi önleyememiştir.

1980 İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı

1980 onaylı bu planda;

- Haliç'te Galata ve Atatürk Köprüleri arasında kuzey ve güney sahillерinde, ekonomik kuruluşların yönetim merkezleri ile ticaret ve hizmetlerin yoğunlaştığı Merkezi İş Alanı (MİA) önerilmiştir.
- Tarihi Yarımada, Galata- Beyoğlu ve Boğaziçi bölgelerinde "kültürel doku ve doğal yapı"nın korunmasını ve bu alanlarda mevcut yoğunlukların azaltılması için önlemler alınmasını önermiştir.
- Onaylanarak yürürlüğe giren plan uygulamaya konulamamıştır

1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı

1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı Haliç kıyılarında sanayinin kaldırılarak bu alanın kamuya açılması öngörülmüştür. Sanayi alanları kaldırılarak yerleri yeşil alan olarak düzenlenmiştir.

1990 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı

Planın amacı; bu alanın eşsiz tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması ve yaşayan bir kentsel alan olarak, gelecekteki gelişmesinin, tarihi ve kültürel yönden var olan potansiyelini olumsuz yönde etkilemeyecek biçimde düzenlenerek bu eşsiz yerin, İstanbul, Türkiye hatta dünya insanının yararına sunulması olarak benimsenmiştir.

Plan için konulan hedefler de şunlardır:

- Tarihi yarımada, yapı ve potansiyeli ile uyumlu olmayan (imalat, depolama vb.) fonksiyonlardan arındırılacak tarihi kesimlerinde (örneğin, hanlar Bölgesi, Haliç Kıyı Bandı) kültür, turizm, rekreasyon ve ilgili ticaret kullanışlarının ağırlık kazanacağı canlı kentsel merkezler, odaklar oluşturulması; Aksaray'da var olan merkez potansiyelinin, kültür fonksiyonu ile bütünleştirilerek geliştirilmesi,
- Fatih ve Eminönü kesimlerindeki mevcut konut stokunun yerleşik nüfusu artırmaksızın korunarak, yerleşik nüfus için gerekli donatım va altyapısı sağlanmış sağlıklı yaşam çevrelerinin oluşturulması,
- Haliç ve Marmara kıyılarının, kültür, turizm, rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi ve Tarihi yarımada da su-kıyı ilişkisinin güçlendirilmesi,
- Surların ve çevrelerinin, öncelikle yerleşik nüfusun spor ve yeşil alan gereksinimleri gözetilmek üzere, yine kültür, turizm ve rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi,
- Tarihi yarımada ile ilgili olmayan trafiği, en etkili biçimde Yarımada dışına atabilecek by-pass ulaşım sistemlerinin, mevcut yapısal dokuyu tahrip etmeksizin oluşturulması,
- Kara, deniz ve demiryollarından oluşan ve özel araç yerine toplu taşıma ağırlık veren sistemlerin geliştirilerek, Yarımada içi ve Metropoliten Alan ile bütünleştirilmesi.

1995 İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı

Planın amacı; 2010 yılına kadar olan süreçte İstanbul'un everensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkılarak; tarihi-kültürel kimliği ile özdeş, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir dünya kenti statüsü kazandırmaktır.

Planlamanın Haliç için getirdiği genel planlama ilkeleri ise şunlardır:

- İstanbul'un önemli kritik belirleyicileri olan tarihi kültürel dokusu, peyzajı, silueti vb. dinamik koruma prensipleri ile korunmalıdır.
- İstanbul'un kimliği içinde çok önemli yer tutan Boğaziçi, Haliç ve Tarihi Sur içinin mevcut değerleri ve birbiriyle ilişkileri nedeniyle karma sit alanları olarak tespiti yapılmalı, özel rolleri ve statüleri belirlenmelidir.
- Tarihi Yarımada'nın tarihi ve doğal yapısı korunmalı, bu alanda merkezi iş alanının alansal gelişimi önlenerek, tarihi, ticaret ve turizm merkezi olarak gelişimi sağlanmalıdır. Sur dışında ise, mevcut merkezi iş alanının yükünü azaltabilecek ve uluslar arası karar ve yönetim merkezi olabilecek yeni bir merkezi iş alanı planlanmalıdır.
- İstanbul'un tarihi ve kültürel çekirdeğini oluşturan Tarihi yarımada'nın silueti 40 rakım ile korunacaktır. Haliç, Marmara, Sarayburnu kıyıları ile siluetin üst çizgisi arasında kalan yamaçlar ve silueti taçlandıran külliye ve anıtların çevresi için alt ölçekli planlarda özel yapılaşma şartları getirilecektir.
- Haliç'te koruma anlayışı, planlama ve tasarlama yaklaşımı açısından bütüncül bir nitelik taşıyacak olup eski kent dokusuna sahip Cibali-Ayvansaray-Eyüp aksı ve Sadabad gibi tarihi rekreasyon alanları planlarda mevcut dokuları sıhhileştirilecek korunacak alanlardır.

2006 İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı

İstanbul İl bütününe çevre düzenine ilişkin planlama sistematığı ilkin insan ekolojisinin işlevsel boyutlarının ve yapısının sektör analizleri bazında ele alınması sonra da, benzer yaklaşımın doğal yapıdaki özellikler ve kapasiteler için uygulanması düşünülmüştür. Bu bağlamda; her iki bileşen çerçevesinde gerçekleştirilen analiz çalışmalarına dayandırılmış sentezler ve değerlendirmeler yapılmış olup, varılan bulgulara ve geliştirilen alternatiflere yönelik stratejiler ve önlemler dizini de bunu takip eden aşamada oluşturulmuştur. Sürdürülebilirlik ilkesini taşıyan yapay ve doğal

çevre yönetimine ilişkin stratejilerin ve önlemlerin uygulamadaki araçları olan yasalar ve ihtiyaç duyulan yeni düzenlemelere yer verilmiştir.

İnsan faaliyetleri sonucu yapay çevreyi oluşturan sosyo-ekonomik ve mekânsal sistem kapsamında;

- Sanayi, Ticaret ve Hizmetler ile Kültür Endüstrileri ve Turizm sektörleri Ekonomik Faaliyet Sektörleri teması çerçevesinde ele alınırken,
- Tarihi Değerler ile Konut ve Yaşam Kalitesi sektörleri Sosyal Yaşam Sektörleri teması kapsamında işlenmekte ve her iki faaliyet bileşenlerini buluşturan işlevleri içeren,
- Ulaşım ve Lojistik sektörleri ise, İşlevsel Bağlantı Sektörleri teması ışığında değerlendirilmektedir.

Buna karşılık, doğal çevreyi oluşturan ekolojik sistem ve yaşam destek altsistemleri kapsamında ise;

- Yeraltı Yapısı (jeolojik, jeomorfolojik, hidrolojik ve hidrojeolojik yapı ve doğal risk alanları),
- Yeraltı Kaynakları (madenler),
- Tarımsal Kaynaklar (toprak, iklim ve tarımsal üretim yapısı),
- Orman Kaynakları (bitki örtüsü ve ekolojik yapı) ile
- Çevre Sorunları (hava, su, toprak ve gürültü kirliliği ile katı atıklar) sektörel bazda olmak üzere ele alınmıştır. Stratejik planın genel sistematığı bu katkı oluşturmaktadır.

1/100.000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planı'yla alınan kararlar, bölgesel ölçekte çok merkezli dengeli kalkınma bağlamında İstanbul'un üstleneceği rol üzerine oluşturulan bir kurguyla belirlenmektedir. İstanbul'un çevresel değerlerinin korunması ve anılan çok merkezli yapısal dönüşümü, bölgesel bir bakış açısının ortaya konması sonucunda gerçekleşebilecektir. Merkezler, zenginliklerin ve yeniliklerin ortaya çıkarıldığı noktalar olarak metropoliten bölgenin gelişmişlik farklarının giderilmesi ve gelişmenin dengeli dağıtılması için bir araç olarak kabul

edilmelidir. Bu yolla, kent çeperlerinin kentle bütünleşmesi de sağlanacak; merkezler ve odaklar aracılığı ile gelişme tüm bölgeye yayılabilecektir.⁸⁰

Planın Haliç'in belirtildiği kararları su kirliliği⁸¹ başlığı altında;

- Marmara Denizi, Boğazlar ve Haliç'teki su kalitesinin yükseltilmesi ve biyolojik çeşitliliğin artırılması için çalışmalar yapılmalıdır.
- Haliç tarihi çevresi ve su yapısı dolayısıyla uluslar arası su sporları ve cazibe merkezi haline getirilmelidir. İstanbul kıyıları ve Haliç'in dere havzalarında uygun iyileştirme çalışmaları yapılmalı ve buna uygun yapılaşmaya izin verilmesi planlamalarda göz önünde bulundurulması gerekliliği vurgulanmıştır.

Mekânsal konumlandırmalar başlığı altında Zeytinburnu-Tarihi Yarımada ve Ayazağa Eksenini⁸² alt başlığında;

- İstanbul'un küresel düzeyde rekabet edebilir bir yapıya ulaşması, doğal yapısını telafi edilemez derecede tahrip eden sanayi ağırlıklı metropoliten karakterini dönüştürmesine ve hizmetler sektörünün nitelikli bir gelişme seyri göstermesine bağlıdır.
- Tarihi Yarımada ve MİA'nın çeperlerindeki üretim alanlarının; öncelikle eğitim, kültür endüstrileri, hizmet sektörü yerleşkeleri için potansiyel yatırım alanı olarak ele alınması plan çerçevesinde hedeflenmiştir.
- Kâğıthane ve Alibeyköy, dönüşüm sürecine girebilecek sanayi alanlarıyla kuzeye gelişme eğilimi gösteren MİA işlevlerini batıya yönlendirmek üzere düşünülmüştür.
- Tarihi Yarımada'nın yapı stokunu aşındıran üretim faaliyetlerinden arındırılması, yaşam alanlarının niteliğinin artırılması, sur içi bölgesinin gece gündüz kullanım düzeylerindeki farkının azaltılması, Haliç sahil boyu alanların atıl durumunun giderilmesi gibi sorunların çözümü ise, metropoliten ölçekte yapılacak müdahalelerle gerçekleşeceği düşünülmüştür.

Mekânsal konumlandırmalar başlığı altında Küçükçekmece Gölü- Zeytinburnu⁸³ Arası alt başlığında;

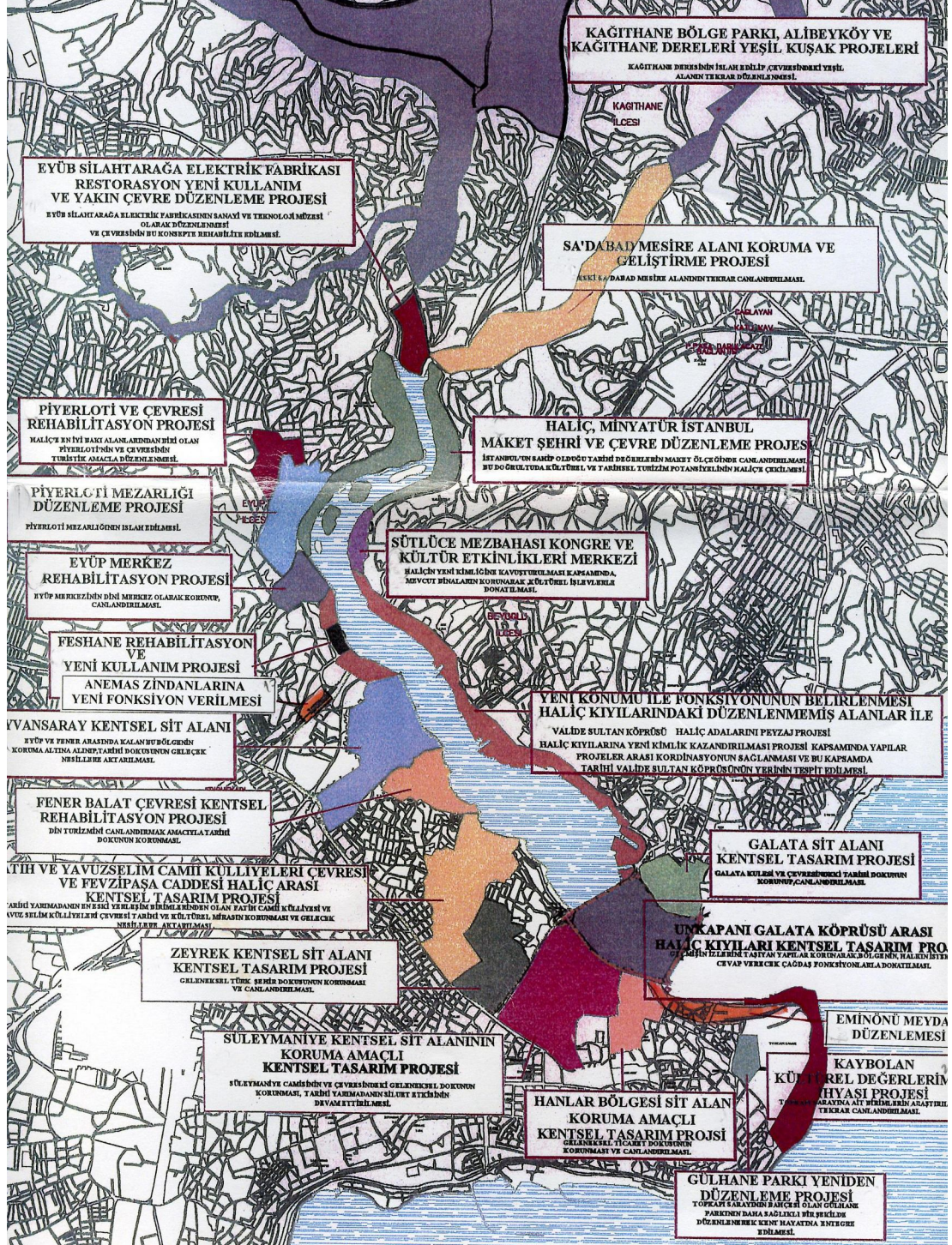
⁸⁰ İstanbul Bütünü Çevre Düzeni Plan Raporu s:86

⁸¹ İstanbul Bütünü Çevre Düzeni Plan Raporu s:70

⁸² İstanbul Bütünü Çevre Düzeni Plan Raporu s:100

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

⁸³ İstanbul Bütünü Çevre Düzeni Plan Raporu s:101



Şekil 3.57: Halıç bölgesinde öngörülen proje alanları (Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Projeler Daire Başkanlığı, Yatırım Planlama Müdürlüğü)

3.1.2.1. Halıç Dönüşüm Süreci

Dönüşüm kentsel bağlamda, kentin tamamının ya da bir kısmının olduğundan farklı bir şekle girmesidir. Dönüşümden kasıt, geçmiş zamandan yola çıkarak kenti şimdiyle ilişkilendirebilmektir. Halıç coğrafi konumu, endüstriyel mirası, şehir

merkezlerine yakınlığı, su ile ilişkisi ve konut potansiyeli gibi özellikleriyle de İstanbul'un önemli merkezlerinden ve dönüşüm alanlarından biridir.

1950'lerde yaşanan hızlı kentleşme, Haliç'in dokusunu bozmaya başlamıştır. Haliç'in en temel sorunu, kontrolsüzce büyüyen ve arsızca sanayileşen İstanbul'un bir zamanların gözdesi Haliç'i unutması ya da kaderine terk etmesidir. Özellikle son çeyrek yüzyıl içinde, kıyısındaki cumbalı evlerin, köşkların yerini gecekondulara, beton binalara; bahçelerin yerini ise kimyasal atıklar saçan fabrika ve atölyelere alması üzücüdür. Haliç ile ilgili yapılan günümüz çalışmalarında tarihi koyu, yine kendi potansiyellerini değerlendirmeye özen göstererek eski şatafatıyla olmasa da yeniden gözde bir mekân haline dönüştürmenin telaşı önemlidir.

Zaman içerisinde kent ölçeğinde, çevre mekanları ile birlikte Haliç alt bölgesinin kent bütünü içindeki rolünün ve öneminin de değiştiği görülmektedir. Haliç geçmiş dönemlere göre günümüzde çok farklı yaşama koşulları içindedir; tarihi ve estetik değerinden çok şey kaybetmiş durumdadır. Birçok bölgelerinde meydana gelen eskime ve yıpranma, doğal yapıyı bozduğu gibi planlama kararlarının yetersiz ve parçacıl olması sağlık, sosyal, ekonomik ve teknik yönlerden sağlıksız bir çevre oluşmasına neden olmaktadır. Haliç için, *doğal çevreden kaynaklanan kimlik* elemanlarından su ögesinden, tomografik özelliklerinden oluşan doğal bir kimlik, kozmopolit bir kültüre sahip, *toplumsal yapısından kaynaklanan kültürel bir kimlik* ve bölgenin tarihsel süreç içindeki sürekliliği ve yer alan tarihi binalardan kaynaklanan *tarihsel bir kimlik* söz konusudur.

Yaşama dahil edilemeyen plan ve kimlikler çerçevesinde sürdürülebilir kent planlamanın ne kadar yapılabildiği tartışılması gereken bir konudur. Mevzuat bakımından geniş bir birikime sahip olunması, planlamayla ilişkili çok sayıda kanun maddesi ve yönetmelik bulunması, aktörler için farklı sorumlulukların tanımlanmış olması gibi çeşitli alt maddelerden oluşturulmaya çalışılan planlama sürecinde yönetiminin yaratmış olduğu belirsizlikler mevcuttur. Belirsizlikleri ortadan kaldırmak için planlarda yer alacak olacak olan kararlar, ilgili yasal mevzuatlarla ilişkilendirilmeli ve konu üzerinde hız alınmalıdır. Böylesi bir planlama anlayışı ve uygulanışı sürdürülebilir yerel kalkınmaya açısından da zenginliktir. Tarihsel süreç içinde ülkemizin gelişmesini sürdürebilmesi, endüstrileşirken tarihine sahip çıkabilmiş bir konumdan hareketle ilerleyebilmesi için uygulanacak politikaların birbiriyle uyum içinde olması gerekir. Bu politikaların oluşumunda tarihi, kültürel ve

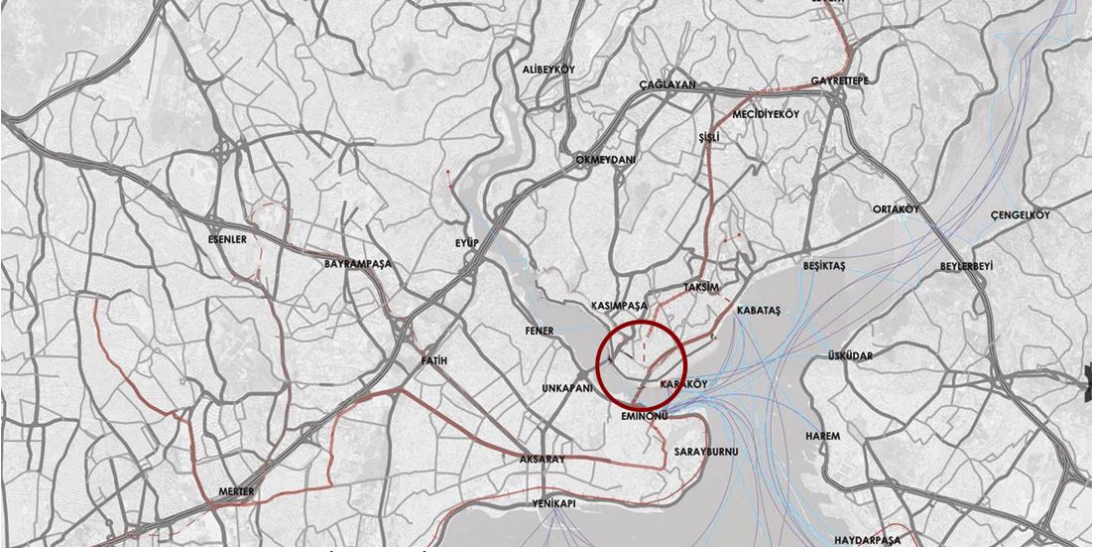
doğal değerlerden hareketle tükütülen kaynaklara paralel olarak çevre kirlenmesine, doğa, kültür ve tarih tahribatına karşı İstanbul'un karakteristik yerleşim biçimi ve kimliğini oluşturan özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Yönetimlerin Haliç'i eski günlerine döndürme çabalarında çeşitli kimliklere sahip bir mesire, kültür aksı olan Haliç'in özelliklerini yitirmeden değişebilmesi ve yenileşebilmesiyle amacına ulaşacaktır. İstenilirse bir zamanlar saltanat kayıklarının sefa turlarına çıktığı mavi suları tekrar hayal edebilmek çok da güç değil.

3.2. PERŞEMBE PAZARI

Perşembe Pazarı, İstanbul ilinin Beyoğlu yakasında, Azapkapı' dan Karaköy'e kadar uzanan hırdavat ticaretinin ağırlıklı olarak yer aldığı sahil kısmıdır. Perşembe Pazarı, idari olarak Beyoğlu ilçesine bağlı bir alandır. Geçmişte Haliç'in liman yerleşiminin bir kısmını oluşturan Perşembe Pazarı, günümüzde tarihi kimliğinin büyük kısmını yitirmiş bir ticaret alanıdır. Alanın tarihi ve kültürel dokusunu bölgeye yeniden kazandırabilmek adına İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hayata geçirilmesi beklenen projede amaç, Haliç'in bu kısmını gece gündüz canlı ve aktivitelerinin gerçekleştiği bir bölge haline dönüştürebilmektir.

3.2.1. Alanın Konumu ve Tarihsel Gelişimi

İstanbul Boğazının güneybatısında, Tarihi Yarımada'nın ve Haliç'in kuzeyinde, Galata ile Unkapanı Köprüleri arasında ve Haliç kıyısından Tersane Caddesine kadar uzanan kısımda yer alır. Perşembe Pazarı'ndaki Galata ve Unkapanı köprüleri arasında bağlantıyı sağlayan Tersane Caddesi, Boğaz'a paralel giden sahil yolunun devamı niteliğindedir. Alan, üç ulaşım sisteminin kesiştiği noktada yer aldığı için konum olarak önemli bir odak noktasıdır. Galata Köprüsünün boğaz tarafında yer alan İstanbul şehir içi deniz ulaşımı, deniz özel işletmeleri ve Tünel'in alana açılması



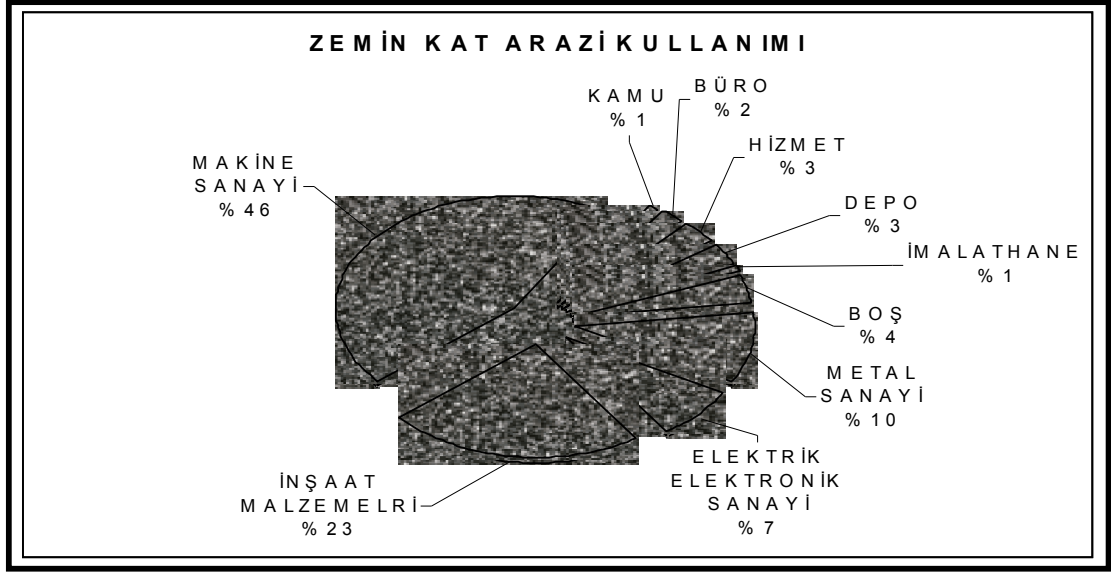
Şekil 3.59: Perşembe Pazarı İstanbul İçi konumu



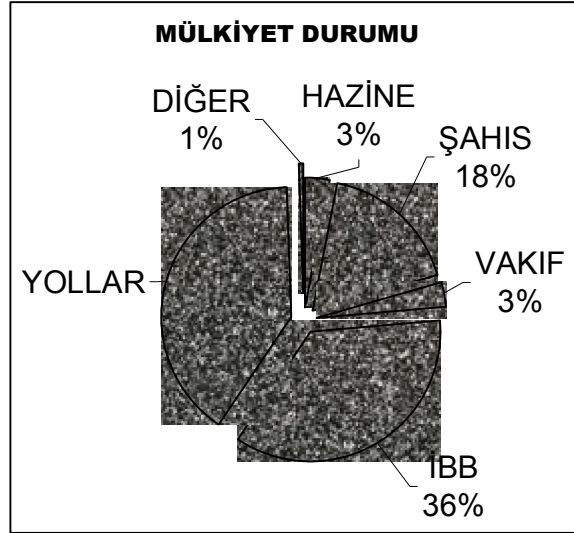
Şekil 3.58: Perşembe Pazarı hava fotoğrafı

beraberinde yaya hareketliliğini getirir. Alan, ara sokakların deniz ile kara ilişkisini, yeni tasarım alanları ve bağlantıları kurabilecek potansiyele sahiptir. İstanbul' un böylesi bir çekim alanı potansiyeline sahipken çöküntü alanı haline dönüşmesi ve sahip olduğu kültürü ne kadar devam ettirebildiği üzerinde durulması gereken bir konudur.

Perşembe Pazarı'nın tarihsel gelişimi, MÖ 7.yy. sonlarında Haliç'in kuzeyinde kurulan Grek kolonilerinin yerleşmenin çevresini sur duvarlarıyla kuşatmalarıyla başlar. 528 yılında bölgenin bağlı bulunduğu alanda İmparator Justinianos döneminde imar çalışmaları yapılmıştır. Bizans döneminde Haçlıların Galata'ya hücum etmeleriyle İtalyan, Venedik, Cenova ve Pisalılar İstanbul'da koloni kurmuşlar, ticaret faaliyetleri göstermişlerdir. Osmanlı fethine kadar sur içlerinde dini ve milli bir ayırım gözetilerek özerk bir yapı söz konusudur. Fetihden sonra kendini hissettiren Türkleşme faaliyetlerinin yanı sıra Beyoğlu'nun ve bölgenin kozmopolit yapısı günümüze kadar sürmeye devam etmiştir. Galata ve Haliç bölgeleri, genişleyen topografyaları, kentsel dokularıyla zaman içinde tarihi kimliklere bürünmüşlerdir. Dolayısıyla bugün sorulması gereken soru, tarihi kimliklere ve izlerine ne kadar sahip çıkabildiği ile ilgili olmalıdır. Bölgenin tarihsel geçmişinde iz bırakan eserlerin büyük kısmı “Sivil Mimarlık Örneği” ve “Anıtsal Niteliği Olan Yapı” kategorilerinde koruma kurulu tarafından tescillenmiştir. Çalışma alanı içinde 13 anıt eser (mevcut sur duvarları da bu sayıya dâhildir) ve 137 adet de sivil mimarlık örneği bulunmaktadır; fakat bunlardan 41 tanesi yerinde mevcut değildir. Galata Bedesteni, Arap Camii, Azapkapı Sokullu Camii, Kuyumcu Han, Kurşunlu Han, Yelkenci Han gibi zengin tarihi yapılara sahip olan alan, günümüz kullanımında Hırdavatçılar Çarşısı olarak bilinir. Esnafın belirli saatlerini geçirdikleri Hırdavatçılar Çarşısı'ndaki gündelik yaşama, ihtiyaçlarını karşılamak için yayalarda dâhil olur. Genel bir ticari yoğunluğa sahip olan bölgenin zemin kat kullanım grafiği aşağıda gösterilmiştir.



Şekil 3.60:Perşembe Pazarı Zemin Kat Arazi Kullanımı (Kaynak: Perşembe Pazarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu)



Şekil 3.61: Perşembe Pazarı Mülkiyet Durumu (Kaynak: Perşembe Pazarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu)

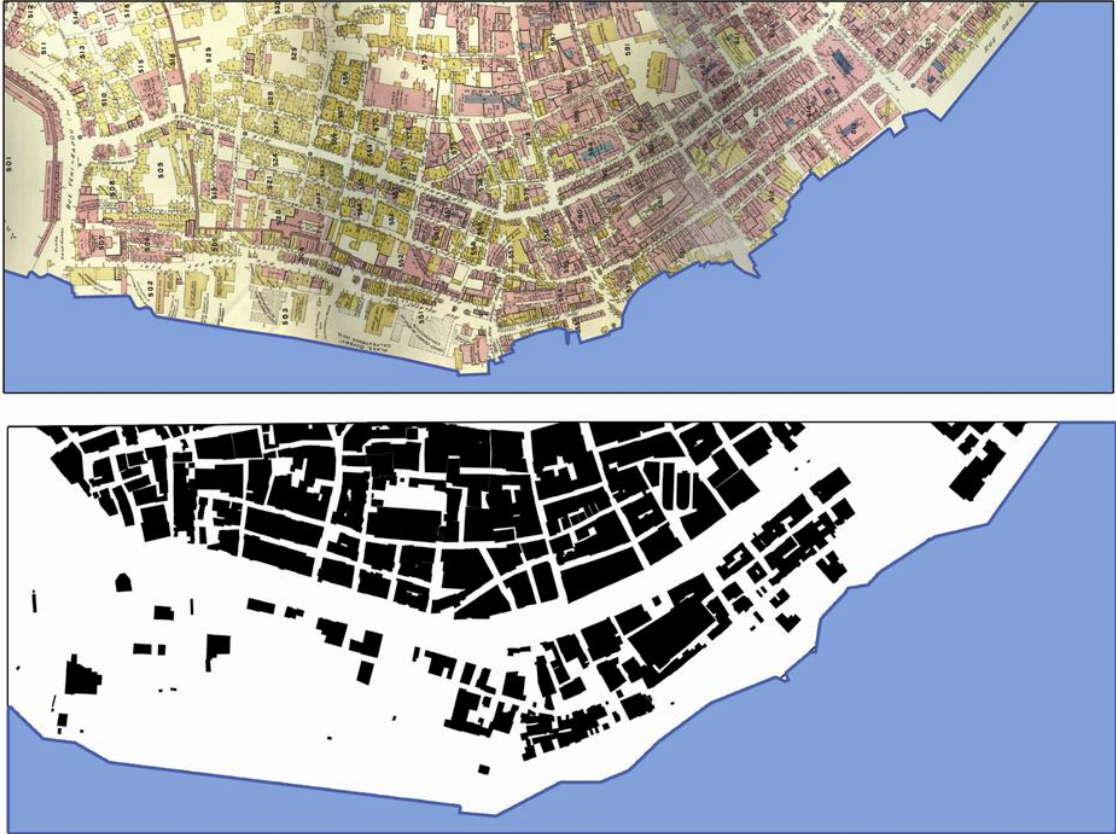
Zemin kat kullanımlarına bakıldığında yoğun olarak makine sanayi ve bunu takiben de inşaat malzemeleri dikkat çekmektedir. Ancak ticaretteki bu yoğunluk üst katlara yansımamaktadır. Daha çok kullanılmayan mekanlar veya alt katlarda olan ürünlerin deposu niteliğinde kullanılmaktadır.

Bölgenin mülkiyet yapısına bakıldığında ise büyük bir alanın İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait olduğu görülmektedir. Özellikle kıyı şeridinin %92 si kamulaştırılmış durumdadır. Kamulaştırma yoluyla elde edilen bu alanlar dışında kalan alanlarda ise fonksiyonel bir hareketlilik söz konusu değildir.

3.2.2. Günümüze Kadar Olan Süreçte Yapılan Planlı Müdahaleler

Perşembe Pazarı'nın yüzlerce yıllık kültürünün devamlılığı, korunabilmesi ve sürdürülebilmesi ve büyüyen kentin yeni ihtiyaçlarını karşılayabilmesi adına yapılan planlı müdahalelerin tarihi 19. yüzyılın ortalarında tekabül eder. Aşağıda da görülebileceği gibi bir sonraki plan kararı bir öncekiyle çelişki içerisinde olabilmektedir. Bölgeye fonksiyonel olarak yüklenen görev çoğu kez değişmiştir. Bunun sonucunda da birbiriyle çelişen durumlar ortaya çıkmıştır. Tarihi dokuya zarar veren ve yeni işlevler kazandırmak istenirken bir sonraki planda korumacı bir anlayış görülebilmekte.

1864 yılında kurulan Belediye Teşkilatı kararıyla Galata Surlarının büyük bir kısmı yıkılmıştır. İstanbul'u yenileştirmek amacıyla yapılan bu yıkımdan günümüze suların kalıntıları ve Galata Kulesi kalabilmiştir. Aşağıdaki haritada da yıkım kararlarının izlerini günümüze yansıtmış halini görmek mümkün olmaktadır.



Şekil 3.62: 1905 Goad haritası (üstte) ve Güncel durum (altta)

1933 H. Elgötz Planı ile kent gelişimine ilişkin önerileri içine alan Haliç bölgesiyle ilgilidir. Bölgenin ticari fonksiyona bürünmesi gerekliliğini ortaya koymuştur.

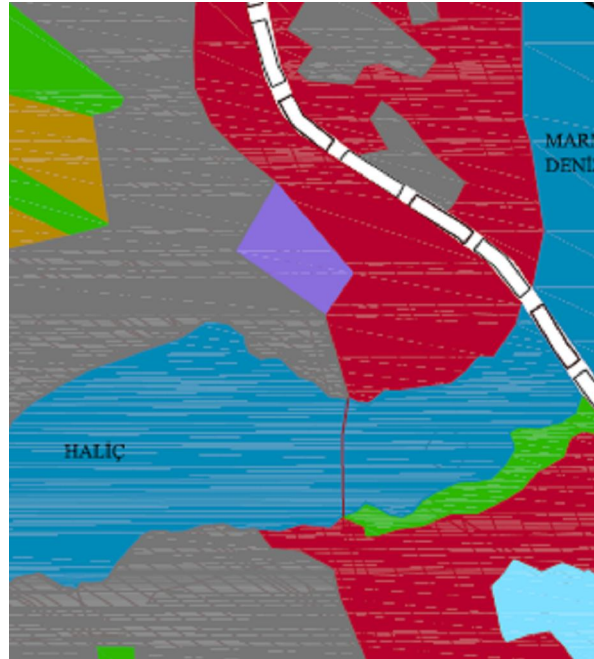
1937 tarihli Prost Planı'ise; Unkapanı ve Galata Köprüleri arasında gıda maddeleri satışının geliştirilmesi, hallerin oluşturulması ve balık halinin kurulmasına karar verilmiştir. Yirmi yıl yürürlükte kalan bu plan kenti işlevsel bölgelere ayırmış, Haliç'in silüetinin günümüze kadar korunabilmesine olanak tanımıştır.

1954 onaylı 1/5000 Beyoğlu Nazım Plan'ında; hektar başına 400'den fazla nüfus lejantın oluşmuştur.

1966 onaylı Dolapdere İmar Plan'nda bölge; yüksek irtifalı ticaret bölgesi olarak planlanmıştır. Azapkapı iş merkezine dönüşmesi Perşembe Pazarı olarak anılmaya başlaması bu tarihten başlar.

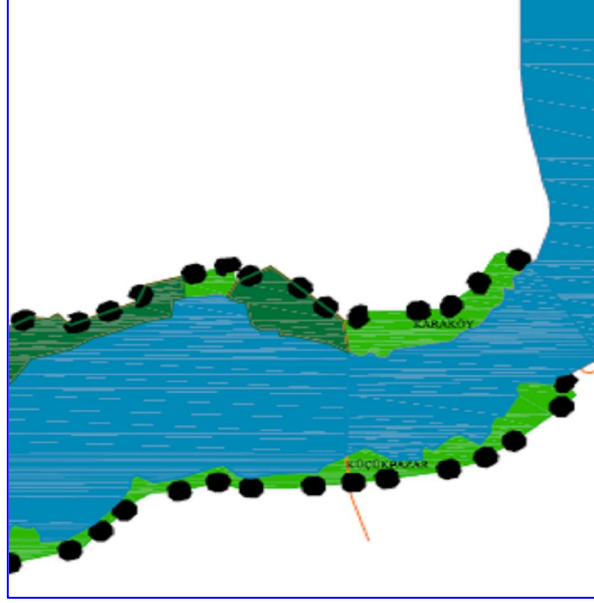
1970 onaylı Karaköy-Azapkapı Uygulama İmar Planın; İskân Sahasında kalmaktadır.

1980 onay tarihli 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planının, 8.5.1984 onay tarihli, 1/5000 ölçekli Haliç Düzenleme 1. Etap İmar Planı. Perşembe Pazarı kıyı kesimlerinin Merkezi İş Alanı kapsamında yorumlandığını ve öncelikle uygulama planları yapılacak alan sınırları içerisinde kalmıştır. Başka bir deyişle kıyı kesiminin MİA olduğu görülmektedir.



Şekil 3.63: 1980 İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı (kaynak: İMP)

1985 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Haliç Düzenleme Nazım İmar Planında Haliç Düzenleme Alanında, bu plan doğrultusunda hazırlanan, 15.1.1986 onaylı 1/1000 ölçekli Haliç Düzenleme Uygulama İmar Planı; Haliç Düzenleme Alanı (Gezi Alanı, Yeşil Alan, Oyun Alanı, şeklinde Kamuya Açık Alan olarak kullanılacak alandır. Bu alan içinde kalan, 2863 sayılı kanuna göre korunması gereken Taşınmaz Kültür Varlıklarını, Belediyelerce kamulaştırılarak koruma altına alınacaktır.) lejantında kalmaktadır.



Şekil 3.64: 1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı (kaynak: İBB)

1995 onaylı 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planında Şehir ve Bölge Parkı lejantında kalmakta olup, söz konusu planın plan notlarında bu planlar için “ Özel proje alanları olup, ekolojik etütlere göre hazırlanmış avan projesine göre uygulama yapılacaktır” denmektedir.

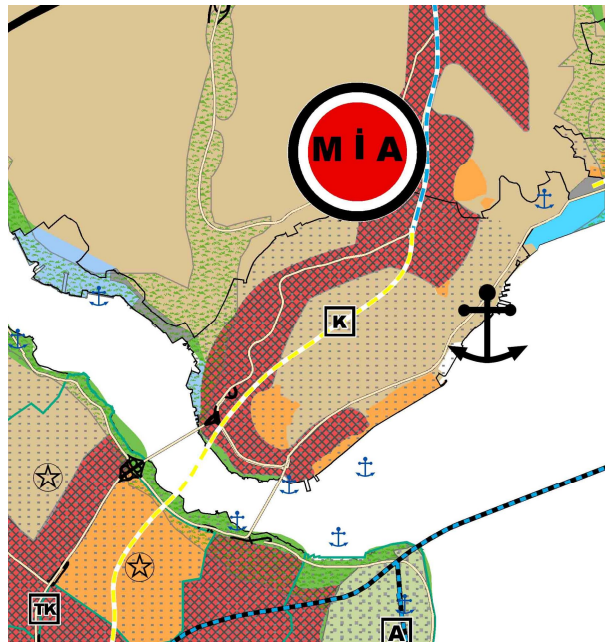


Şekil 3.65: 1995 İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı (kaynak: İMP)

2006 İstanbul İl Çevre Düzeni Planı kararlarında ise Haliç için önemli kararlar getirilmiştir. Alıntı yapacak olursak; “...Osmanlı toplumunun farklı dönemlerine tanıklık etmiş, Boğaziçi ve Haliç’in sosyo-mekansal yapılarının ve İmparatorluk başkentinin kültürel arka planının çağdaş yöntemlerle anlatıldığı ve sergilendiği Boğaziçi Medeniyeti ve Haliç Medeniyeti Müzeleri ve/veya Mimar Sinan’dan günümüz çağdaş Türk mimarlarına uzanan, İstanbul’un mimarlık ve yerleşme kültürünün öyküsünü sosyal, kültürel, ekonomik, teknolojik ve siyasi arka planı ile birlikte anlatan Kent ve Mimarlık Müzesi gibi müzeler, kültür turistinin İstanbul’u gerçek değerleriyle kavramasında aracı olacaktır...”

Haliç kıyıları (tersaneler bölgesi), Salıpaazarı Limanı, Haydarpaşa Limanı gibi bölgeler merkezde yer alması gereken müzeler için ideal yerler olarak değerlendirilebilir...

Haliç’in tamamı kültür, turizm, rekreasyon alanları olarak ele alınmaktadır. Önerilen kültür aktivite aksı ve yeşil koridor, Haliç’ten başlayarak kuzeye doğru Cendere ve Alibeyköy aksları olmak üzere iki kola ayrılarak, kuzeydeki Cebeci taş ocakları ve orman alanlarına kadar ulaşmaktadır... İbarelerinden de anlaşılacağı gibi Perşembe Pazarı da bu kararların etki alanına girmektedir. Sahil kısmının yeşil koridor ve diğer kısmının ise kültür turizmine hizmet edecek yapı gruplarına ayrılması öngörülmüştür.



Şekil 3.66:2006 İstanbul İl Çevre Çevre Düzeni Planı
(kaynak: İMP)

3.2.3. Günümüzde Perşembe Pazarı

İstanbul Metropolü'ndeki hızlı değişim ve dönüşüm, potansiyelleri ve sorunlarıyla birlikte kentli yaşamı etkilemektedir. Metropolitan kent kapsamında yer alan planlama öğelerinin, kentsel işlevlerini yerine getirebilmesi, değişime ayak uydurabilmesi amacıyla çalışmalar yapılmaktadır. Çalışmalarda merkezi iş alanlarındaki kıyıların işlevleri ulaşım ile birlikte uygulamaya yönelik olarak gerçekleştirilmektedir. Örnek alan Perşembe Pazarı'ndaki yapılması planlanan çalışmaların çıkış noktası tam olarak bu noktadır.



Şekil 3.67:Perşembe Pazarı genel görünüm,2008

1980 yıllarındaki kentsel mekânda *kamulaşma*, *hızlı kentleşme* ve *kentleşememe* olguları alanların yeniden düzenlenmesi zorunlu hale getirir. Bu zorunluluğun ve kamulaştırma olgusunun gündemde olduğu 1984-1989 döneminde de, Haliç kıyılarındaki tarihi kimliği bozan yapılaşmadan temizlenebilmesi kapsamında Perşembe Pazarı'nda yıkım çalışmalarına başlansa bile dönem içinde tamamlanamaz. Yaklaşık 20 yıl önce başlanan 'Perşembe Pazarı' projesi hak sahiplerinin konuyu yargıya taşıması ve dönemde kamuoyunda yankı uyandıran yıkımlar nedeniyle günümüzde de henüz sonuca ulaştırılamamıştır.

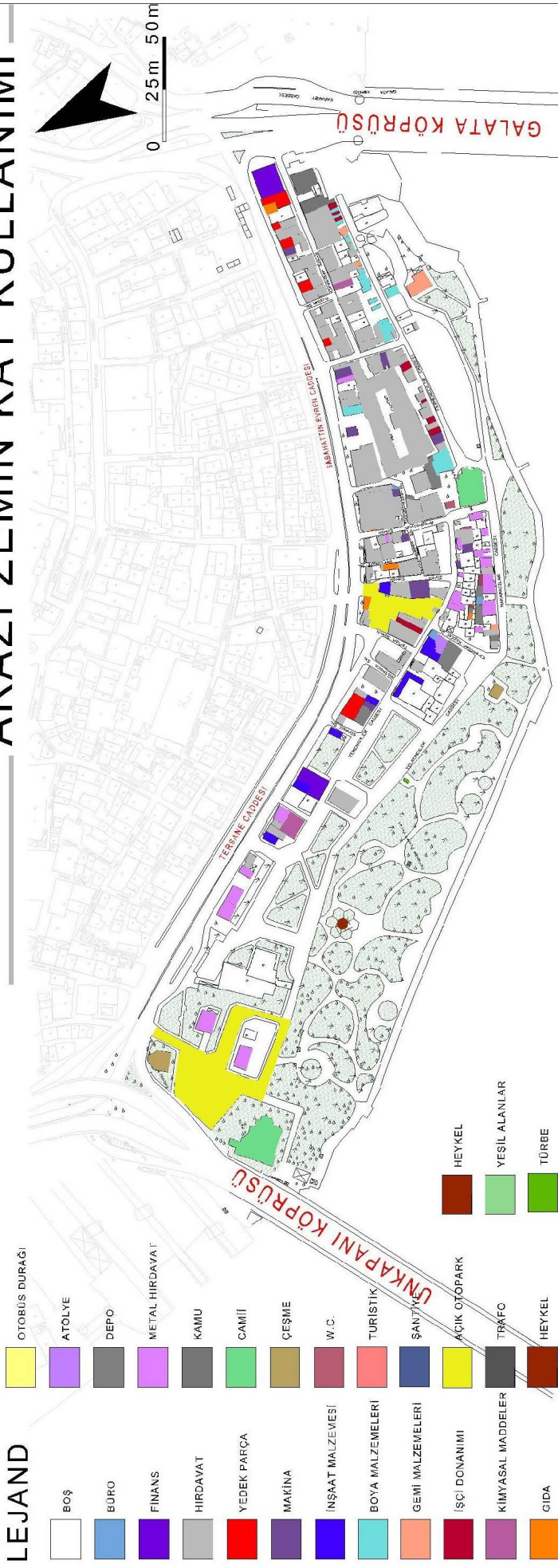
Perşembe pazarı günün belirli saatlerinde yoğun bir hareketliliğin yaşandığı ve akşam mesai bitimi saatlerinden sonra ise tamamen terk edilmiş alanlar haline geldiği gözlemlenmektedir. Aşağıdaki güncel durum zemin kat kullanım haritasından da anlaşılacağı gibi yoğunluk alanın büyük bir çoğunluğunun ticaret kullanımına hizmet etmesinden kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla konut ve bir takım kamusal işlevli alanların bölge içerisinde olmaması bu alanı gece yaşamayan ve sorunlu bir mekan haline getirmiştir.

Örnek alan Perşembe Pazarı, 05.02.1992 tarihinde 3418 sayılı kararı ile Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından sit alanı olarak ilan edilmiştir. Alanda

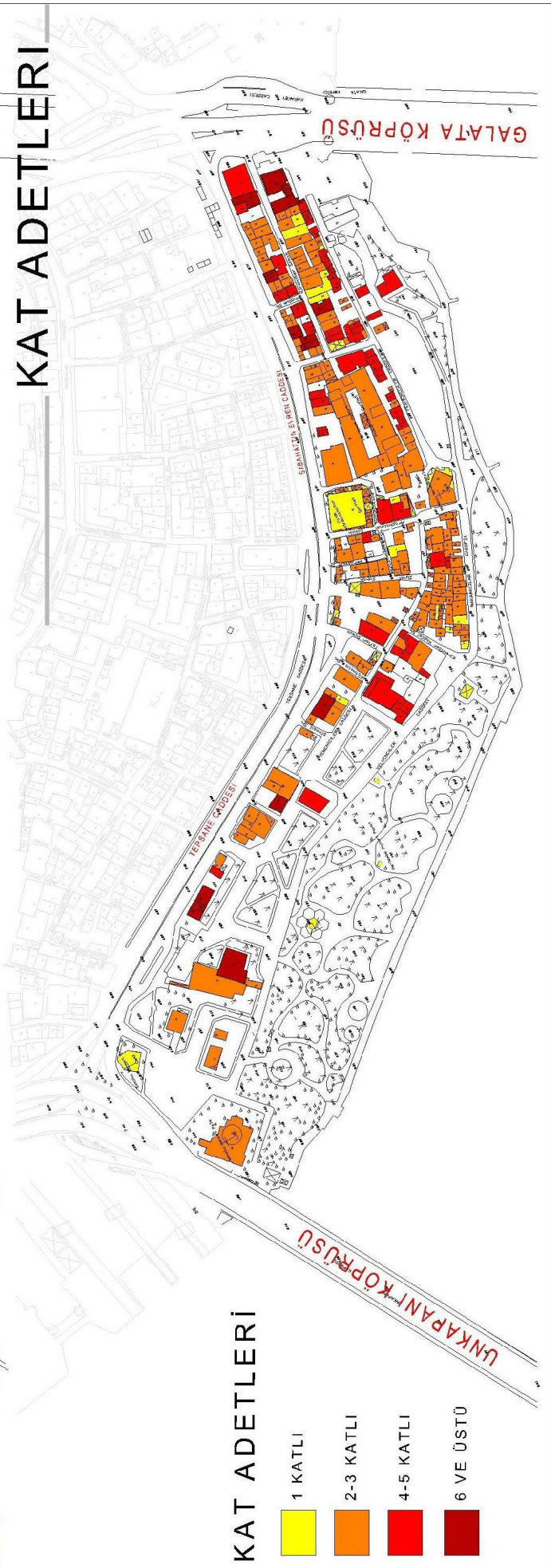
birçok sivil mimarlık örnekleri mevcuttur. Alan içindeki önemli tarihi eserlerden bazıları:

- Rüstem Paşa Hanı (Kurşunlu Han)
- Yelkenciler Hanı
- Nimetiye Hanı
- Galata Bedesteni
- Sokollu Mehmed Paşa Camii
- Makbul İbrahim Paşa Camii
- Yunus Dede Türbesi
- Koyun Baba Türbesi
- Saliha Sultan Sebili ve Çeşmesi
- Azapkapı Çeşmesi
- Kemankeş Mustafa Paşa Çeşmesi
- Yahya Paşa Çeşmesi
- Galata Surları'dır.

ARAZİ ZEMİN KAT KULLANIMI



KAT ADETLERİ



Alanın fiziksel yapısıyla ilgili , çalışma kapsamında güncellenen ve düzenlenen diğer haritalar ve görseller çalışmanın “Ekler” kısmında yer alacaktır.

3.2.4. Perşembe Pazarı Planı

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından Beyoğlu ilçesinin önemli bir kısmı Kentsel Sit Alanı olarak ilan edilmiştir. İlan edilen kentsel sit alanı içinde Perşembe Pazarı Bölgesi’de bulunmaktadır. Planlama süreci bölümünde değinileceği gibi 1985 yılından 2008 yılına kadar uzanan süreçte alan için çeşitli projeler hazırlanmış ancak Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından onay alınamamıştır. Gün geçtikçe süreç uzamış, planlarla ilgili davalar açılmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin Perşembe Pazarı için yaptığı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı’nı, Belediye Meclisi’nin onayının ardından, planın Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nda onayını beklemektedir. Plan onaylandığı takdirde tarihi ve kültürel değerlerin korunup işlevsel hale getirildiği, niteliksiz yapıların (Koruma Kurulu’nun onayıyla) kaldırıldığı, bölgenin çoğunluğunun yeşil alan olarak düzenlendiği bir Perşembe Pazarı’nın kentliyi beklemesi düşünülmektedir. Perşembe Pazarı’nda hayata geçirilmeyi beklenen projenin, bölgedeki gayrimenkullerin dönüşümünde mülk sahiplerini de işin içine katılması, koruma-kullanma dengesinin korunması, gibi önemli kararları söz konusudur. Bu kararlar, ticaret ve kültür alanı içinde kalan yapılarının mülk sahipleri tarafından işletilmesi düşünülmektedir. Proje kapsamında ele alınan diğer önemli karar ise, Beyoğlu sırtları ve Galata bölgesiyle Perşembe Pazarı’nın sahilinin birleştirilmesidir. Projede, yoğun yapının oluşturulmamasına dikkat edilerek, turizm amaçlı yeni fonksiyonların kültürel mirasla ilintili şekilde yoğun trafikten uzak bir alana dönüştürülmesi kararı da yer alır. Bu kararların alınmasının nedeni, bölgenin hayata karışan bir alan olması gerekliliğinden kaynaklanmaktadır. Bu amaca yönelik olarak Büyük Şehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş’ın ifadeleri şöyledir: "Bu bölge 24 saat yaşayan bir alan olmalı. Bu amaca yönelik olarak Haliç’in Perşembe Pazarı sahiline, yurtdışında da gördüğümüz, İstanbul ile özdeşleşecek iki tip balık lokantası projem var. Birisi turizm amaçlı lüks balık lokantası, diğeri de ayaküstü ekmeğe balık yenilebilecek fast-food tarzında lokanta olacak. Ayrıca balık da satılacak. İstanbul'un da ciddi anlamda balık lokantaları, balık satılan yeri olsun istiyoruz." Projeye birlikte Perşembe Pazarı’nda yeni bir süreci başlattıklarının altını çizen Topbaş:

“İstiyoruz ki bu bölgede turizmden ciddi bir pay alan, şimdiki fonksiyonunu da yoğun trafiği cezp etmeden yapan bir alan oluşsun. Özellikle sahil kesiminin turizm ağırlıklı gelişmesini istiyoruz. Zaten planda öngörülen de bu. Oradaki tarihi ve kültürel değeri olan yapılar korunacak. Diğer yapılardan istimplâk gerekenler bedelleri verilerek istimplâk edilecek. Özellikle üst kısımda korunması düşünülen yeni yapılara da yeni fonksiyonlar verilecek. Bunu yaparken araziye istimplâk edip yeni fonksiyonu için bir başkasına vermek yerine, binayı maliklerinin değerlendirmesi gerektiğini düşünüyoruz. Beyoğlu Belediye Başkanlığında GABSİAD Derneği de ‘buradaki yapıları biz işletmek isteriz. Bizden alıp başkalarına vermeyin’ demişlerdi. Bizim anlayışımız da bu. Planda o binalara verilecek olan fonksiyonlar neyse, maliki arzu ederse gayrimenkulünü o şekilde kendisi işletebilecek. Ancak bölgede çok yoğun bir yapı olmayacak, sadece turizm için yeni fonksiyonlar öngörülebilir. Bu yapılar da kültürel mirası rahatsız etmeyecek boyutta olacak. Nalburlar tabi ki oradan kalkacak. Belki oradaki bedesten içersinde onlara farklı bir fonksiyon verilebilir.” ifadeleriyle proje kapsamında neler yapılmak istendiğini özetlemiştir.

3.2.4.1. Plan Süreci

Perşembe Pazarı bölgesi, 19.12.1985 tarihli 1/5000 ölçekli Haliç Düzenleme İmar Planı ve 5.01.1986 tarihli 1/1000 ölçekli Haliç Düzenleme Uygulama İmar Planı’yla planlama sürecine dâhil olur. Hak sahiplerinin konuyu yargıya taşınması ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nca bölgenin 05.02.1992 tarih ve 3418 sayılı kararıyla sit alanı ilan edilmesi söz konusu olan planın geçerliği sona ermiştir. Bu süreçle başlanan Perşembe Pazarı bölgesi planlanması 20 yıl sürecek olan bir yeni bir süreci de beraberinde getirecektir. Sürece kısaca göz atacak olursak;

- 25.05.1992 tarihli 163 sayılı yazının ekinde 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Koruma Kurulu’na iletilmiştir. Koruma Kurulu’nca plan korumaya yönelik kültür varlıklarına yönelik değildir. Planın tescil edilen yapılar dikkate alınarak yeniden hazırlanması gerekmektedir.
- 05.08.1992 tarihli 310-812 sayılı yazının ekinde yeni 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Koruma Kurulu’na iletilmiştir. Fakat Koruma Kurulu’na göre plan, söz konusu nedenlerden dolayı tekrar hazırlanması gerekir.

- 03.05.1993 tarihli 1193 sayılı yazının ekinde yeni 1/1000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Koruma Kurulu'na iletilmiştir. Koruma Kurulu'na göre plan yine aynı nedenlerden dolayı tekrar hazırlanması gerekir.
- 23.06.1997 tarihli 612 sayılı yazının ekinde 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Koruma Kurulu'na iletilmiştir. Koruma Kurulu'na göre plan yine aynı nedenlerden dolayı tekrar hazırlanması gerekir.
- 17.02.1999 tarihli 751 sayılı yazının eki Yatırım Planlama Müdürlüğü'nün Unkapanı-Galata Köprüleri arası Kentsel Tasarım Avan Projesi Koruma Kurulu'na iletilmiştir. Koruma Kurulu Perşembe Pazarı'nın ve Haliç Kıyılarının düzenlenmesi fikrinin uygun olduğunu, hazırlanacak 1/5000, 1/1000 planlar ve avan projenin birlikte Koruma Kurulu'na iletilmesi gerektiğinin belirtmiştir.
- 29.05.2002 tarihli 13956 sayılı karar ile Koruma Kurulu; bazı yapıların tescilinin düşürülmesi, bazı yapıların tescil edilmesine karar vermiştir.
- Koruma Kurulu'nun istediği düzeltmeler dikkate alınarak 1/5000, 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve Kentsel Tasarım Avan Projesi Koruma Kurulu sunulmuştur.
- 30.10.2002 tarihli 14369 sayılı kararla Koruma Kurulu önerilen 1/5000 ölçekli K.A.N.İ.Planı'nın özel proje alanı olarak onaylanmıştır. Bu tarihle birlikte plan, 29.07.2003 tarih, 799 sayılı Büyükşehir Belediye Meclisi'nce kabul edilmiş ve 07.08.2003 tarihinde Başkanca onaylanıp planın dağıtımı yapılmıştır. Bu plana göre 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı hazırlanmış, 18.03.2005 tarih 642 sayılı kararı Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından kabul edilmiştir.
- 14.04.2005 tarih ve 390 sayılı yazıda hazırlanan 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Koruma Kurulu'na iletilmiştir. Bu arada parsel maliklerince 1/5000 K.A.N.İ.Planı'nın iptali için davalar açılmıştır.
- Hakkında dava açılan planlarla ilgili Koruma Kurulu'nun karar almadığından dolayı, daha önce Koruma Kurulunca onaylanan plan kurulduktan geldiği şekli ile (kurulca yapılan düzeltme ve eklemelerle birlikte) 07.07.2006 gün 1140 sayılı ile Büyükşehir Belediye Meclisi'ne sunulmuştur.

İBB'nin bölgeyle ilgili hazırladığı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Belediye Meclisi tarafından kabul edilen plan, 18 Temmuz 2008 tarihinde İstanbul Belediye Başkanı Kadir Topbaş tarafından onaylanmıştır. Başkan Kadir Topbaş: “Ancak projenin hayata geçirilmesi için onaylanması yeterli değil. Planlar Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na gidecek. Orada bir değerlendirme yapılacak. Perşembe Pazarı özelinde baktığımızda İstanbul'un bünyesinde önemli bir fonksiyonu olan ve şehrin farklı yönlerini de yansıtan bir bölge. Projeye buradaki tarihi ve kültürel değerleri korunacak, diğer binalarda tamamen yok edilmeyecek, yer yer tutulacak. Ancak bölgede ağırlıklı yeşil alan olacak. Beyoğlu sırtları ve Galata bölgesiyle bu sahil birleştirilecek. Burayı, Karaköy'den başlayan Perşembe Pazarı'ndan Haliç'in sonuna kadar devam eden ana konsept projenin parçası olarak düşünüp, değerlendirdik. Öte yandan, bu biraz uzun soluklu bir proje ve planın Koruma Kurulu'nun onayından geçmesi gerektiği için işe başlama tarihi seçimden sonraya kalabilir.” ifadeleriyle, yapılmak istenen işlemleri ve planın sürecini özetlemiştir. Perşembe Pazarı'nın, kültür, turizm ve ticaret merkezine dönüştürülmesiyle ilgili planlama çalışmaları Koruma Kurulu' nun onayıyla yürürlüğe girerek yirmi yıldır sonuçlandırılmayan işlemlerin tamamlanması düşünülmektedir.

3.2.4.2. Planlama Amac ve Hedefleri

Perşembe Pazarı için yapılan ve İBB tarafından 18 Temmuz 2008 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli “Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı” nın amacı, Plan Raporuna göre; bölgenin hâlihazırdaki sosyal ve fiziksel köhnemesinin önüne geçebilmek, Haliç boyunca uzanan kamuya açık alanlarla bütünleşebilmek, tarihi ve kültürel değerleri öne çıkarabilmek şeklinde özetlenebilir.

Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nın hedefleri ise;

- İstanbul'un tarihi ve kültürel açıdan en önemli yerlerinden olan Perşembe Pazarı'nın bir çöküntü bölgesi olmasının önüne geçilmesi,
- Perşembe Pazarı'nın Haliç bütününde ve Galata ile birlikte değerlendirilip yükleneceği fonksiyonların eski tarihsel kimliğine de uygun olarak belirlenmesi,
- Anıt eserlerin asli fonksiyonları belirlenerek bu fonksiyonlarının devamının sağlanması,
- Bölge içindeki trafiğin azaltılarak park sorunun çözülmesi,
- Perşembe Pazarı ve Galata' nın silüetini olumsuz etkileyen yapıların kaldırılması,
- Kayıp anıt eserlerin bulunarak ihya edilmesidir.

Plan notlarına bakılacak olursa;

- “Özel Proje Alanında 5.2.1992 gün 3418 sayılı kurul kararının 1.Maddesinde tanımlanan kapsamda 28.7.1999 gün 10976 sayılı kararın 2. bendinde belirlenen işlevsel ve fiziksel bütünleşme doğrultusunda Kentsel tasarım projesi yapılacaktır.
- 1/1000 ölçekli planlarda tescilli eserler korunacak, korunması gerekli kültür ve tabiat varlığı özelliği gösteren eserler tespit edilerek tescili için KTVK Kuruluna öneride bulunulabilecektir.
- KTVK Kurulunun 28.7.1999 gün 10976 sayılı kararının Taksim Yenikapı metro hattı ile ilgili hükmü geçerlidir.
- Özel Proje Alanında Sosyal, Kültürel (Sergi Salonları, Çocuk Tiyatrosu, Semt Konağı, Belediye Meslek Eğitim Kursları, Geleneksel Türk El Sanatları Merkezi v.b.) ve İdari (Belediye Sosyal Tesisi, Nikâh Dairesi v.b.) fonksiyonlar yer


alabilir.” ifadeleri kullanılmıştır. Maddeler halinde açıklanan bu yaklaşımlar genel anlamda Perşembe Pazarı'nın içinde bulunduğu olumsuz şartları değiştirerek kent yaşamına aktif bir katkı sağlamak olduğu açıktır. Bunu da alanın sahip olduğu potansiyeller aracılığıyla gerçekleştirmek akılcı bir yoldur. Ancak genel çerçeve açıklanan bu kararlar daha da detaylandırılmalı ve mekânla buluşması sağlanmalıdır. Uygulamaya yönelik çözüm arayışları da yine plan kapsamında sunulmalıdır.

3.2.4.3. Planın Dünyayı Örnekleri Çerçevesinden Değerlendirilmesi

Öncelikle plan dışına çıkıp genel anlamda Perşembe pazarının temel gereksinimlerine bakılacak olursa, bölgenin öncelikli ihtiyacı, yaşam ve mekân kalitesini arttırabilmektir. Kalite, kentsel alanın mimarlığın öteye götürebildiği yeni bakış açılarını kent parçası haline getirebilmesiyle oluşturulabilir. İnsanın içinde yaşadığı mekânı algılaması ve kavrayabilmesinde etkinliği olan öğelerden biri de meydanlardır. Kent kimliğinin ve imajının gerçekleştiği bu yerler, kentlerin başlıca öğesi yayaların kullanımına açılmalıdır. Bu bağlamda Karaköy, yaşanılan bir kentin meydanını oluşturmalıdır. Kentin kullanıcısı olan yaya özgür olmalı, projenin gerçekleştirmek istediği canlılık ve fonksiyonellikten yararlanmalıdır. Bölgenin en vasıflı yeri olan su kenarının öncelikli olarak yaya kullanımı sağlanmalıdır. Ancak böyle bir yaklaşım ile Karaköy ve Eminönü meydanları, Galata Köprüsü ile beraber işlevselliğini sürdürebilen kentsel meydanlar olabilme niteliğini kazanacaktır.

Perşembe Pazarı özelinde uygulanmak istenen plan incelendiğinde ve yurt dışı örnekleri genel çerçevesi göz önüne alındığında ise dikkat çeken en önemli veri planın tek bir kurum tarafından ele alınışdır. Çalışma alanı ile ilgili aktörlerin bu planlama sürecine katılmadıkları gözlemlenebilmektedir. Katılım biçimi kararlar verildikten sonra duyuru niteliği taşımaktadır. Yurt dışı örneklerinde görülen etkin katılım Türkiye’de yerini tek kişi ya da tek kuruma bırakmaktadır. Kentlerinin her an değişebilen ve hızla dönüşme yaşayan yapısını etkileyecek kentsel önerilerde kentli de söz sahibi olmalıdır. Mimari ve kentsel okumaların kesinlik derecelerinin önüne geçen durumlar, hızlı nüfus artışı ve artan nüfusun kent ile karşılıklı etkileşime girmesidir. Bu durumda tek kişi ya da tek bir kurum tarafından yapılan kentsel müdahalenin ne kadar kente ve kentliye ait olduğu üzerinde düşünülmesi gereken bir durumdur. Söz konusu projede, kentsel kullanımsızlık artacağı için kentli kenti istediği gibi kullanacaktır. Tarihsel süreç içerisinde yapılan müdahaleler bahsedilen

sonucu bunu ispatlar niteliktedir. Kentlinin yaşam alanında en önemli aktör kentlidir. Tek bir planıcı veya kurum değildir. Projeler ve planlar birçok disiplin alanının ortak çalışma ortamı olmalıdır. Bu bağlamda düşünülen planın uygulanabilmesi ve yaşam gereksinimlerini karşılamada daha etkin bir yol olacağı açıktır. Projede, zaman içinde kentlikten uzaklaşan bölgenin tekrar nasıl eski kent kimliğine dönüştürülebilmesi üzerinde durulmalıdır.

proje -değerlendirme kriterleri	fiziksel yaklaşım tasarımı boyutu	fonksiyonel yaklaşım	ekonomik yaklaşım	çevresel yaklaşım	yasal yönetsel yaklaşım	sosyal yaklaşım
	genel çerçevede projenin öncelikli olduğu alan fiziksel boyuttur.	ticaretin kaldırılması, kültür ve turizm fonksiyonunun yapılanması öngörülmekte.	maliyeti genel olarak yerel yönetimlerden karşılanmakta. Kamu özel ortaklığı işlerlik kazanamamış.	doğal çevre duyarlılığıyla ilgili bir karar planda görülmemekte.	merkezi ve yerel yapı düzeyinde kısıtlı kalmakta. İlgili gruplar projelere katılamamakta	sosyal içeriği zayıf, kimi zaman yok sayan bir yaklaşım. mevcutta olan sosyala ilişkiler ağını kabul etmemekte

3.2.5. Değerlendirme ve Öneriler

Örnek alan çalışması Perşembe Pazarı'nın planlanıp projelendirilmesi aşamasında tarihsel kent silüetinin önce korunması, sonra da geliştirilip kentliye açık hâle dönüştürülmesinde şehir planlamasının metotlarına ihtiyaç duyulur. Şehir planlaması kapsamında kentsel mekânların, alanların, kıyıların koruma amaçlı planlaması esasında *koruma planları ve projelerinin* metot ve stratejilerinden yararlanır. Planlama ile pek çok uzmanlık dallarının birlikte çalıştığı ortak disiplinler arasında yürütülen koruma, geliştirilme ve geleneksel dokuya uyumlu hale getirme gibi faaliyetler ölçek, süre ve uygulama süreci bağlamında değerlendirilir. Bu bağlamda üst ölçeklerden alt ölçeklere kadar kendini hissettirmesi beklenen *Kentsel Tasarım*, uzman şehir plancılarının koordinesine, eş güdümüne, projelerdeki etkin kullanım süreçlerine tabi olmalıdır. Projelerin mali yönden sıkıntı çekmemesi, uygulanabilirliği ve gerçekçiliği açısından kentliyle uyum sağlamasına kaynaklık edebilir.

Zamanla işlevini yitiren alanların geri kazanılmasında ve yeni hedeflere ulaşılmasında geleneksel ile modern karşı karşıya gelmektedir. Her ne kadar mekâna eski fonksiyonunu vermek mümkün olmasa da dönüştürülen fonksiyonun geçmiş ile bağının kurulması o mekânın benimsenerek kullanımını sağlayacaktır. Söz konusu mekânlar; bireyin geçmişle kurduğu bir köprü, çevreye karşı güven duymasını sağlayan, belleklerinde saklı anılardır. Aynı zamanda bireyde psikolojik doyum uyandırarak birer rahatlama mekânı olma özelliğini de taşırlar. Bu nedenle dönüşüm mekânlarında geliştirilecek, geçmişle kültürel bağı kurulmuş fonksiyonun; o mekânda, o çevre koşulları ile geçerliliği olup olmayacağı araştırılmalı ve bir işleyiş modeliyle birlikte ele alınmalıdır.⁸⁴

Tarihi çevrenin geliştirilmesine yönelik projeler en azından başlangıç aşamasında ekonomik geri dönüşlü olmadıkları için, gerçekleştirmeleri ancak mali kaynakların bulunmasına, kamunun özel kesime finansman desteğine ve kaynakların proje hedefleri doğrultusunda eşgüdümlü kullanılmasına bağlıdır. Kentsel tasarımda finansman kaynaklarının göz ardı edilmesi durumunda gerçekçi olmayan projeler yaratılarak, kamuoyunda planlamanın inandırıcılığı sarsılır, vatandaşlar mağdur

⁸⁴ Aktürk, D. (2003), "Kent İçi Dönüşüm Alanlarının Benimsenmesinde Geçmişle Kurulan Kültürel Bağın Önemi" Bildiri, Uluslar arası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul

olabilirler. Strateji olarak ilk aşamada istenmeyen gelişmelerin durdurulması ve ikinci aşamada istenen gelişmelerin mali desteklemelerle teşvik edilmesi makuldür.⁸⁵

Tarihi çevre kapsamında yer alan Perşembe Pazarı kıyı alanında yeşil alanlar, teknik alt yapı alanları gibi birtakım sorunlar baş göstermektedir. Kıyı alanlardaki kullanım sorunları ve çözümlerdeki yetersizlikler sadece ülkemizle sınırlı olmadığı için akarsu kenarlarını çevre insanlarını da önlemlerin geliştirilme sürecine katarak kente kazandıran örnek projeler Avrupa Birliği fonlarından da teşvik edilmektedir. Kentsel tasarım projeleri bu tür hazırlıklar için en uygun dildir. Benzer şekilde başka konuları ön plana alan proje örnekleri daha çoğaltılabilir.⁸⁶ Kentsel tasarım açısından su kenarları, kıyı alanlarıyla ilgili karşılaşılan temel sorun, planlarda yer alan oran, ölçek, doku, boyut, vb. kentsel tasarım elemanlarının niteliklerini yitirmesidir. Niteliği yiten kent içinde kentin yaratılması, geleneksel kent ile tasarım açısından ilişki kurulamamasına yol açar. Bu durumda kentliden kente ve kıyı kullanımına uzak, ihtiyaçlarının karşılanamadığı yeni yaşam biçimlerine adapte olması beklenir. Kentlinin sarf etmeye çalışacağı bu çabanın kentin genel görünüşünde bozulmalara yol açması kaçınılmazdır.

Perşembe Pazarı İçin Öneriler:

- 1 /50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı'nın günün koşullarına uygun gözden geçirilmelidir. Aksayan ve güncel durumda yetersiz kalan kısımlarının revize edilmesi düşünülmelidir.
- 1/25000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları'nda; metropoliten alanın tarihsel kent merkezleri ve alanlarıyla bütünlük sağlaması, merkezi iş alanlarının planlanmasında merkez ve kıyı fonksiyonlarına dikkat edilmesi gerekir.
- Merkezi iş alanlarındaki (MİA) kıyıları kamulaştırılma faaliyetleri kapsamında bu alanların merkez niteliği göz önünde bulundurularak planlanma yapılmalıdır. Uygulama imar planlarının bütüncül yaklaşımı, İstanbul metropolünde gerçekleştirilen kamulaştırma faaliyetlerini kapsayan planlarda yerini almalıdır.
- Alanın sosyal ve fonksiyonel kullanımında yerleşmenin kamuya açık çok yönlü kullanımına imkân sağlayarak karakteristik elemanları kullanılmalıdır.

⁸⁵ Vardar, A. (2005), "Nazım Plandan Nesir Projelere Kentsel Tasarım", Sayı:33, 2005/3, *Planlama Dergisi*, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara

⁸⁶ Vardar, A. (2005), a.g.e.

Kentli de işin içine dâhil edilmeli, aktif katılımın potansiyel güçlerinden yararlanılmalıdır.

- Sosyal aktivitelerin kent yaşamında nefes alma dinamizmi olduğunda yola çıkarak, alanı kullanacaklar için kentin ekolojik dengesiyle uyum sağlanarak doğal çevreyi tahrip etmeyen yöntemler temelinde tasarımlar güçlendirilmelidir.
- Yaya trafiğinin ve araç akışı, ekonomik ve sosyal yaşamı destekler nitelikte olmalıdır. Otopark sorununun en aza indirgenebilmesi için araçlar, diğer planlarda da düşünüldüğü gibi yerin altına indirilmelidir. Böylece yaratılmak istenen yeşil alanların tahribatına engel olunabilir.
- Perşembe Pazarı örneğinde suyolu giriş mekânlarının özelliklerinin dikkate alınarak bölgenin cazibesi yüksek, limanla bağlantısının suyla ilişkilendirilerek kurulması gerekir.
- Doğal çevrenin korunumu, hava kalitesi, su kaynaklarının kullanımı, ağaçlandırma vb. unsurlarla alanın düzeni ve temizliği için yapılacak çalışmaların maliyeti için fonlar oluşturulmalıdır. Doğal çevrenin sürdürülebilirliği, yapılan her yeni projede bilinçli adımların atılmasıyla gerçekleşecektir.
- Kentsel tasarım bağlamında öne çıkan ölçeğin, dokunun, biçimin, yapıların ve mobilyaların görsellik kavramı ile kent arasında kuracağı bütüncül ilişki kentlinin mekân, kimlik ve tarih duygusunu olumlu etkileyeceği unutulmalıdır.

4. SONUÇ

Planlama disiplini açısından kentsel tasarım kavramının, yeri, tanımı ve rolü günümüzde hâlâ tartışılır. Tartışmalarda sorgulanan kentsel tasarım, aslında yalnız estetik düzenleme değil, kentin sosyal ve fiziki yönden alt yapı sistemiyle ilişki kurabilen üst ölçekli bir süreçtir. Günümüz kentsel tasarım uygulamaları, maliyetleri yüksek estetik kaygıyla düzenlenerek dar ölçekli yaklaşımlarla ele alınır. Bu bağlamda toplumun her kesimine hitap edemeyen kentsel tasarım, karar vericiler, uygulayıcılar ve süreçten etkilenecek olan kesim için potansiyelleri fark edilemeyen süreci beraberinde getirir. Kentin silüetini zaman dilimlerine göre biçimlendiren tarihsel kent merkezleri de kentsel tasarım açısından olumsuz etkilenir.

Dünya örneklerinde olduğu gibi ülkemizde de tarihsel kent merkezlerine ve alanlarına yönelik kapsamlı ve fonksiyonel kent planları yapılmaktadır. Bu planlarda, kentsel tasarım açısından;

- Yönetmelik ve yasal politikadaki boşluklar doldurulmalı, yerel ve merkezi yönetimler iş birliği içinde olmalıdır. Ticari, turistik, sanatsal ve ekonomik faaliyetler için politikalar düzenlenmelidir.
- Projelere çeşitli kuruluşların fon ve yardımlarından yararlanma olanaklarını sağlamalıdır.
- Proje geliştirici, yatırımcı ve girişimci açısından bakıldığında tasarım; kentinin, mutlu, sağlıklı, üretken güven sağlayan ortamlar yaratmalıdır.
- Kentteki ekonomik faaliyetlerin rekabet gücünü artırılarak, ekonomiyi destekleyen ticari bölgeler oluşturulmalıdır.
- Projelerdeki kentsel tasarım, yenileşme ve dönüşüm kavramları ortaklık kuralmalıdır. Yenileme, düzenleme, ıslah etme ve koruma faaliyetlerini etkinleştiren planlar, proje uygulamalarını hayata geçirebilecek şekilde düzenlenmelidir. Bu düzenlemede Kültür Bakanlığı Koruma Kurulları dikkate alınmalıdır.
- Her türlü mirasın korunması ve sürdürülebilmesi için planlamada aktif şekilde görev almalıdır. Korunması gereken sivil mimarlık ve anıtsal örneklerin, cami,

küllüye, han, bedesten, konut gibi taşınmaz kültür varlıklarının tarihi kimliklerine sahip çıkılmalıdır.

- Yaya bölgelerinin ulaşım açısından kolaylaştırılması, bölgenin ilgi çekici olmasına yol açar. Bu bağlamda kamulaştırma ve yayalaştırma faaliyetlerinde oluşturulacak kent alanları ya da ulaşım politikalarında kentlinin kentten ötelenmemesine dikkat edilmelidir.
- Kentsel tasarımdan beklenen titizlikle seçilen günümüz modern yapı, tarz ve malzemelerle geleneksel yapı, cephe ve plan tipolojileri arasında uyum kurulmalıdır.
- Kentin sosyal alanda da tasarlanmasını, toplum yapısında bütünleşmenin gerçekleşmesini, sosyal eşitlik duygusunun yaşanmasını sağlamalıdır. Unutulmamalıdır ki Nazım Plan kararlarında, söz konusu olan faaliyet ve politikaların düzenlenmesi, geliştirilip, uygulamaya yönelik olmasında *kentsel tasarımın* rolü ve önemi büyüktür.

Coğrafi konumu ve sahip olduğu tarihi özellikleriyle Haliç yerleşimi, 19. yüzyıl'da önemli bir endüstri merkezi olmuş olsa bile, 20. yüzyıla gelindiğinde denetimsiz ve kaderine terk edilmiş bir hava içinde bölgenin geleneksel yapısı büyük ölçüde değişmiştir. Bu bağlamda Haliç yerleşimindeki Perşembe Pazarı bölgesi de yeniden ele alınış ve canlandırma sürecine dâhil edilmek istenmiştir. Haliçte uygulamayı etkileyecek projelerin birbirinden kopuk ilerlemesi, örnek alan içinde bütünlükten uzak bir planlama anlayışla belirmektedir. Altyapı ve üstyapı sisteminin kent merkezi ile kuracağı ilişki, bölgenin ekonomik gelişimi açısından uzun vadeli planlama ve disiplinler arası bir çalışmayı gerekli kılar.

Örnek alan çalışması Perşembe Pazarı ekonomik boyutta değerli bir alandır. Bu alan üzerinde karar verme ve aktivitede bulunma sürecinde merkezi idare etkin bir rol üstlenebilmektedir. Alanla ilgili projeleri aktif katılımdan uzak, tek kurumda yönlendirmek öngörüsü hâkimdir. Alanının tarih, kültür, ekonomik vb. alt yapılarının yalnız merkezi yönetim tarafından değerlendirilmek istenmesi kent yönetiminin demokrasisiyle çelişen tutumdur. Merkezi yönetimin yönlendirdiği planlama süreçlerinde demokratik ve aktif katılımların, geliştirilmesi planlanan hedeflerin belediyelerle işbirliği içerisinde oluşturulması gereklidir. Alan bağlamında söz konusu olan kıyılar, dünya ülkelerde de olduğu gibi önemle üzerinde durulan ve

mekânsal kararlarla birçok ülkeyle farklarını ortaya koydukları uygulama alanlarıdır. Bu nedenle merkezi idare bu alanlarda yerel yönetimlerin önüne geçebilmektedir. Aynı zamanda, 3621 sayılı Kıyı Yasası'nda kıyı alanların korunabilmesi ve kullanılması için toplum yararı ön planda tutularak kıyıların doğal ve kültürel özelliklerini gözetilmesine dikkat edilmiştir. Yasaların böylesi düzenleyici fonksiyonu bulunmasına karşın ülkemizde kıyısal alan, genel düzenlemelere tabii olmaktadır. Dolayısıyla yasalar ve politikalar alanın düzenlemesindeki geçerliliğini ön plana çıkaramamaktadır.

Alanın su ile ilişkisinden yola çıkılarak Haliç'in ve Perşembe Pazarı'nın İstanbul kentinin parçaları olduğu, parçaların kendine has özelliklerinin bölgeye kimlik kazandırdığı açıktır. Yapılan ve yapılacak plan ve projelerde bu husus dikkate alınmalıdır.

KAYNAKLAR

- Akın N. (2005)**, Talimhane Yayalaştırma Projesinin Düşündürdükleri, Mimarlık Dergisi, 2005/1, 84-89
- Arendt, H., (1969)**, The Human Condition, The University of Chicago Press, Chicago, II. Press, Londra
- Aydemir S, Aydemir S E, Ökten N, Öksüz A M, Sancar C ve Özyaba M (1999)** Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. Karadeniz Teknik Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Ders Notları No: 54, Trabzon
- Bartholomew, R. (1980)**. Urban design: some basic questions. Urban Design International
- Bezmez D. (2005)**, Kentsel Dönüşüm Aktörler ve Haliç, Altın Boynuzun 80'li Yıllardaki Sancıları, İstanbul Dergisi, Bileşim Yayıncılık, Sayı 61, 114-117
- Bilgin, M. T. (2003)**, "Kıyı Bantlarının Düzenlenmesinin Kentsel Tasarımı Yaklaşımı İçinde Ele Alınması", Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Bilsel, A. A., Bilsel, S. ve Bilsel, C. F. (1991)**. Kentsel kamu alanlarının düzenlenmesinde kentsel tasarım tekniğinin kullanımına planlama bütününde kuramsal yaklaşım.Kamu Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu. Mimar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Cömertler, S. (2003)**, Kentsel Dönüşümde Bir Araç Olarak Kullanılan Kentsel Tasarım Yarışmaları Üzerine Bir Tartışma, TMMOB Şehir Plancıları Odası Kentsel Dönüşüm Sempozyumu
- Çelik Z, (1998)**, Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Çetiz, M. (2000)**, "Kentsel Tasarım Uygulama Araçları, Sorunlar ve Öneriler", Yüksek Lisans Tezi, MSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran, İstanbul
- Çubuk, M. (1991)**, Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu: 23-24 Mayıs
- Çubuk, M. (1998)**, Açılış Konuşması, 9. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Çubuk M. (Editör) 2001**, Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarım ve Yerel Özellikler, 1. Uluslar arası Kentsel Tasarım Buluşması, MSÜ Yayınları, Eylül 2001
- Demirsoy M. S. (2006)**, Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent Kimliği Üzerine Etkisi (Lübnan- Beyrut- Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi Örnek Alan İncelemesi), yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran, İstanbul
- DETR & CABE** (Department of Environment, Transport and Regions, UK and Commission for Architecture and Built Environment, UK); 2001, The Value Of Urban Design, Thomas Telford Publishing.(Esra Koçdemir yüksek lisans tezinde bu bölümü derlemiştir)
- Dönertaş, A. S. (2006)**, Afet Yönetimi Kapsamında Güvenli Yerleşim Yerlerinin Tasarımı İçin Kentsel Tasarım Standartlarının Geliştirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Temmuz, İstanbul
- Erdik A. (2006)**, Kentsel Tasarımda Fiziksel Gelişimin doğal Süreçlerle Entegrasyonu Sorunu- İzmir Liman Bölgesi Proje Yarışması

- Örneğinde, Yüksek Lisans Tezi, ege Üniversitesi Fen bilimleri Enstitüsü
- Ergen Barış (2006)**, Kentsel Koruma ve Kentsel Tasarım Üzerine Bir Araştırma Tokat Örneği, yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Eyice S.,(2001)**, “Haliç ve Tarihiyesi”, Haliç 2001 Sempozyumu, 3-4 Mayıs,İSKİ, İstanbul
- Girginer S. (2006)**, Kentsel Tasarım İle Ekolojik Sürdürülebilirliğin İlişkilendirilmesi ve Toplu Konut Gelişme Bölgelerinde Örnekleme, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Eylül, İzmir
- Gökbayrak P. (2004)**, Kentsel Dönüşümde Mimarlık Nerede, Betonart Dergisi, 2004/1, 56-83
- Greene, S. (1992)**. Cityshape, communicating and evaluating community design. Journal of the American Planning Assoc.,
- Hasol, D., (1975)**, Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul
- Hattapoğlu M. Z. (2004)**, Su Olgusunun Yerleşmeler Evrimindeki Yeri ve Günümüzde Bir Kentsel Tasarım Elemanı Olarak Yeniden Yorumlanması, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kasım, İstanbul
- İnankul, Ş. ve Eryoldaş, A. (1992)**. “Post-Urbanism ve Kentsel Tasarımda Mülkiyetin Sorgulanması”, Bildiri, 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul
- İnce E. K. (2006)**, Kentsel Dönüşümde Yeni Politika, Yasa ve Eğilimlerin Değerlendirilmesi “Kuzey Ankara Girişi (Protokol Yolu), Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Temmuz, Ankara
- İlhan C. (2004)**, Yerel Yönetim Metaforunu Hatırlatan Bir Girişim, Poble-Poblenou Projesi, Betonart Dergisi, 2004/2, 21-24
- Kaplan, H., Bayraktar, N., Tekel, A., Çalgüner, T. ve Yalçın, Ö. (2003)**. Kentsel tasarım süreci ve yönetimine ilişkin bir alan çalışması; Çeşme-Dalyan yerleşiminde yeni bir yöntem denemesi. Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi,
- Karabey H. (2004)**, İzmir Konak Meydanı- Kentsel Alana Mekânını İade Etmek, Mimarlık Dergisi, 2004/7, 88-94
- Karaman, A. (1998)**, “Kentsel Tasarımda İçerik ve Ölçek”, Bildiri, 9. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Karaman,A.(1999)**, Bir Disiplin Olarak Kentsel Tasarımın Yeni Konumu ve İçeriği. I. Ulusal Kentsel Tasarım ve Kongresi Bildiriler Kitabı. Türkiye’de 10. Kentsel tasarım ve uygulamalar sempozyumu çerçevesinde bir değerlendirme. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, s. 234- 239, İstanbul
- Karaman A. 1987**, İstanbul Kentsel Gelişiminin Haliç’e Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Koçdemir e. (2006)**, Kent Mekanında Sosyal, Ekonomik ve Çevresel Değer Yaratım Sürecinde Bir Araç Olarak Kentsel Tasarım: Lizbon Expo ve

- Talimhane Örneği, Yüksek Lisans tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ocak, İstanbul
- Kuban D. (2002)**, İzmir Liman ve Çevresi Uluslararası Fikir Yarışması'nın düşündürdükleri, Yapı Dergisi, Ocak 2002
- Lang, J. (1994)**, Urban Design: The American Experience. Van Nostrand Reinhold, New York
- Lang, J. (1994)**, Urban Design: The American Experience. Van Nostrand Reinhold, New York
- Lang, J. (1994)**, Journal of Urban Design, Vol:1, No:1
- Raynsford, N. ve Lipton, S. (2000)**, Urban Design in the Planning System towards Better Practice, CABE Publications, London.
- Moughtin et al, C.; (1999)**, Urban Design Methods and Techniques, Architectural Press
- Moughtin, C. (1999)**, Urban Design- Street and Square, Architectural Press, Woburn
- Oral A. H. (2006)**, İşlevini Yitirmiş Endüstriyel Alanların Dönüşümü İçin Bütüncül Yaklaşım: Haliç Yerleşimi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü, Kocaeli
- Önem B. ve Kılınçaslan İ. (2005)**, Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik, İTÜ Mimarlık, Planlama ve Tasarım Dergisi, 2005, İstanbul
- Özaydın, G. (1993)**, Kentsel Tasarım Kapsamında Tarihi Kentsel Mekanlarda Arayüzlerin Düzenlenmesine Sistemli Bir Yaklaşım, Doktora Tezi, MSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Özdemir D. (2005)**, Kent Merkezinde Kültür Eksenli Bir Dönüşüm Projesi: Temple Bar-Dublin, Mimarlık Dergisi 2005/3, 98-105
- Özdemir H. (2007)**, Tarihi Çevrede Kentsel Peyzaj Tasarım İlkelerinin İrdelenmesi, İstanbul Zeyrek Örneğinde Bir İrdeleme, Yüksek Lisans Tezi, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Eylül, Bartın
- Özden P. P. ve Ağar D. (2008)**, Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Ocak İstanbul
- Özkan, B. (1987)**, Türk Turizminin Önemli Kaynağı Deniz ve Kıyılarına İlişkin Sorunlar, Turizm Yıllığı , Türkiye Kalkınma Bankası, Ankara
- Sert, J. L. (1956)**. Urban Design. Progressive Architecture
- Polat E. O. (2008)**, Almanya'da Kentsel Dönüşüm, Mimarlık Dergisi, 2008/2, 113-115
- Roberts, P. (2000)**, "The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration", Urban Regeneration, Roberts and Sykes ed.s, SAGE Publications, London
- Şahingür A. (2005)**, Kentsel Yenileşme Projelerinin Katılım Boyutu: Ciutat Vella ve Fener Balat Örnekleri, Yüksek Lisans Tezi ,Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ekim, İstanbul
- Tanyeli U. (2008)**, Tokyo'da Geleceği Okumak, Türkiye'yi Okumak veya Sadece Tokyo'yu Okumak, Mimarlık Dergisi, 2008/2, 85-96
- Tekeli, İ. (1992)**, Belediyecilik Yazıları (1976-1991), Yerel Yönetimler Dünyası IULA-EMME, İstanbul
- Thomas, S., (2003)**"A Glossary of Regeneration and Local Economic Development", Local Economic Strategy Center, Manchester,
- Tunçer, M. (1998)**, 9. Kentsel Tasarım ve Uygulamal Sempozyumu, "Farklı Ölçeklerde Kentsel Tasarım", Sunulan Bildiri, Mimar Sinan

- Üniversitesi, Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 21-22 Mayıs 1998.
- Turgut S, Özden P.P., Ünsal F. (editörler) (2008)**, İstanbul'da Büyük Projeler, İstanbulluşmaları 2007, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Ocak İstanbul
- Uçkaç, L. (2006)**, Kentsel Tasarımın Kent Kimliği Üzerine Etkileri; Keçiören Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü,
- Vardar A. (1997)**, Kentsel Tasarımın Farklı Çehreleri, Planlama Dergisi, 1997/2, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını,6-3
- Yarar, L. (2003)**, “Kentsel Tasarım Projelerinin Planlama Kademelenmesindeki Yeri”, Bildiri, Uluslararası 14. Kentsel tasarım ve uygulamalar sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Yılmaz Z. (2006)**, Kentsel Parklar ve Kentsel Tasarım İlişkisi “İstanbul/Gülhane Parkı Örneğinin İrdelenmesi”, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mayıs, İstanbul
- Yüctürk, E. (2001)**, Haliç Silüetinin Oluşum ve Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği Yayını, 2001, İstanbul

İnternet Kaynakları

<http://www.cabe.org.uk> (2008 Ocak)

<http://www.arkitera.com> (2008 Eylül)

www.udg.org.uk, Urban Design Group Web sitesi (2008 Ocak)

<http://www.peyzajmimoda.org.tr/> (2008 Temmuz)

<http://www.spo.org.tr/> (2008 Eylül)

www.googleearth.com (2008 Eylül)

[http:// www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr) (2008 Eylül)

<http://www.bcn.es>. (2008 Eylül)

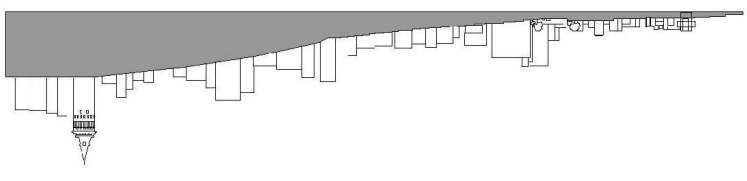
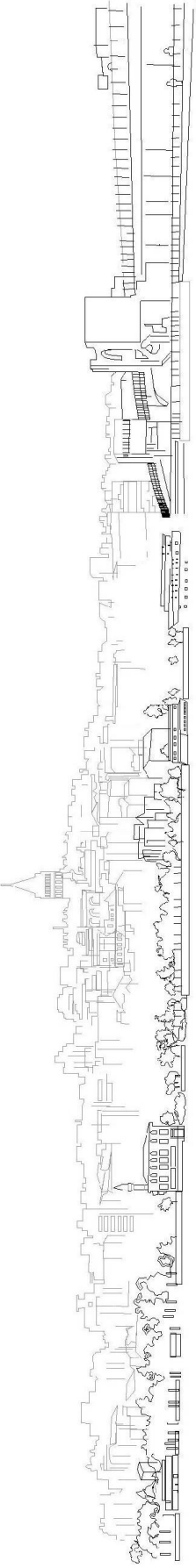
<http://www.planlama.org.tr> (Eylül 2008)

EKLER



Perşembe Pazarı Güncel Durum Görünümleri

ULASIM KADEMELENMESI VE ODAKLAR



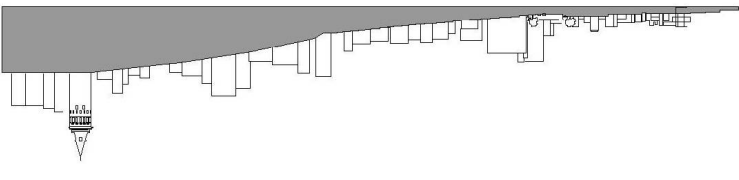
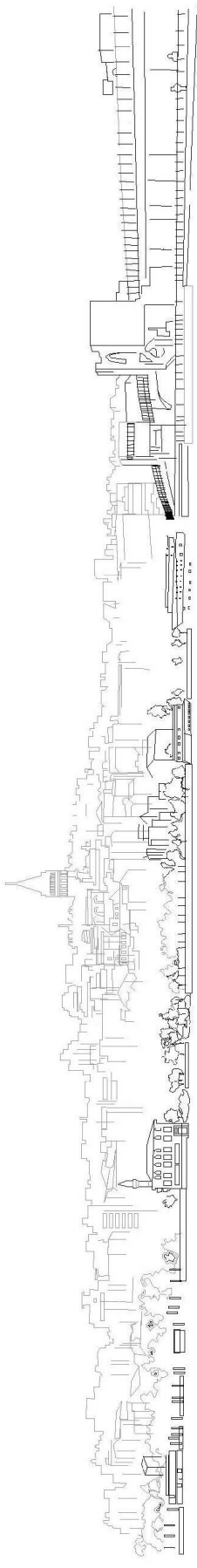
LEJAND

- | | | | | | |
|--|----------------------|--|--------------------------|--|----------------------|
| | ANA ULAŞIM AKSLARI | | YOĞUN YAYA KULLANIM AKSI | | VAPUR MOTOR İSKELESİ |
| | YAYALAŞTIRILMIŞ ALAN | | YAYA ALT GEÇİDİ | | TÜNEL GEÇİDİ |
| | OTOPARK | | MEYDANLAR /AÇIK ALANLAR | | İETT DURAĞI |



0 25m 50m

TARİHİ ESERLER



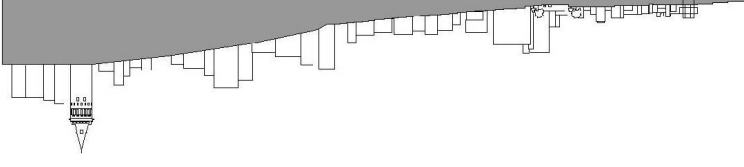
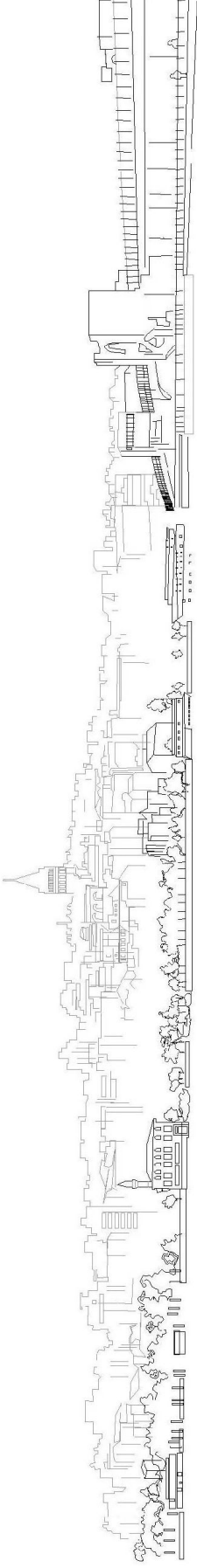
LEJAND

- TESCİLLİ ANITSAL YAPILAR
- YERİNDE OLMAYAN TESCİLLİ YAPILAR
- TESCİLLİ SIVİL MİMARİ ÖRNEKLERİ
- YERİNDE OLMAYAN TESCİLLİ YAPILAR
- YERİNDE OLMAYAN CENEVİZ SUR KALINTILARI
- CENEVİZ SUR KALINTILARI



0 25m 50m

İMAJ ANALİZİ

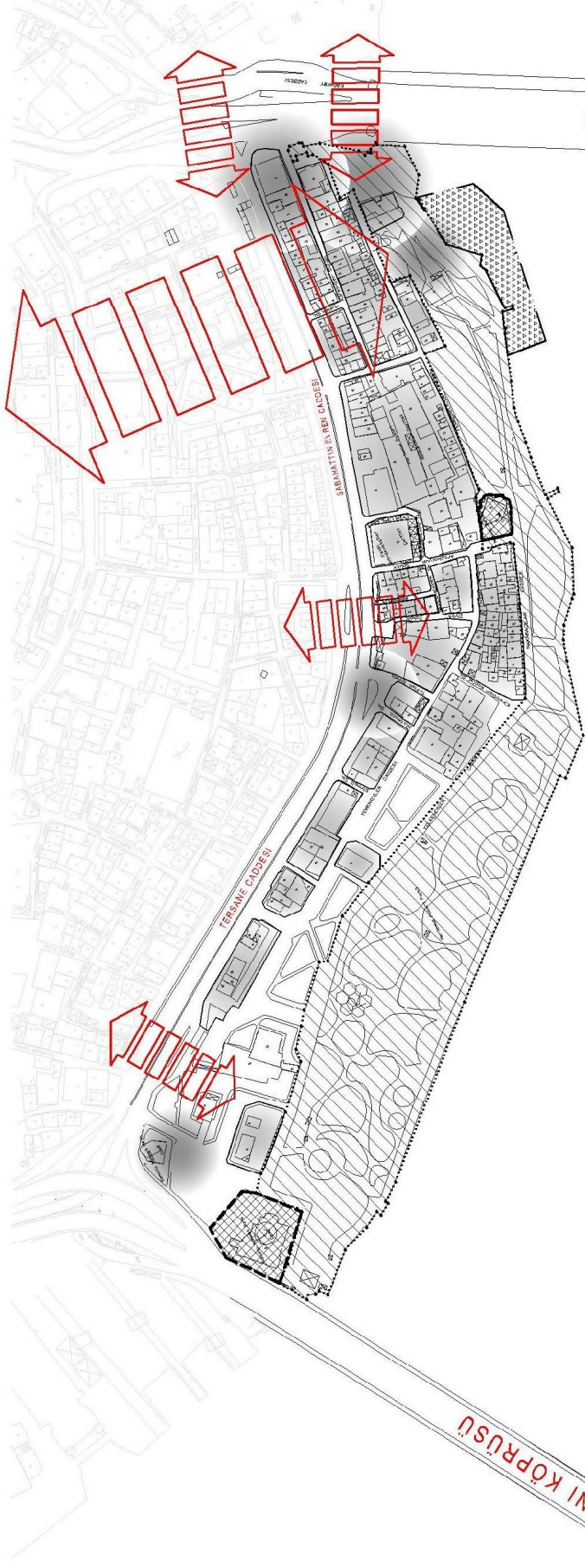
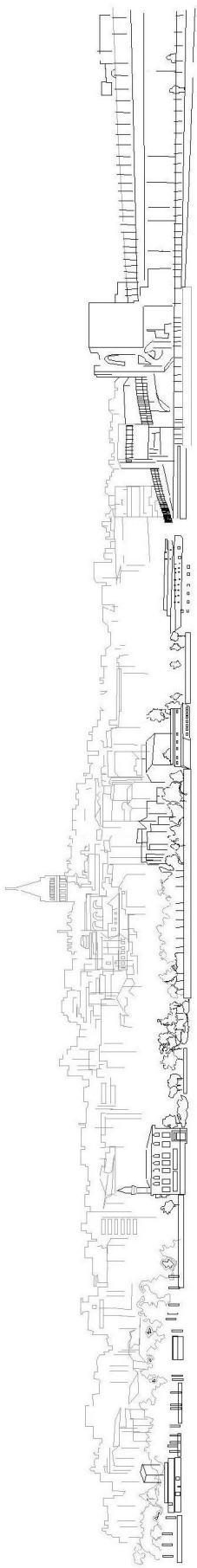


LEJAND

	BAĞLANTI ELEMANLARI		ODAKLAR
	SINIRLAR		NİRENGİLER



0 25m 50m



LEJAND

	TİCARET ALANI		GEÇİŞLER
	BOŞ YAPI		ODAKLAR
	İSKELE ALANI		MEYDANLAR-AÇIK ALANLAR
	DİNİ/ TESİS ALANI		