

T.C
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
KENTSEL KORUMA YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRKİYE'DE KENTSEL DÖNÜŞÜM VE HALIÇ
ÖRNEKLEMESİ

Nihan ÖZTAŞ (Şehir Plancısı)
Danışman : Prof. Dr. Cengiz ERUZUN

İSTANBUL-EYLÜL 2005

İÇİNDEKİLER

ÖZET	III
SUMMARY	IV
HARİTA LİSTESİ.....	V
TABLO LİSTESİ.....	V
GİRİŞ	1
Çalışmanın Amacı.....	1
Çalışmanın Kapsamı.....	2
BÖLÜM I: KENTSEL DÖNÜŞÜM OLGUSUNA KAVRAMSAL YAKLAŞIM / KENTSEL DÖNÜŞÜM GELİŞİM SÜRECİ	4
1.1 KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI VE İÇERİĞİ.....	4
1.2 DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN GELİŞİMİ	11
1.2.1 Dünyada Kentsel Dönüşümün Gelişimi.....	11
1.2.2 Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Gelişimi.....	16
1.3. BÖLÜM SONUCU.....	18
BÖLÜM II: FARKLI AMAÇLARA GÖRE KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN UYGULAMA ALANLARI	20
2.1 GECEKONDU OLGUSU VE KONUT ALANLARINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM	20
2.2 KENT MERKEZLERİNDE KENTSEL DÖNÜŞÜM.....	22
2.3 AFET ZARARLARINI VE KENTSEL RİSKLERİ AZALTMAK AMAÇLI KENTSEL DÖNÜŞÜM	23
2.4 SANAYİ ALANLARININ KENT MERKEZLERİNİ TERK ETMESİ SONUNDA OLUŞAN FONKSİYONEL DÖNÜŞÜM.....	25
2.5 BÖLÜM SONUCU.....	28

BÖLÜM III: HALIÇ MEKANI VE GELİŞİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER..29

3.1 FİZİKİ VERİLER.....	29
3.2 HALIÇ'TE TARİHSEL BİRİKİM.....	30
3.2.1 İlk Çağlarda Haliç.....	30
3.2.2 Bizans Döneminde Haliç.....	31
3.2.3 Osmanlı Döneminde Haliç.....	35
3.2.4 Cumhuriyet Döneminde Haliç.....	41
3.3 BÖLÜM SONUCU.....	57

BÖLÜM IV: HALIÇ MEKANININ KENTSEL DÖNÜŞÜM OLGUSU İÇERİSİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ.....59

4.1 HALIÇ KENTSEL MEKANININ TAŞIDIĞI POTANSİYELLER.....	59
4.2 HALIÇ BÖLGESİNİN DÖNÜŞÜMÜNÜ YÖNLENDİREN PROJELER...62	
4.3 BÖLÜM SONUCU	67

BÖLÜM V: SONUÇ VE ÖNERİLER.....68

KAYNAKLAR.....	71
ÖZGEÇMİŞ.....	73

ÖZET

Avrupa ve Amerika'da sanayileşme sonrası kentlerde oluşan sorunların çözüm arayışları sonucu oluşan kentsel dönüşüm olgusu, Ülkemizde özellikle son yıllarda gündeme gelmiştir.

Kentsel dönüşümü; ekonomik, sosyal ve fiziksel yönden sorunlar yaşayan sağlıklı kent parçalarının yeniden yapılanmasının sağlanıp kente kazandırılması için kullanılan yöntem, program ve araçların bütünü olarak tanımlamak mümkündür.

Köhneleşen kent merkezleri, fonksiyonunu yitiren sanayi alanları, afet riski taşıyan yerleşim bölgeleri, gecekondular alanları, tarihi konut alanları kentsel dönüşüm olgusunun uygulama alanları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Haliç, konumunun getirdiği avantajla yüzyıllar boyu İstanbul'un odak merkezi olmuştur. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul'u bir dünya kenti yapmak ve İstanbul'un dünya kentleri arasındaki rekabet gücünü artırmak için Haliç'in geçmişten gelen tarihini, doğal güzelliklerini, kültürünü ön plana çıkararak proje ve yatırımlara ağırlık vermiş ve Haliç'i "Kültür ve sanat vadisi" olarak tanımlamıştır. Bu tanımlama çerçevesinde Haliç'te olumlu anlamda bir dönüşüm süreci başlamıştır.

Bu çalışmada; Dünyada ve Türkiye'deki Kentsel dönüşüm olgusu irdelenerek, Haliç'in geçmişten günümüze geçirdiği evrim ve son yıllarda Haliç'te uygulanan kentsel dönüşüm çabaları değerlendirilmiştir.

SUMMARY

The concept of “Urban Transformation”, which has originated from the analysis and works to solve the problems occurred in cities in Europe and America after industrialization, has been more popular in the last few years in our country, Turkey.

Urban Transformation can be defined as the whole of the methods, programs and tools to regenerate the urban districts having economical, social and physical problems and to regain them to the cities.

Dilapidated urban centers, industrial areas lost their functions, residential areas having risk of disaster, slums and historical residential areas can be thought as application areas of Urban Transformation.

Haliç (Golden Horne) has been a node of Istanbul through centuries using its advantages originating from its location. Istanbul Metropolitan Municipality has been focusing on new projects and investments about Halic and called it “Valley of Culture and Arts” in order to make Istanbul a world city and more powerful in competence with other world cities using history, natural beauty and culture of Halic. Under this perspective, an Urban Transformation progress has been started in Haliç.

In this thesis, the evolution of Halic from past to now and the efforts for Urban Transformation project, which has been applied there in the last few years, have been mentioned by examining the concept of Urban Transformation from all over the world and Turkey.

HARİTA LİSTESİ

Harita 3.1. 1422 yılı Christoforo Boundelmonte'nin Konstantinopolis Haritası	34
Harita 3.2. 1435 yılı İstanbul Haritası- Matrahçı Nasuh	34
Harita 3.3 1558 yılı İstanbul Haritası-G.A. Vavassore	36
Harita 3.4 1662 yılı İstanbul Haritası	38
Harita 3.5 1730 yılı İstanbul Haritası-J.B. Homann	39
Harita 3.6 1885 yılı İstanbul Haritası	41
Harita 3.7 1937 yılı Prost Planı	46
Harita 4.1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç Projeleri	66

TABLO LİSTESİ

Tablo 1.1 Kentsel Dönüşüm Pratiği Gelişim Süreci	15
--	----

GİRİŞ

Özellikle sanayileşme sonrası, oluşan kentleşme sorunlarına çözüm arayışlarında bir araç olarak kullanılan kentsel dönüşüm olgusunun, gerek Dünya'daki, gerekse Türkiye'deki ana hedefi sağlıklı ve yaşanabilir kentler yaratmak amacıyla sağlıksız kent parçalarının yeniden yapılandırılarak kentte tekrar kazandırılmasıdır.

Ülkemizde özellikle son zamanlarda gecekondular ve kaçak yapılaşmış alanların yaşam standartlarının iyileştirilmesi amacıyla bir planlama aracı olarak kullanılan kentsel dönüşüm uygulamalarının, uygulama alanları eski kent merkezleri, fonksiyonunu yitiren sanayi alanları, afet riski taşıyan yerleşim bölgeleri, tarihi konut alanları vb. köhneleşen, sağlıksızlaşan, işlevini yitiren ve çeşitli sorunların yaşandığı kent parçaları olarak çeşitlendirilebilir.

Haliç bölgesi de geçmişten günümüzde yaşadığı sorunlar, geçmişte uygulanan yanlış planlama stratejileri nedeniyle kimliğini kaybetme süreçleri, konumu ve doğal, tarihi ve kültürel zenginliklerinin ortaya çıkarılması hedefi gibi nedenlerden dolayı kentsel dönüşüm uygulamalarında hedef bölge halini almıştır.

Çalışmanın amacı

- Bir kavram kargaşası içerisinde bulunan Kentsel Dönüşüm olgusunun anlam ve içeriğinin neler olduğunu açıklamak,
- Kentsel Dönüşüm olgusunun süreç içerisinde anlam ve uygulama alanında nasıl bir farklılık geçirdiğini anlatmak,
- Kentsel Dönüşümün uygulama alanlarının neler olduğunu belirlemek,

- Haliç'in İstanbul için önemini ortaya koyarak dönüşümün Haliç için önemini vurgulamak,
- Haliç'in geçirdiği ve geçirmekte olduğu planlı ve/veya plansız dönüşümlerin neler olduğunu ortaya koymak,

Çalışmanın amaçlarını oluşturmaktadır.

Çalışmanın kapsamı

Bu amaçlar doğrultusunda çalışma 5 bölümde değerlendirilmiştir. Bölümler şu şekilde sıralanabilir:

1. bölümde Kentsel Dönüşüm kavramının içeriğine yönelik genel bir değerlendirme yapılmış, Kentsel Dönüşümü yönlendiren eylem biçimleri (koruma, kentsel yenileme/yenilenme, rehabilitasyon, kentsel yeniden canlandırma, yeniden geliştirme, kentsel yenileşme, kentsel yeniden oluşum, soylululaştırma) hakkında genel bilgiler verilmiştir. Diğer yandan kentsel dönüşümün Dünyada ve Türkiye'de gelişim süreci anlatılarak anlam ve içeriğindeki değişimler ortaya konmuştur.

2. bölümde eski kent merkezleri, fonksiyonunu yitiren sanayi alanları, afet riski taşıyan yerleşim bölgeleri, gecekondular alanları, tarihi konut alanları vb. köhneleşen, sağlıksızlaşan, işlevini yitiren ve çeşitli sorunların yaşandığı kent parçalarında yapılan kentsel dönüşüm uygulamalarının nedenleri ortaya açıklanmıştır.

Çalışmanın 3. bölümünde; Haliç kentsel mekanının genel özellikleri tanımlanmış, tarihsel süreç içerisinde sürekli değişim içerisinde bulunan Haliç'in ilk çağlardan başlayarak Roma, Bizans ve Osmanlı döneminden

günümüze kadar geçirdiği değişim ve dönüşümler, dönüşümünü etkileyen plan kararları irdelenmeye çalışılmıştır.

4. bölümde; Haliç'in geçmişten günümüze taşıdığı tarihi, kültürel ve doğal değerler değerlendirilerek, taşıdığı potansiyelleri ortaya konulmuş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin uyguladığı ve uygulamayı düşündüğü proje ve yatırımlar belirtilmiş ve bu çalışmaların Haliç kentsel mekanı üzerinde yaratacağı dönüşümler değerlendirilmiştir.

5. bölüm olan sonuç bölümde ise çalışma kapsamında yapılan incelemelerin bütününe ilişkin genel bir değerlendirme yapılmıştır.

BÖLÜM I: KENTSEL DÖNÜŞÜM OLGUSUNA KAVRAMSAL YAKLAŞIM / KENTSEL DÖNÜŞÜM GELİŞİM SÜRECİ

Bu bölümde; Kentsel Dönüşüm kavramının içeriğine yönelik genel bir değerlendirme yapılmış, diğer yandan Kentsel Dönüşüm olgusunun geçirdiği gelişim süreci periyotlara ayrılarak incelenmiştir.

1.1 KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI VE İÇERİĞİ

Kentsel dönüşüm fiziksel, sosyal ve ekonomik faktörlerden dolayı kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verememeye başlanmış ekonomik sosyal ve fiziksel yönden sorunlar yaşayan sağlıklı kent parçalarının yeniden yapılanmasının sağlanıp kentte kazandırılması olarak tanımlanabilir.¹

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

Diğer yandan değişim ve dönüşümü tek bir yöntemle hayata geçirmek mümkün değildir. Her kentsel alt bölgenin kendi özellikleri ve gereksinimleri uygulanacak yöntemi belirlemede yol gösterici olmalıdır. Söz konusu yöntemler kentlerin mevcut mekan ve yapı potansiyelini, özgün kimliğini yaşayan nüfusu ile birlikte değerlendirilmek ilkesinden hareketle bir düşünüş süreci yaşamakta olan kentler ve/veya kentsel alanların başarıyla geri kazanılmasını sağlamaya yardımcı olmaktadır.

¹ AKALIN E. (2003) "Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliğine Yönelik Bir Alan Araştırması, Dolapdere Örneği" İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul, s.8

Kuşkusuz Avrupa birliği'ne uyum süreci içinde de her adımda önemli vurgulanan "sürdürülebilir kentleri yaratmada en önemli adım mevcut kentsel alanların tüketilmiş alt bölgelerini geri kazanmakla atılabilir." ²

Ülkemizde kentsel dönüşüm olgusu farklı nedenlere dayalı olarak ortaya çıkmıştır. Göç, hızlı ve plansız kentleşme, buna bağlı olarak gecekondulaşma ve yasa dışı yapılaşma, tarihi ve kültür varlıklarının korunamaması, ve 1999 depremi sonrasında kentlerdeki yapı stokunun depreme dayanıklılığının araştırılması gibi etmenler ve bu etmenlere aranılan çözümler Türkiye'de kentsel dönüşümü gündeme getirmiştir.

Kentsel Dönüşümün Türkiye pratiğindeki kullanımına bakıldığında şu şekilde tanımlanabilir:

Yaşanabilir sağlıklı kentlerin yaratılması genel hedefiyle birlikte;

- *kaçak yapılaşmış alanların dönüştürülmesi,*
- *doğal afetlerle doğrudan etkilenecek olan sakıncalı alanlarda yer seçmiş konut veya başka kullanım alanlarının dönüştürülmesi,*
- *kent içinde kalan kullanımı sakıncalı çalışma alanlarının dönüştürülmesi,*
- *kent içinde niteliksiz, sağlıksız alanların ve yaşanabilir kent standartları dışında kalan alanların dönüştürülmesi,*
- *işlevini yitirmiş tarihi mekanların, koruma alanlarının dönüştürülmesi³*

amaçlarıyla kullanılan ve belirli aktörler tarafından uygulamaya geçirilen bir planlama aracıdır.

Günümüzde kentsel dönüşüm kavramı ve içeriği ile ilgili kavram kargaşası yaşanmaktadır. Geçmişten günümüze ülkelerin sosyal, yasal, yönetsel ve

² ÖZDEN P.P. (2002), Yasal ve Yönetmelik Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması: Türkiye Örneği, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, s.151

³ BAYRAKTAR E.(2004), www. Toki.gov.tr /html/metinler /kentsel donusun_son.doc,

ekonomik yapılarının farklılığından ve değişmesinden dolayı farklı yöntemler kullanılarak kent mekanındaki değişime atıf yapılan kentsel dönüşüm yönlendirilmiştir. Kentsel dönüşüm kavramını netleştirmek için dönüşümü yönlendiren eylem biçimlerini ve dolaylı olarak bağlantılı olan kavramları da tanımlamak gerekir. Kentsel dönüşümün uygulanmasında bir araç olarak kullanılan kentsel yenileme/yenilenme, rehabilitasyon, kentsel yeniden canlandırma, yeniden geliştirme, kentsel yenileşme, kentsel yeniden oluşum, soylululaştırma gibi kavramlarını tanımlamak kentsel dönüşüm kavramının açıklamasında önemli rolü olacaktır.

Koruma (Conservation)

Koruma bir etkilik alanı olarak çok geniş kapsamlı bir kavramdır. Her tür korumanın temel bütünleşmesinden, yeniden kullanım için değiştirilmesine, arkeolojik korumadan, kentsel yenilemeye, peyzaj düzenlemeden, doğal çevrenin korunmasına, kadar birçok konuyla dolaylı ya da dolaysız ilişkisi bulunmaktadır. Genel olarak koruma bir varlığı tehlike ve dış etkilere karşı güvence altına almak olarak tanımlanabilir.

Kentsel koruma ise toplumun geçmişteki sosyal ekonomik koşullarını ve kültürel değerlerini yansıtan fiziksel yapısının günümüzün değişen sosyal ve ekonomik koşulları altında yok olmasına engel olmak ve çağdaş toplumla, çağdaş gelişmelerle bütünleşerek yaşamını sağlamak olarak tanımlanabilir.⁴

Rehabilitasyon (Rehabilitation)

Sözlük anlamı esenleştirme, ıslah etme, iyileştirme, sıhhileştirme olarak tanımlanmaktadır. Rehabilitasyon zamanla yıpranmış, çeşitli eklemeler ve

⁴ENGİN F. (1997), Kentsel Korumaya İlişkin Model Araştırması/Balat Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, s.13

değişikliklerle yoğunlukları artmış ancak özgün niteliğini henüz kaybetmemiş yapı ve bina gruplarının yeniden bir düzenleme ile sağlıklı bir hale getirilmesi eylemidir.

Rehabilitasyonla binaların çağdaş teknik imkanlara kavuşturulması tamir ve bakım ile yenilemelerinin sağlanabileceği gibi çevre şartlarının da iyileştirilmesini amaçlanmaktadır.

Rehabilitasyondaki amaç bozulan mesken içi ve mesken dışı çevre koşullarının iyileştirilmesidir. Kentsel mekandaki binalara yapılan müdahale bina strüktürüne dokunmadan binanın yeniden organizasyonu şeklinde olmaktadır.⁵

Yenilenme- Yenilenme (Renewal-Renovation)

Kentsel alanın yenilenmesi konu olan bu eylem türü içinde yıkıp yeniden yapma anlamını da barındırmaktadır.

Kentsel yenileme eylemi kentsel fonksiyonların ve sosyal ekonomik yapılanmanın gelişimi ve değişimine bağlı olarak eskime ve köhneme sürecine girmiş olan kentsel mekanların gereksinimleri sonucunda oluşmaktadır.

Bu nedenle kentsel yenileme sadece tarihi kent merkezlerinde değil farklı bölgelerdeki eskimiş dokularda da uygulanmaktadır. Kentsel yenilemeyi kentsel strüktür içinde eskimiş bölgelerin veya mekanların yıkılarak yeniden yapılanmaları şeklinde tanımlanabilirken köhneme ve eskimenin giderilmesi

⁵ KESKİN D. (2004), Yenileşmenin Uygulandığı Kentsel Sit Alanlarında Turizm Yatırımlarının Önemi (Tarihi yarımada – Beyoğlu örneği), Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul

olarak da düşünölmelidir. Bu nedenle dinamik bir özelliğe sahip olduğu düşünölebilir. Yani yenileme eskimeye karşı gelişen bir reaksiyondur.

Yenileme sürecinde eskime yaşanan kentsel bölgelerin yıkılmaları ve daha sonraki aşamalarda fiziksel çevre ve altyapı projeleri düzenlemeleri ile yeniden gelişmesinin sağlanmasını amaçlayan bir eylem türüdür.⁶

Yeniden Canlandırma-Canlandırma (Revitalization)

Sosyo-kültürel, ekonomik ya da fiziksel açılardan bir çöküntü süreci yaşamakta olan kentsel alan parçalarının, çöküntüye neden olan faktörlerin ortadan kaldırılması ya da değiştirilmesi sonucu, o alanın tekrar hayata döndürölmesi, canlandırılmasıdır.⁷

Kentlerde yaşanan hızlı nüfus değişimleri ve göç hareketleri, ekonomik yapıdaki değişiklikler ve planlama sürecindeki aksamalardan doğan problemler tarihi kent merkezlerindeki sosyal, ekonomik, ve fiziki yapıya zarar vermekte ve bu alanlarda bir çöküntüye neden olmaktadır. Yeniden canlandırma bu alanlardaki köhneme ve gerilemenin durdurulması ve temizlenerek gelişmesini sağlamak için yapılmaktadır.⁸

Yeniden Geliştirme (Redevelopment)

Yeniden geliştirme koruma ve rehabilitasyonun ihtiyaçlara cevap veremeyeceği durumlarda yapılan çalışmalardır.

⁶ KESKİN D. (2004), A.G.K.

⁷ ÖZDEN P.P.(2004), "Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği" [www. İstanbul.edu.tr /siyasal/Türkçe/ Dergi/Sayı%2023-24/20.htm](http://www.İstanbul.edu.tr /siyasal/Türkçe/ Dergi/Sayı%2023-24/20.htm),

⁸ KESKİN D. (2004), A.G.K.

Yeniden geliştirme şehir yenileme planının yapımından sonra kamu araştırmasının yapılması ilgili kurullardan öneriler alınması ve ekonomik canlılık sağlayacak şekilde gelişmenin sağlanmasıdır.⁹

Yeniden Oluşum, Yenileşme (Regeneration)

Yerel ekonomiye ait dinamikleri harekete geçirmek yoluyla fiziksel ve sosyal açıdan çöküntü sürecine girmiş kentsel alanları yeniden yaşanabilir, canlı alanlar haline getirmeyi ve kentte yeniden kazandırmayı hedefleyen kapsamlı ve entegre bir vizyon ve eylem bütünüdür,¹⁰ diye açıklanmaktadır.

Kentsel problemlere yeniden çözüm oluşturabilecek kapsamlı entegre izlenim ve hareketin yanı sıra değişim gösteren alan hakkında ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarla ilgili düzeltme ve gelişmenin tümü olarak tanımlanmaktadır. Yenileşme 1990'lı yıllarla birlikte yenileme kavramının gelişmesiyle ortaya çıkmıştır. Yenileme fiziksel boyutu ele alırken yenileşme fiziksel boyutla birlikte ekonomik ve sosyal boyutu da içeriğine almaktadır.

Yenileşme kentlerde yaşanan problemlerin çözülmesi ve bir alanın ekonomik fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarının iyileştirilmesine yönelik çözüm sağlayan kapsamlı entegre olmuş vizyon ve eylem bütünüdür. Kentsel yenilemeyi sosyo-ekonomik ve fiziksel yapının yeniden yapılandırılması olarak da eşleştirmek mümkündür.

Yenileşmeyi kentsel yenilemenin istek başarı ve amaçlarından yola çıkar, kentsel genel misyonunu taşır ve rehabilitasyonun eylemci yaklaşımını metot edinir. Yenileşme kamuyu, özel sektörü ve katılımcı olarak halkı bir araya getiren müdahaleci bir yaklaşımdır. Kentsel mekanların gelişmesi için

⁹ KESKİN D. (2004), A.G.K.

¹⁰ ROBERT P.-SKYES H.(2000) "Urban Regeneration s Handbook", Sage Puplications, London, s.17

değişen sosyal ekonomik çevresel ve politik durumlara karşı örgütlenmeyi politika ve eylemlerin belirlenmesini sağlar.

Kentsel yenileşmenin kent planlama ve kentsel korumanın ortak bir buluşma noktası olduğu görüşünün yanı sıra kamu ve özel sektör içinde ortaklıklar yolu ile oluşan bir buluşma noktası olduğu görüşü de vardır.

Kentsel yenileşme kentsel gelişimin amaçlarını içeren ve bununla birlikte rehabilitasyon ve yeniden canlandırmanın sürekliliğini savunan korumacı yaklaşımları olan bir planlama yaklaşımıdır.

Kentsel yenileşmenin rehabilitasyon yeniden geliştirme yeniden canlandırma ve yenilene gibi metotlardan farkı daha uzun dönemli daha stratejik ve kararlı bir tutum göstermesidir.¹¹

Soylulaştırma (Gentrification)

Eski kent merkezlerindeki yenilenme sürecinde ortaya çıkan ve bu alanlarda yaşayan düşük gelir grubunun yerine daha yüksek gelir grubuna mensup kişilerin yerleşmeleriyle oluşan sosyal ve fiziksel yenileme ve değişim olarak tanımlanmaktadır. "Gentrification" terimi Türkçe'ye Gönül Tankut tarafından soylulaştırma olarak kazandırılmıştır. Bununla birlikte burjuvalaştırma, mutenalaştırma gibi farklı terimlerde kullanılmaktadır. Burada önemli olan mekanın fiziksel olarak değişiminden çok mekanda yaşayan toplum sınıfının değişmesidir. Soylulaştırma, daha üst gelir grubunun düşük gelir gruplarının yerini alarak köhnemekte olan yada köhnemiş bölgeleri sosyal ekonomik fiziksel ve çevresel olarak üst seviyeye çıkarmasıdır.¹²

¹¹ KESKİN D. (2004), A.G.K.

¹² KESKİN D. (2004), A.G.K.

1.2 DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN GELİŞİMİ

1.2.1 Dünyada Kentsel Dönüşümün Gelişimi

Kavram olarak Kentsel Dönüşüm'ün ortaya çıkışı 20. yüzyılın başlarına rastlamaktadır. Dünyadaki kentsel dönüşüm yaklaşımları bakımından gruplandırarak genelleştirilebilen birbirini takip eden dört farklı döneme ayırmak mümkündür.

1. Dönem: Şehirlerin yeniden yapımı ve Endüstrileşme (1910-1940)

Sanayi devrimi sonrasında Avrupa'nın büyük kentlerinde işçi sınıfının içinde bulunduğu insanlık dışı koşullar bir çok düşünürü ve mimarı etkilemiş varolan kentin daha iyiye, daha yaşanabilir bir hale dönüştürülmesi gerekliliği üzerinde tartışmalar yapılmaya başlamıştır. Engels İngiltere'nin Manchester ve Liverpool gibi sanayileşmiş kentlerinde işçi sınıfının yaşam koşullarına odaklandığı incelemelerinde karşılaştığı durumun korkunçluğunu anlatırken modern kentin sorunları üzerine verilmiş ilk önemli ürünlerinden birini de ortaya koymuştur. Öte yandan ortaya çıkmış olan ütopyacı akımlarda bu gözlemlerle birleşerek bu anlamda ilk kentsel dönüşüm fikrinin ortaya çıkmasına ön ayak olmuştur.

Ebenezer Howard'ın "bahçe Şehrinde" Tony Garnier'in ya da diğer ütopyacıların fikirlerinde ya da öngörülerinde varolan ortak nokta, fiziksel dönüşüm aracılığıyla bütünsel bir sosyo-ekonomik, kültürel ve siyasal dönüşümün hedeflenmesidir. Liberal bir düzen eşliğinde dizginlenmemiş bir kapitalizmin kentlerde yarattığı sorunların ortaya konacak yeni ufuklar ve yeni özel gelecek tasarımları ile ortadan kaldırılabilceği hatta insanlığın yüzlerce yıldır özlemini çektiği ideallerin yaşanır hale getirilebileceği inancı hakimdir. Bu inanış doğrultusunda ortaya konmuş olan fiziksel formlar ve tasarım

ilkeleri modern kent planlanmasında ve tasarımıında hala etkisini sürdürmektedir.

2. Dönem: Şehirlerin savaş sonrası yeniden inşası ve sanayinin desantralizasyonu (1940-1960)

1950'li yıllarda savaşın takiplerinin giderilmeye çalışıldığı ve şehirlerin yeniden inşasının ve binaların fiziksel onarımının yapıldığı yıllar olmuştur. İlk yenileme eylemleri de bu dönemde sefalet yuvaları olarak adlandırılan "slum"ların temizlenmesiyle başladığı bilinmektedir. Tüm bir alan parçasının yıkılıp yerine yeni bir şehir dokusu inşa edilmesi, yeni caddeler oluşturularak trafik sisteminin yeniden organize edilmesi gibi eylemleri içeren bu politika 1960'larda tarihi yapıların korunması düşüncesinin yerleşmesiyle terk edilmiştir.¹³

Bu dönem Buldozer Dönemi olarak adlandırılabilir Avrupa'da 1950'lerde 2. dünya savaşında yıkılan konut alanlarından sonra ikinci yıkım dönemi buldozer operasyonlardır. Bir dönem işçilerin barınması için inşa edilen alanlar sorun haline gelmiş hükümetler bu alanların yeniden sağlıklı hale getirileceği vaadiyle yıkımlara başlamıştır.¹⁴

Hükümet liderliğinde, yerel otoriteler ve özel sektörün desteğiyle slum temizleme ve yeniden yapılanma döneminde yüksek katlı binalar ve endüstrileşmiş inşa teknikleri kullanılmaya başlanmıştır.¹⁵

¹³ ÖZDEN P.P. (2002), A.G.K., s.19

¹⁴ ERDEN D.(2003), Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, s.25

¹⁵ AKALIN E. (2003), A.G.K., s.13

3. Dönem: Sanayinin Desantralizasyonu ve Fiziki Müdahaleler (1960-1980)

1950'lerdeki buldozer yöntemi ile temizleme operasyonları ve büyük ölçekli yeniden geliştirme projeleri, sosyal ve ekonomik ihtiyaçları karşılamakta yetersiz kalmış tüm karı yüksek gelir gruba transfer ederek toplumda rahatsızlık yaratmıştır. 1960'larda, yerel yönetimler ve merkezi idareler daha yumuşak politikalara ve idarelere yönelmişlerdir. ¹⁶

Ayrıca bir alanın yıkılıp yeniden yapılmasının ekonomik özellikle sosyal maliyetinin, alanın iyileştirilmesine göre çok daha ağır yükler getirdiği görülmüştür. Bu nedenlerden dolayı özellikle kent merkezleri gibi büyük çıkar çatışmalarının bulunduğu alanlarda rehabilitasyon uygulamalarına gidilmek tercih edilmiştir. Bu dönem konut ve merkezi iş alanlarında rehabilitasyon uygulamalarının yaygın olarak kullanıldığı bir dönem olmuştur.

Bu dönemde politik ortam içinde bireylerin eşitliğine dayanan ve bireylerin bir şekilde kararlara katılımı hakkının olması gerektiğini savunan görüşler ağırlık kazanmaya başlanmıştır. Geleneksel plancı kendi değerlerini tüm topluma dayatmakla suçlanmıştır. Tepeden gelen bir planlama değil, aşağıdan yukarıya bir planlama talebi ortaya çıkmıştır. ¹⁷

Bu dönemde konut alanlarındaki rehabilitasyon hareketlerinin yanı sıra uluslar arası ölçekte kentlerin ve kültür varlıklarının korunması ile ilgili ortak politikalar benimsenmesi yolları araştırılmış ve kültür varlıklarının insanlık mirası olduğu ve bu bilincin geliştirilip yaygınlaştırılmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır. ¹⁸

¹⁶ ERDEN D.(2003), A.G.K., s28

¹⁷ ERDEN D.(2003), A.G.K., s.28

¹⁸ ERDEN D.(2003),), A.G.K., s.32

4. Dönem: Şehirlerin Yeniden Yapılandırılması (1980-günümüz)

Bu dönemde kentsel dönüşüm için politikaların üretildiği, yenileme yaklaşımlarının sadece ekonomik ve mekan açısından değerlendirilmeyip sosyal boyutunda içine katıldığı bir dönem olmuştur.

1980'lerde savaş sonrasının büyük sosyal konut alanlarında yeni ve umulmadık bir şehir yenileme konusu ortaya çıkmıştır. Bu alanlarda artan sorunlar teknik kusurlara yol açmış, toplumsal kargaşa kamu otoritelerinin müdahalesini zorunlu kılmıştır. Bu deneyim, bir çok ülkede şehir yenilemenin içeriğinde yenilemeyi sona ulaştıran bir görev olarak algılama yerine sürdürürlüğü olan ve yerleşmelerdeki sosyal ve fiziksel sorunları birlikte çözmeyi hedefleyen bir anlayışla değişiklik yapılmasını gerektirmiştir.

1981 yılında Avrupa Konseyi "Urban Renawal" adlı bir kampanya başlatmıştır. Ancak bu ifadenin yıkıp yeniden yapma anlamı içermesinden duyulan endişe ile kampanyanın adı "Urban Renaissance" olarak değiştirilmiştir. Kampanyanın amaçları dört ana başlıkta ifade edilmektedir.

- *Şehirlerde yaşam koşullarının geliştirilmesi*
- *Şehirlerin şimdiki ve gelecekteki rollerinin tanımlanması ve ne olacağına tartışılması*
- *Şehirselleşmenin geliştirilmesi için mevcut yasaların uygulanması ve yeni yasal dayanaklar elde edilmesi*
- *Şehirselleşme sorunlarıyla ilgili idari ve teknik yöntemlerin geliştirilmesi*

1990'larda kent planlamada kavramsal olarak en çok tartışılan planlama yaklaşımlarından biri stratejik planlamadır. Stratejik planlama kentsel ve bölgesel ölçekte ulaşım, sağlık, çevre gibi konulara bütüncül bir bakış açısıyla ortaya çıkmıştır.¹⁹

¹⁹ ERDEN D.(2003),), A.G.K., s.39

DÖNEM	1950'LER	1960'LAR	1970'LER	1980'LER	1990'LAR
POLİTİKA TÜRÜ	Yeniden İnşa Etme	Yeniden Canlandırma	Yenileme	Yeniden Geliştirme	Yeniden Oluşum
Genel Strateji ve Yöneliş	Çöküntü alanlarının genellikle master plana dayalı olarak yeniden inşası ve genişletilmesi, banliyölerin büyümesi	1950'lerin anlayışının devam etmesi, kenar yerleşmelerin ve banliyölerin büyümesi, rehabilitasyonda ilk adımların atılması	Yenileme ve mahalle projelerinde yoğunlaşma, banliyölerde gelişme sağlanması	Gelişme ve yeniden gelişim projelerinin yapılması, donanma ve şehir dışı projeleri	Daha kapsamlı politika ve uygulamanın olduğu daha hassas planlar
Anahtar Aktörler	Merkezi ve yerel hükümet, özel sektörde yer alan girişimciler ve müteahhitler	Özel sektör ve kamu sektörü arasında denge arayışı	Özel sektörün rolünün artması ve yerel hükümet etkisinin azaltılması	Özel sektör ve uzman birimlere önem verilmesi, ortaklıkların geliştirilmesi	Baskın yaklaşımla işbirliği
Uygulama Düzeyi	Yerel ve arsa ölçeği üzerinde durma	Uygulamada bölgesel düzeyin ortaya çıkışı	Başlangıçta bölgesel ve yerel düzey sonra yerel etkinin öne çıkışı	1980'lerin başlarında alan üzerinde yoğunlaşma ardından yerel ölçek üzerinde durma	Stratejik perspektifin yeniden tanıtımı, bölgesel eylemlerin gelişimi
Ekonomik Düzey	Özel sektörün az da olsa için de bulunduğu kamu yatırımları	1950'lerin devamında özel sektörün büyüyen ilgisi	Kamu sektöründe kaynak kısıtlaması ve özel sektör yatırımlarının artışı	Seçilen kamu fonları ile özel sektörün hakimiyeti	Kamu, özel sektör ve gönüllü fonlar arasında giderek artan denge
Sosyal İçerik	Konut ve yaşam standartlarının geliştirilmesi	Sosyal koşulların ve refahın geliştirilmesi	Toplumsal temelli eylemler ve artan yetkiler	Seçici devlet desteği ile toplumun kendi çözümlerini üretmesi	Toplumun rolünün önem kazanması
Fiziksel Durum	Merkez ve banliyölerdeki alanların yer değiştirilmesi	Mevcut alanların rehabilitasyonunun 1950'li yıllara paralel olarak devam etmesi	Şehirlerin köhnemiş alanlarının daha kapsamlı olarak yenilenmesi	Yer değiştirme ve yeniden gelişme ana planlarının yapılması	1980'lerden daha mütevazı
Çevresel Yaklaşım	Peyzaj düzenlemeleri ve yeşillendirme	Seçilmiş gelişmeler	Yeni buluşlarla çevresel gelişimin sağlanması	Daha geniş kapsamlı çevresel yaklaşımlar	Çevresel sürdürülebilirlik açısından daha geniş kapsamlı bir bakış açısı

Tablo 1.1 Kentsel Dönüşüm Pratiği Gelişim Süreci ²⁰²⁰ ROBERT P.-SKYES H.(2000) A.G.K., s.14

1.2.2 Türkiye’de Kentsel Dönüşümün Gelişimi

Türkiye’de kentsel dönüşüm fikri ve kentsel dönüşümün bir araç olarak kullanılmaya başlanması yakın zamanlarda gerçekleşmiştir. Bütünsel olarak kentlerin dönüşmesi gerekliliği ve kaçınılmazlığı özellikle modernist akademik çevrelerde yaygın bir biçimde tartışılmış olsa da uygulamada kentsel dönüşümün bir kamu hizmeti yada amaç olarak ortaya çıkması oldukça yenidir.

Türkiye’deki kentsel dönüşüm kavramına geçişi şu şekilde açıklanabilir:

1.Dönem: Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)

Tek partili rejimde Cumhuriyetçi liderlik ve merkezi yönetim ağırlıklı ekonomik gelişme modeli Türkiye’nin ulus-devlet olarak kentleşmesini üretmiştir. Kentsel planlamanın metodu, sosyo-ekonomik gelişimi gerçekleştirmek amacı ile ulusal bazda yorumlanan uluslararası modern hareket ve CIAM yaklaşımına dayanmaktadır. Bu nedenle, kentsel dönüşüm sürecindeki fikir Cumhuriyetçi modernist imaj-yönelimli kentsel yenileme yaklaşımına dayandırılmıştır. Başlıca kent meydanlarına açılan bulvarlar, açık yeşil alanlar, kent-içi konut alanları ve kent parkları şehirde dönüşen kentsel alanlardır.

2. Dönem: Savaş Sonrası Geçiş Dönemi (1950-1965)

Çok partili rejimdeki siyasi çekişmeler ve liberalleşme odaklı ekonomik gelişim modeli Türkiye’de emek-gücünün kentleşmesinin üretmiştir. Kentsel planlamanın metodu, endüstriyel gelişim ve askeri yeniden yapılanmayı gerçekleştirmek amacı ile modern harekete dayanmaktadır. Bu nedenle,

kentsel dönüşüm sürecindeki fikir endüstriyel modernist imaj-yönelimli kentsel yenileme yaklaşımına dayandırılmıştır.

3. Dönem:Endüstriyel Gelişim Dönemi (1965-1980)

Politik liderlik ve ithal ikameci ekonomik gelişim modeli Türkiye’de emek gücünün kentleşmesini devam ettirmiştir. Kentsel planlamanın metodu, kapitalist endüstriyel gelişimi gerçekleştirmek amacı ile ekonomik kalkınma hedefine dayanmaktadır. Bu nedenle, kentsel dönüşüm sürecindeki fikir Kapitalist endüstri-yönelimli kentsel yeniden canlandırma yaklaşımına dayandırılmıştır.

4. Dönem:Endüstri Sonrası Gelişme Dönemi (1980-1990)

Politik liderlik ve ihracata yoğunlaşmış ekonomik gelişim modeli Türkiye’de sermayenin kentleşmesini üretmiştir. Kentsel planlamanın yöntemi endüstri sonrası gelişimi gerçekleştirmek amacı ile post-modern harekete dayanmaktadır. Bu nedenle, kentsel dönüşüm sürecindeki fikir endüstri sonrası piyasa-yönelimli kentsel Rönesans yaklaşımına dayandırılmıştır.

5. Dönem: Endüstri Sonrası Bütünleşme Dönemi (1990 - günümüz)

Bölünmüş ortaklık türünde politik koalisyonlar ve özelleştirme nitelikli ekonomik gelişim modeli Türkiye’de sermayenin kentleşmesini devam ettirmiştir. Kentsel planlamanın yöntemi endüstri sonrası entegrasyonu gerçekleştirmek amacı ile küresel sürece dayanmaktadır.Bu nedenle, kentsel

*dönüşüm sürecindeki fikir endüstri sonrası rant-yönelimli kentsel Rönesans yaklaşımına dayandırılmıştır.*²¹

1.4. BÖLÜM SONUCU

Kentlerimiz bugün aşırı nüfus yığılmaları, ekonomik şartlar, sosyal bilinçsizlik, koşulsuz ve yanlış yer seçimi kararları arz talep eğilimleri gibi nedenlere bağlı bir çöküş yaşamaktadır. Kentlerin çeşitli faktörler sonucu çöküntüye uğraması ilgili çevreleri ile bu çöküntüyü ortadan kaldıracak çözüm arayışlarına yöneltmiştir.

Kentsel çöküntünün ortaya çıkma nedenleri, gelişmiş Avrupa ülkelerinde ve Amerika'da sanayileşmenin getirdiği hızlı değişim ve dönüşümler ve 2. dünya savaşında bombalanarak yıkılan şehirlerin yeniden inşası ile beraberinde çıkmıştır. Az gelişmiş veya Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde ise çöküntünün nedenleri genelde farklıdır. Bu ülkelerde yaşanan çöküntü, yine sanayileşmenin etkisiyle kademesiz, kontrolsüz ve sınırsızca büyümeye çalışan kentlerin maruz kaldığı bir tür çöküntüdür.²²

Bu nedenle kentsel dönüşüm kavramına yüklenen anlam, çöküntü nedenlerinin Türkiye de farklı olması nedeniyle değişik süzgeçlerden ve çeşitli dönüşümlerden geçerek pratiğe yansımaktadır. Batıda değişen dünyanın yeni koşullarında başarılı olabilecek bir anlayışı ve onun yaklaşımlarını içeren Geniş Kapsamlı Sürdürülebilir Planlamanın özellikle girişimci ve kaynak yaratıcı etkin bir aracı olarak kullanılan kentsel dönüşüm projelerinin, Türkiye'de böyle bir vizyondan yoksun tasarım ağırlıklı tüketim konuları olarak ele alındığı görülmektedir. Bu amaçların ülkemizde içerdiği öncelikle yasa dışı yapılaşma alanlarının dönüştürülmesi, tarihsel kent

²¹ GÜRLER E. (2003), Kentsel Yeniden Üretim Sürecinde Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, 11-13 Haziran, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

²² ÖZDEN P.(2004), A.G.K.,

bölgelerinin korunması, depreme dayanıklı kesimlere dönük yeniden yapılanmalarının geliştirilmesi gibi farklılıklar taşıdığı görülmektedir.²³

²³ SÖKMEN Polat (2003), "Kentsel Dönüşüm İçin Kaynak Yaratıcı Sürdürülebilir Bir Planlama Çerçevesi", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, 11-13 Haziran, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul., s.47

BÖLÜM II: FARKLI AMAÇLARA GÖRE KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN UYGULAMA ALANLARI

Eski kent merkezleri, fonksiyonunu yitiren sanayi alanları, afet riski taşıyan yerleşim bölgeleri, gecekondular alanları, tarihi konut alanları vb. köhneleşen, sağlıksızlaşan, işlevini yitiren ve çeşitli sorunların yaşandığı kent parçaları kentsel dönüşüm olgusunun uygulama alanları olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde; kentsel dönüşümün uygulamalarının yapıldığı bu farklı alanlar tanımlanarak açıklanmıştır.

2.1 GECEKONDULAR OLGUSU VE KONUT ALANLARINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM

Göç olgusu dünyadaki toplumlar içinde değişik zaman dilimlerinde büyük önem taşıyan toplumsal olayların başında gelmektedir. Ülkemizde İkinci Dünya Savaşı sonrasında sanayileşme hareketleri ile beraber başlayan hazırlıksız ve plansız olarak gelişen göç, özellikle büyük kentlerde çarpık kentleşmeye neden olmuştur. Genelde ülkemizde sanayileşmenin önemli bölümünün Marmara bölgesinde olması göçün bu yörelere yönelmesine neden olmuştur. Sonraları sanayinin değişik alanlara kayması göçü de yönlendirmiştir. Önceleri İstanbul ön planda yer alırken daha sonra Ankara, İzmir, Adana, Bursa , Kocaeli , Mersin, Diyarbakır, Antalya, Gaziantep, Urfa gibi kentlerde göç almaya başlamıştır. Kısacası göç yalnız İstanbul'un sorunu olmayıp tüm ülke sorunu niteliğindedir. Göç ve kentleşme ile ilgili tüm sorunların simgesi gecekondular olmuştur.

Gecekondular, Türkiye'de İkinci Dünya Savaşı sonrasında hızlı şehirleşme ortamında kırdan şehre göçenler için, düşük gelir gruplarına yönelik meşru yöntemlerle konut sunumu yapılamaması sonucu ortaya çıkmış bir sunum biçimidir. Sanayileşme ile birlikte mekansal olarak gelişen şehirler, zaman

içinde kenti alt bölgelerini oluşturarak bu alt bölgelere doğru göçün başlamasına neden olmuştur.¹

Gelişmekte olan ülkelerde devlet kaynakları sınırlı ve yasal mekanizmalar bireylerin gereksinimlerini karşılayamaz durumda ise yasal olmayan mekanizmalar yasal mekanizmaların yerini almaktadır. Yasal olmayan kentsel konut ve arsa gelişmelerinin yasallaştırılması süreci kentsel popülizminin en önemli sonuçları olarak ortaya çıkmaktadır.²

Gecekondulaşmanın oluşum ve değişim süreci üç ayrı dönemde incelenebilir:

- Gecekondulaşmanın birinci dönemi, 1950'lerden sonra başlayan kırdan kente göçün ilk evresine rastlar ve bu dönem gecekondu rant kaygısı gütmeyen barınma amacıyla üretilmiştir. Birinci dönem gecekondu ev sahipliği oranının yüksek, kiracı oranının düşük olması ilk kuşak gecekondu yerleşmelerinin yapısal ve çevresel niteliklerinin diğer dönemlere oranla yüksek olmasına nedendir. Aynı zamanda, bu dönemde üretilen gecekondu yapıları kullanıcı ihtiyaçlarına bağlı olarak gelişmeye açık bir esneklik taşımakta ve bu nedenle insan ölçeğine uyumlu bir yapı karakteristiği göstermektedir.
- Gecekondulaşmanın ilk döneminde, kentin yakınındaki kamu arazilerinin işgaline dayanan gecekondulaşma; 1970'lerde şehir çevresindeki arsaların hisseli satışları ile bir rant aracı haline dönüşmüş ve bu dönem ikinci kuşak gecekondulaşma olarak adlandırılmıştır. Bu dönem gecekondu, birinci kuşak gecekonduların aksine ortak mekanların olmadığı ve organik olmayan bir yapılanmaya sahip olmakta birlikte, yine birinci kuşak gecekondu alanlarından farklı olarak ev sahipliği oranı azdır. Dolayısıyla bu dönem

¹ EREZ H.-SEYREK O.- BALKANAY Ö.(2004) "Karanfildöy Gecekondu Yerleşmesinde Yaşayan Çocukların Sosyal Kopma-Segregasyon- Düzeylerinin İrdelenmesi", <http://www.kentli.org/makale/karanfildoy.htm>

² TAŞAN T.(1996), "İslah İmar Planları İle Kentsel Arsa Rantlarının Yeniden Dağıtılması Kentte Refah Aktarımları Yaratmış Olabilir mi? Ankara Örneğinde Bir Analiz Çalışması", Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 96/1-4 (Sayı 14), s. 20-26

gecekondu satılma veya kiralanma yoluyla rant elde edilen bir araç haline gelmiştir. Kiracılığın yüksek oranda olması gecekondu alanlarında çevre kalitesini düşürmüştür.

- Gecekondulaşmanın üçüncü dönemi mevcut gecekondu alanlarının kendi içindeki dönüşüm sürecine karşılık gelmektedir. İkinci dönemde şehir dışında kurulmuş olan gecekondu, şehrin büyümesiyle şehir içinde kalmış ve arazi değerleri artış göstermiştir.³

1980'li yıllara değin kent yoksullarının tekil uğraşları ile yapılan gecekondu değer artışından yararlanmak isteyen çok örgütlü güçlerce işgal edilen kamuya ait arazilerde toplu olarak inşa edilen apartmanlar haline gelmiştir. Bu süreçte İstanbul-Sultanbeyli 'de olduğu gibi kısa bir sürede kamu arazileri üzerinde nüfusu yüz binlerle ifade edilen ve tümüyle gecekonduculardan oluşan yeni kent parçaları, ilçeler ve belediyeler ortaya çıkmıştır.⁴ Dolayısıyla gecekondu olgusu, bu dönemde "barınma" amacının ötesine geçmiş, şehrsel rant aracı haline gelmiştir.

Gecekondulaşmanın yarattığı niteliksiz ve altyapı olanaklarından yoksun, sağlıksız, çöküntü alanları kentsel dönüşüm yaklaşımlarının başlıca uygulama alanı haline gelmiştir. Ülkemizde gecekondu alanlarında kentsel dönüşüm yöntemlerinin uygulandığı başarılı örnekler görülmektedir.

2.2 KENT MERKEZLERİNDE KENTSEL DÖNÜŞÜM

Kent merkezleri kentlerin yönetsel, işlevsel ve kültürel rolleri olan, toplumsal, mekansal ve tarihsel öneme sahip dinamik bir parçasıdır. Kent merkezleri çeşitli etkenlere bağlı olarak sürekli bir değişim içerisinde.

³ EREZ H.-SEYREK O.- BALKANAY Ö.(2004), A.G.K.

⁴ TÜRKSOY C.(1996), "İmar Affı mı?", *Planlama Dergisi*, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 96/1-4 (Sayı 14), s.9-14

Günümüzde kent merkezlerinde trafik tıkanıklığı ve çevre kirliliği gibi sebepler kent merkezlerinin ekonomik, sosyal ve fiziksel bakımdan giderek çekiciliklerinin kaybetmelerine neden olmuştur. Nüfusun ve iş fonksiyonlarının desantralizasyonu sonucu çevrede yeni merkezler gelişmiş ve bu merkezler kent merkezlerine olan ilgiyi azaltmışlardır. Sonuç olarak bütün bu değişiklikler kent merkezlerinin görünümü ve canlılığı üzerinde olumsuz etki yapmış ve çöküntü yaratmışlardır. Kent merkezleri üzerindeki zorlama ve baskılar tarihsel çevreler üzerindeki etkileri de yıkıcı ve yozlaştırıcı olmaktadır.

Kent merkezlerindeki değişimi

- Fonksiyonların değişimi
- Merkezin geleneksel dokusunda değişim
- Nüfus ve iş alanların desantralizasyonu

olarak sıralayabiliriz.⁵

Kentsel dönüşüm girişimleri kent merkezlerinde yaşanan olumsuzlukların giderilmesi, kent merkezlerinde yaşanan dönüşümün yönlendirilmesi, geleneksel kent dokusunun korunması, trafik problemlerinin çözümü, kent merkezlerinde yetersiz olan donatı alanlarının sağlanması gibi sebeplerden dolayı uygulanmaktadır. Ayrıca kent merkezlerde estetik bir görünüm kazandırmak için kentsel dönüşüm yapılmaktadır.

2.3 AFET ZARARLARINI VE KENTSEL RİSKLERİ AZALTMAK AMAÇLI KENTSEL DÖNÜŞÜM

Dünya nüfusunun neredeyse yarısı artık kentlerde yaşamaktadır. Özellikle gelişmekte olan kentlerdeki çarpık kentleşme, bunun sonucu olarak

⁵ AYGÜN T.(1990), Kent Merkezlerinin Yenilenmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s 16-18

kentlerdeki başta deprem olmak üzere doğal afetler daha fazla yıkıma yol açmaktadır. Kentlerdeki depremin yıkıcı etkileri, nüfus artışı, arazi kullanımı, ve yapılardaki hatalar, altyapının ve hizmetlerin yetersizliği, çevresel bozukluklar gibi hızlı kentleşme sorunları nedeniyle derinleşmektedir.

Tüm dünyada yaşanan nüfus hareketlerindeki gelişme, afet yönetim anlayışını da değiştirmiştir. Afetle mücadelede yerleşik anlayış afet sonrası kurtarma çalışmalarına ağırlık verilmekteydi. Bu yaklaşım deprem öncesi yapılacak harcamaların topluma çok fazla yük getireceği anlayışına dayanıyordu. Oysa son yıllarda yaşanan acı gerçekler, şiddetli bir afet karşısında afet öncesi yapılacak yatırımların afet sonrası masrafların yanında çok düşük kaldığını göstermektedir. İnsan kayıplarının sayısal boyutunu belirlemek ise imkansızdır.⁶

Afet etkilerinin azaltılması konusunda stratejilerin belirlenmesinde ve önceliklerin seçilmesinde aşağıdaki sorular yardımcı olabilecektir.

- *Kentin karşı karşıya olduğu potansiyel doğal tehlikeler nelerdir?*
- *Altyapının hasar görülebilirliği nelerdir?*
- *Kentin karşı karşıya olduğu riskler nelerdir?*
- *Kabul edilebilir riskler nelerdir?*
- *Hangi risk alanlarına öncelik verilmelidir?*
- *Bu risklerin azaltılabilmesinde maliyeti en etkin yol nedir?*
- *Bu strateji diğer politik hedeflere uygun mudur?*
- *Risk azaltım önlemleri mevcut programlar ile bütünleşebilir mi?*

İstanbul metropoliten alanının karşı karşıya bulunduğu doğal tehlikelerden birisi de depremdir. Bunun yanı sıra hava kirliliği, su kirliliği, yangın, sel günlük yaşantıda metropolü zorlayan diğer tehlikelerdir. deprem sonrasında

⁶ YUM A.-ERTÜR G.(2004), "İstanbul İçin Deprem Master Planı (İDMP)-2" *İstanbul Dergisi*, Tarih Vakfı Yayını, sayı 48, s.32

bu tür tehlikelerin etkisi daha da artarak zincirleme kazalara neden olabileceği bilinen bir gerçektir.⁷

Afet sorununun yalnızca yer seçimi ve sağlıklı yapı yapma boyutlarına indirgenemeyecek kadar çok boyutlu ve kapsamlı bir konudur. Afet riski yüksek alanlarda yürütülecek çalışmaların da, bazı yenilik ve gereklilikler üzerine biçimlendirilmesi gerekmektedir. Kente yönelik bütüncül bir risk analizi-mikro bölgeleme ve tüm bunların üzerinden, hazırlanması gereken "Sakınım Planları" ve "Stratejik Planlar" ile afet riski bulunan alanların planlanması uygundur.

Böylesi bir yaklaşım yerine, yalnızca zemin özellikleri açısından uygun yer seçimleri yapılması ya da dayanım gücü yüksek yapılar inşa edilmesi tek başına deprem-afet sorununu çözümlenemeyecektir. Özellikle deprem riskleri, hem kent çeperlerindeki hem de yerleşik alanlardaki gelişmeleri yönlendirmekte, risklerin azaltılması/giderilmesi erekli etkinlik eylem planlamaya yönelik kentsel dönüşüm projelerinin hazırlanmasını ve uygulamasını gerektirmektedir.

2.4 SANAYİ ALANLARININ KENT MERKEZLERİNİ TERK ETMESİ SONUNDA OLUŞAN FONKSİYONEL DÖNÜŞÜM

Sanayi şehirlerinin üslendiği sanayi işlevinin zaman içerisinde öneminin azalması ve değerini kaybetmesine bağlı olarak çöküntüye uğramaları ciddi boyutlarda sosyal ve ekonomik sorunları da beraberinde getirmektedir. Genellikle 19. yüzyılın Sanayi Devrimi ürünleri olarak ortaya çıkan bu

⁷ ŞENGEZER B.(1999), "İstanbul Metropoliten Alanında Deprem Öncesi Planlama Stratejileri", *İstanbul Dergisi*, Tarih Vakfı Yayını Sayı 31, s.55

*şehirlerin bir kısmı, teknolojideki hızlı gelişme ve dönüşüm nedeniyle 20. yüzyılın ortalarına gelindiğinde eski işlevlerini büyük ölçüde kaybetmişlerdir.*⁸

Türkiye’de de sanayinin yoğun olarak bulunduğu büyük kentlerde alınan imar planlarına göre sanayi bölgeleri kentleri diğer kentlere bağlayan ve beslenen ana ulaşım arterleri üzerinde gelişmiştir. Amaç: üretilen malların en kestirme biçimde dağıtımlarının yapılması, kenti sanayi pisliğinden ve dağınıklığından koruyabilmek olmuştur. Ancak süreç içerisinde sanayi kentlerinde yaşanan ve bu denli hızlı olacağı umulmayan büyüme ve gelişmeler sanayi bölgelerini kent girişlerini oluşturur hale getirmiş, hatta bu alanlar kentin merkezi ticaret ve iş alanlarında kalmıştır. Sanayi sektöründeki büyüme ve bunun paralelindeki organize olma eğilimleri giderek üretim yapılarını buldukları bu olumsuz konumdan kurtarma yoluna girmiştir. Kentin merkezi alanlarda kalan küçük ve orta ölçekli sanayi kuruluşları ya imar planları kararları sonucunda yada verimliliğin giderek düşmesi paralelinde kent dışında oluşturulan yeni sanayi alanlarına taşınmaktadırlar.

*Kent merkezlerinde arazi değerlerinin çok yüksek olması sanayinin terk ettiği alanların yeniden kullanılmasını gündeme getirmektedir. Bu durumda kentin o parçalarında bir dönüşüm yaşanmakta, fonksiyon değişmektedir. Bu noktada dönüşüm içine giren bölgelerde burayı terk eden sanayi faaliyetlerinin yerine hangi faaliyetin getireceği sorusu önem kazanmaktadır. Dünya üzerinde endüstri dönemi yapılarının hemen hepsi yeniden ele alınarak değiştirilmiş ve fonksiyon dönüşümü yaşamışlardır. Bu bir anlamda yapıların varoluş sürelerini uzatmakta, bir dönemin belgesi niteliğinde kent içindeki yaşamlarını kente uygun farklı bir fonksiyonla sürdürmeleri sağlanmaktadır.*⁹

⁸ ÖZDEN P.P. (2002), Yasal ve Yönetmelik Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması: Türkiye Örneği, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, s.142

⁹ GÖRGÜLÜ Tülin (1997), "Sanayi Yapılarında Yaşanan Değişimler, Dönüşümler", *Kent Gündemi Dergisi*, Sayı 3, s.34

Endüstriyel miras kavramı da tüm kültürel miraslarda olduğu gibi endüstri uygarlığına ait olan değerleri yok olma tehdidi altında iken doğmuştur. 19. yüzyılda Avrupa'da gelişen sanayi, geleneksel doku için bir tehdit oluşturduğu zaman dokunun korunması için gereken eylemler başlatılmıştır. Sanayisizleştirme süreci sanayinin kent merkezlerinden desantralizasyonu, kentlerde yer alan işlevini yitirmiş tarihi alanların değerlendirilerek kente kazandırılmaları gereğini doğurmuştur. Önceden endüstri tesisi olan binaların şimdi endüstri dışı kullanımlara adapte edilmesi özellikle kent merkezlerindeki işlevini yitiren eski sanayi ve liman alanlarının, projelerle kent yönetimlerinin prestij mekanı olarak yeniden işlevlendirme süreçleri gündeme gelmiştir.

Kentlerde terk edilen yada işlevini yitiren genellikle eski liman, sanayi ve depolama alanları, askeri alanlar kentsel dönüşüm girişimlerinin hedef alanı olmaktadır.

- **MEVCUT ALTYAPI OLANAKLARI:** *Bu alanlar mevcut altyapı olanaklarına sahip alanlardır. Yeni geliştirilecek olan projeler bu altyapı olanaklarını kullanacağı için projelerin maliyeti düşer ve uygulanabilirliği kolaylaşır. Altyapının varlığı hem yerel yönetim hem de girişimci açısından önemli bir potansiyeldir.*
- **MÜLKİYET:** *Kent merkezlerinde yapılan dönüşüm projeleri için en önemli sorunlardan biri karmaşık mülkiyet yapısıdır. İşlevini yitiren büyük kamusal alanlar mülkiyet sorunu taşımadığı için dönüşüm projelerinin hedef alanları haline gelmektedir.*
- **BÜYÜK ALAN:** *Büyük projeler büyük alanlara ihtiyaç duyar. İşlevini yitirmiş liman, sanayi alanları gibi bölgeler bu tür projelerin alan ihtiyacını karşılamada yeteri büyüklüğe sahiptir.*

- *ERİŞEBİLİRLİK: Eski sanayi yada liman alanları genellikle kent merkezinde yada kent merkezinin yakın çevresinde yer alırlar. Yeni işlevler genellikle kent merkezinde ya da kent merkezine yakın olmayı gerektiren kültür, sergi, rekreasyon gibi işlevler oldukları için erişilebilir olmaları önemlidir. Dolayısıyla terk edilen alanlar bu tür projeler için önemli bir potansiyel sunarlar.*¹⁰

Toplumsal, kültürel ve ekonomik fayda düşünülerek kentsel dönüşüm yöntemleriyle terk edilen bu sanayi alanlarının kentte geri kazandırılması gereklidir.

2.5 BÖLÜM SONUCU

Gerek dünyada, gerekse Türkiye’de sağlıklı ve yaşanabilir kentler yaratmak ana hedefiyle yapılan kentsel dönüşüm uygulamaları farklı sorunlar taşıyan farklı alanlar için çözüm oluşturmak için kullanılmaktadır.

Özellikle büyük kentlerimizde yaşanan gecekondulaşmanın yarattığı sağlıklı ve niteliksiz konutların sorunlarının çözüm arayışlarında kentsel dönüşüm uygulamaları gündeme gelmiş ve ülkemizde başarı ile uygulanan örnekleri bulunmaktadır. 1999 Marmara Depreminden sonra, depremin kentler için yarattığı tehlikeler hakkında bilinçlenme sağlanmış ve zararlarının azaltılması amacıyla deprem sakınım planları oluşturulmaya başlanmıştır. Kent içinde kalmış fonksiyonu yitirmiş sanayi alanları, ulaşım kolaylıkları, büyük projeler için büyük alanları sağlanması, yapı stoku, altyapı olanakları gibi avantajlarının olması nedeniyle fonksiyon dönüşümün sağlanarak yeni projelerin uygulanmasında ilgi odağı olan alanlar olmuştur. Kent merkezlerinin sorunlarının çözümünde de kentsel dönüşüm yöntemleri uygulanmaktadır.

¹⁰ ERDEN D.(2003), Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, s.82

BÖLÜM III: HALIÇ MEKANI VE GELİŞİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Bu bölümde; Haliç kentsel mekanının genel özellikleri tanımlanmış, tarihsel süreç içerisinde sürekli değişim içerisinde bulunan Haliç'in ilk çağlardan başlayarak Roma, Bizans ve Osmanlı döneminden günümüze kadar geçirdiği değişim ve dönüşümler, dönüşümünü etkileyen plan kararları irdelenmeye çalışılmıştır.

3.1 FİZİKİ VERİLER

İstanbul Boğazı'nın Marmara Denizi ile birleştiği bölgede kara içine sokulmuş bir deniz uzantısı olan Haliç, İstanbul ve Beyoğlu yarımadalarını birbirinden ayırmaktadır. Uzunluğu yaklaşık 8 km olup, bir menderes şeklinde kuzeybatı-güneydoğu istikametinde, güneyde Alibey Deresinin döküldüğü Silahtar'dan Sarayburnu'na, kuzeyde Kağıthane Deresinin döküldüğü Kağıthane'den Galata'ya kadar uzanır.

Sarayburnu-Galata arasından başlayarak önce batıya doğru uzanan sonra da sonra da kuzeybatıya kıvrılan yay biçiminde bir girinti olduğundan Batılılar Haliç'e "altın boynuz" anlamında karşılık bulmuşlardır. Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin birleşmesiyle oluşan bir akarsu ağzının jeolojinin buzul çağı adı verilen döneminin sonunda sular altında kalmasıyla meydana gelmiştir. Haliç bu oluşum şekliyle fiziki coğrafyada "ria" terimiyle ifade edilen derin körfez (deniz istilasına uğramış vadi) tipinin en güzel örneklerden biridir.¹

Haliç coğrafi mekanı, İstanbul'un Haliç su yolu ve iki yanında yükselen yamaçları, vadiye açılan akarsuları ve havzaları ile bütünleşen bir alt

¹ EYİCE S.(2001), "Haliç ve Tarihçesi", *Haliç 2001 Sempozyumu*, Bildiriler, 3-4 Mayıs, İSKİ, İstanbul, s. 104

bölgesidir. *Sirkeci'den başlayan güney sınırı Tarihi Yarımada'da güneye devam ederek Topkapı Sarayı ile sınırlanmaktadır. Batı yönünde ise Eminönü Ordu Caddesi, Fatih Fevzipaşa Caddesi, Edirnekapı, Rami Caddesini takiben Alibeyköy Barajı sınırları ile birleşmektedir. Doğu yönünde Şişli Büyükdere Caddesiyle kesişen noktadan sonra güneybatı yönünde Şişli Büyükdere Asfaltı, Şişli Halasgargazi Caddesi, Beyoğlu Cumhuriyet Caddesi, İstiklal Caddesi, Tünel, Tüksek Kaldırım Caddesi ile Karaköy'de Haliç bölge sınırı suyla birleşmektedir.*²

Haliç kıyılarının; Eminönü, Fatih, Eyüp, Kağıthane, Beyoğlu olmak üzere günümüzde İstanbul'un 5 ilçesiyle sınırı bulunmaktadır. Haliç kıyılarında bulunan, bir kısmının da ve köhneme ve tahrip sürecine girmiş olan semtler şöyle sıralanabilir; Sarayburnu, Sirkeci, Eminönü, Unkapanı, Cibali, Fener, Balat, Ayvansaray, Eyüp, Silatarğa, Alibeyköy, Kağıthane, Sütlüce, Halıcioğlu, Hasköy, Kasımpaşa, Perşembe Pazarı, Karaköy, Galata.

3.2 HALIÇ'TE TARİHSEL BİRİKİM

3.2.1 İlk Çağlarda Haliç

*İlkçağın Haliç'i suları sakın 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.*³

² KARAMAN A.(1987), İstanbul Kentsel Gelişiminin Haliç'e Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

³ EYİCE S.(2001), A.G.K., s. 105

Haliç'teki ilk yerleşmelerin en önemlisi, Grek kolonisinin Sarayburnu'nda Haliç'le Marmara'ya egemen bir tepede oluşturduğu Byzantion adlı yerleşmeydi. Kentin ilk surları bu yerleşme çevresinde inşa edilmiştir.

Byzantion yerleşmesinin sur dışında 2 limanı bulunmaktaydı. Limanlardan Neorion yerleşmenin en önemli limanıydı ve bugünkü Sirkeci'nin vaktiyle doldurulmamış bir koy olduğu yerde bulunuyordu. 2.liman olan Prosforion ise, Sepetçiler Köşkü ile Sirkeci arasındaydı. Byzantion'da ana işlev ticaretti ve bu limanlarla sağlanıyordu.

Ticaretin başlıca ekonomik faaliyet olduğu koloni hayatında konum ve topografik koşullar nedeniyle Byzantion, Chaledon'a oranla daha fazla önem kazanmıştır. Koloni kentinin deniz ticaret yolu üzerindeki yeri üç tarafı su ile çevrili olması nedeniyle savunma kolaylığı kentin önemini giderek artırmış ve M.Ö. 5. yüzyılda Byzantion kendi parasını diğer Grek (Yunan) kentlerine kabul ettiren bağımsız bir kent olarak ortaya çıkmıştır.

Ayrıca Haliç'in bazı elverişli koylarında yerleşmelerin bulunduğu Alibeyköy'de M.Ö. 2. yüzyıla, Küçükköy'de ise M.Ö. 4. yüzyıla ait kalıntılardan anlaşılmaktadır.

Haliç'in kuzey yakasında ise Sarayburnu'nun karşısında Sykae olarak bilinen Cenova sömürgesi olan Galata yerleşimi bulunmaktadır.⁴

3.2.2 Bizans Döneminde Haliç

M.S. 196 yılında yerleşme, Romalı Septimus Severus tarafından işgal edilerek imar edilmiştir. Kente Agora, Hipodrom, Tiyatro ve Anfityatro

⁴ YÜCETÜRK E.(2001), Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği, İstanbul, s.7

yaptırılmış, liman Haliç ağzına doğru genişletilmiştir. Roma şehrinde, eski Yunan kalıntılarına (Zeus, Afrodite, Poseidon, Demeter Mabotleri, Akropol) yeni Roma tesislerinin ilavesi ile şehrin büyüklüğü iki katına çıkarılmış ve tahrip olan surlar 400 m batıda yeniden kurulmuştur.

MS 323-324 yıllarında şehir Kral Maximilus tarafından zapt edilmiş, iki yıl sonra Kral Konstantin şehre hakim olarak, şehri Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti haline getirmiştir. Bu şekilde Konstantinopolis adını alan kent, artık ticaret gelirleri ile yaşayan koloni kenti olmaktan çıkmış, yeniden inşa edilmeye başlanmış ve ticari, kültürel, sosyal açılardan hızlı bir gelişim sürecine girmiştir.

Kral 2. Teodosius şehri korumak için Konstantin surların 1,5 km batısında M.S. 413'de yeni surları yaptırmıştır. Bu dönemde Konstantin surları yıkılmayıp iki sur arası bölge, kenti besleyen, bağ, bahçe, bostan ve ordunun yerleştiği yarı askeri bölge niteliğini taşımıştır.⁵

Bahçekapısı'ndan Unkapanı'na kadar uzayan kıyıda 11.yy'dan itibaren geniş ölçüde ticaret işlevi yapan İtalyan siteleri konumlanmıştır. Sirkeci taraflarında da Almanlara ayrılmış küçük bir bölgenin varlığı bilinmektedir. Yeni Cami'nin bulunduğu yerde Yahudiler yaşamaktadır.⁶

Bu dönemde Fener, Balat semtleri, Venedik ve Cenevizli tüccarlarla, Avrupa'nın diğer kentlerinden ve Asya'dan gelenlerin ilk konaklama ve yerleşim bölgesi olmuştur.⁷ Balkapanı hanının bodrum kısmı Venedik ticaret merkezinin son hatırası olarak kabul edilir. Petri kapısı ve ile Fener arasında kalan düzlükte iç taraftan ikinci bir duvarla çevrildiğinden bir iç kale

⁵ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.8

⁶ KARAMAN A.(1987), A.G.K.

⁷ PAŞALIOĞLU A. (1993), İstanbul'da 1980-1992 Arası Düzenlenen Kıyı Mekanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi: Haliç-Bakırköy Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, s.53

oluşmuştur. Petrion denilen bu hisarın içine 17. yüzyıl başlarından itibaren Ortodoks Patrikhanesi yerleşmiş olup hala buradadır.

Bizans döneminde Haliç'in güney kıyısının ticaret, denizcilik tesisleri ve dini tesislerle dolu olmasına karşın, kuzey yakada etrafı surlarla çevrili ayrı bir şehir olan Galata dışında belirli bir işlev yoktur. Bu yakada 9.yy'da savaş malzemeleri ambarı ve Zeytinlik denilen yüksek bir yerde de cüzzamhane yaptırılmıştır. Cüzzamhanenin Kasımpaşa tepesinde yer aldığı tahmin edilmektedir. 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 .

Haliç'e Bizans döneminde Tophane ve Karaköy arasında kalın bir demir zincir gerilmiştir. Bizans, Haliç'i emin bir iç deniz olarak görmüş ve ağzını zincirlerle kapattıktan sonra buradan hiçbir tehlike gelmeyeceğini kabul etmiştir.⁸

⁸ KARAMAN A.(1987), A.G.K.



Harita 3.1. 1422 yılı Christoforo Boundelmonte'nin Konstantinopolis Haritası⁹



Harita 3.2. 1435 yılı İstanbul Haritası- Matrahçı Nasuh¹⁰

⁹ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.17

¹⁰ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.21

3.2.3 Osmanlı Döneminde Haliç

17.yüzyıl'a kadar Haliç

İstanbul'un 1453'te Fatih sultan Mehmet tarafından fethedilmesiyle yeni bir imparatorluk merkezinin doğuşu başlamıştır. 1453 yılında yerleşme güçsüz, nüfusu azalmış, ve başkent olamayacak kadar harap bir görünümdeydi. Teodosius forumunun Haliç' bakan yönünde bir saray ve Eski Altın Kapı'nın olduğu yerde bir iç kale inşa edilmiştir. Yerleşme 1457 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur.¹¹

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 yaptırmasıyla sur dışı yerleşmeler hızlanmıştır.¹²

*İmparatorluğun başkenti ve tarihi ticaret yollarının üzerindeki bir kent olarak İstanbul, yüzyıllar boyunca Haliç'in hem önemli bir liman hem de önemli bir donanma üssü olmasına yol açmıştır. Osmanlıların donanmanın geliştirmesine verdikleri önem hem deniz üssü hem de tersane olarak Haliç'in işlevinin büyümesine yol açmıştır. Bugünkü Haliç, Taşkızak, Camialtı tersaneleri Osmanlı tersanelerinin devamıdır.*¹³

Kentin ticari işlevleri gelişimini devam ettirirken Bizans dönemi faaliyetleri geliştirilmiş, yeni fonksiyon alanları ortaya çıkmıştır. Örneğin Bizans Dönemi limanları Sirkeci'den başlayarak günümüzde Unkapanı olarak bilinen bölgeye kadar ihtisaslaşarak genişlemiştir.

¹¹ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s. 8

¹² KARAMAN A.(1987), A.G.K.

¹³ BİÇER Ö. (1999), Eski Kent Mekanlarının Yeniden İşlevlendirilerek Korunmasına İlişkin Bir Arayış: Fatih-Cibali Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, s.60

*Unkapanı, Yağkapanı, Odunpazarı, Yemişkapanı, Balat ve Fener iskeleleri ayrı tüketim mallarının boşaltıldığı iskeleler olarak uzmanlaşmış, Fatih Döneminde kurulan Tersane ve yan sanayi Haliç'te çeşitli atölyelerin oluşumunu ve gelişimini sağlamıştır.*¹⁴

Osmanlı'da da Haliç'e bakan yamaçlarda kent kimliğini vurgulayan binalar yapılmıştır. Bu dönemde Haliç sırtlarında dini yapılarla birlikte inşa edilen medrese, hamam gibi vakıf yapıları Haliç'e yeni bir silüet kazandırmıştır.

Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesi, Havariyun Kilisesi üzerine yaptırılan Fatih Külliyesi kente Türk imajını yerleştiren ilk sembolik adımlardır.¹⁵



Harita 3.3 1558 yılı İstanbul Haritası-G.A. Vavassore,¹⁶

¹⁴ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.9

¹⁵ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.9

¹⁶ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.18

17.yy'da Haliç

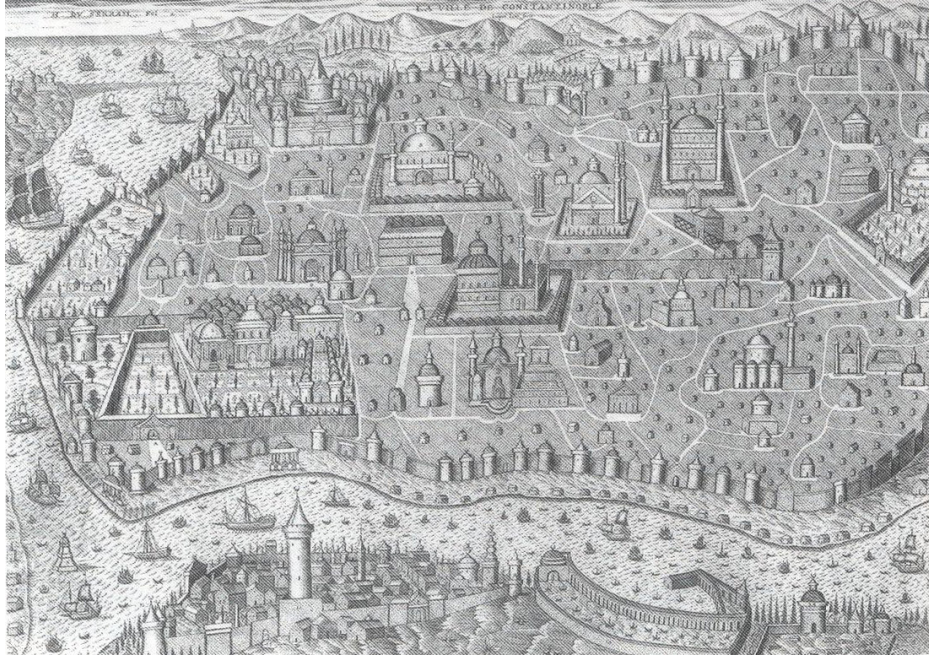
17.yy.da kent nüfus almaya devam etmiş, yerleşme sınırları genişlemiştir. Nüfusun yerleşim alanları; Ermenilerin Samatya'ya, Rumların Marmara kıyıları ile Galata'ya Türklerin ise Eyüp, Tophane ve Üsküdar'a yerleşmesi şeklindedir. Zamanla yarımada dışına doğru Eyüp, Kasımpaşa, Hasköy, Piripaşa, Sültüce'ye doğru yerleşim alanları yayılmıştır. Latin'ler Sirkeci ve Haliç kıyılarından Galatasaray ve Beyoğlu'na, Rumlar Galata, Kasımpaşa, Tophane ve Patrikhane'nin bulunduğu Fener civarına, Ermeniler Samatya ve Kumkapı sahilleri arasında kalan kısımlara, Yahudiler ise Bahçekapı ve Balat bölgelerine yerleşmeye devam etmişlerdir.¹⁷

Bu yüzyılda anıtsal yapı yoğunluğunda bir duraklama olmakla birlikte, yeni yapılar sur dışına Haliç ve Boğaz sahillerine doğru yayılmıştır. İstanbul'un sur içini bırakarak deniz kıyıları boyunca gelişmeye başlaması, deniz ulaşımının önemini arttırmıştır.

*Eminönü- Unkapanı arasında daha çok gemilerin boşaltığı mallara bağlantılı olarak gelişen ticaret bölgesi, özellikle Eminönü-Tahtakale kesiminde yoğun bir şekilde yukarıya doğru yayılmıştır. Günümüzde bu bölgede görülen 17. ve 18 yy.lara ait bir kısmı çok harap bir kısmı nispeten iyi durumda olan hanlar bu ticaret bölgesinin genişlik ve zenginliğinin son izleridir.*¹⁸

¹⁷ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.8

¹⁸ ERDEN D.(2003), Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, s. 138



Harita 3.4 1662 yılı İstanbul Haritası¹⁹

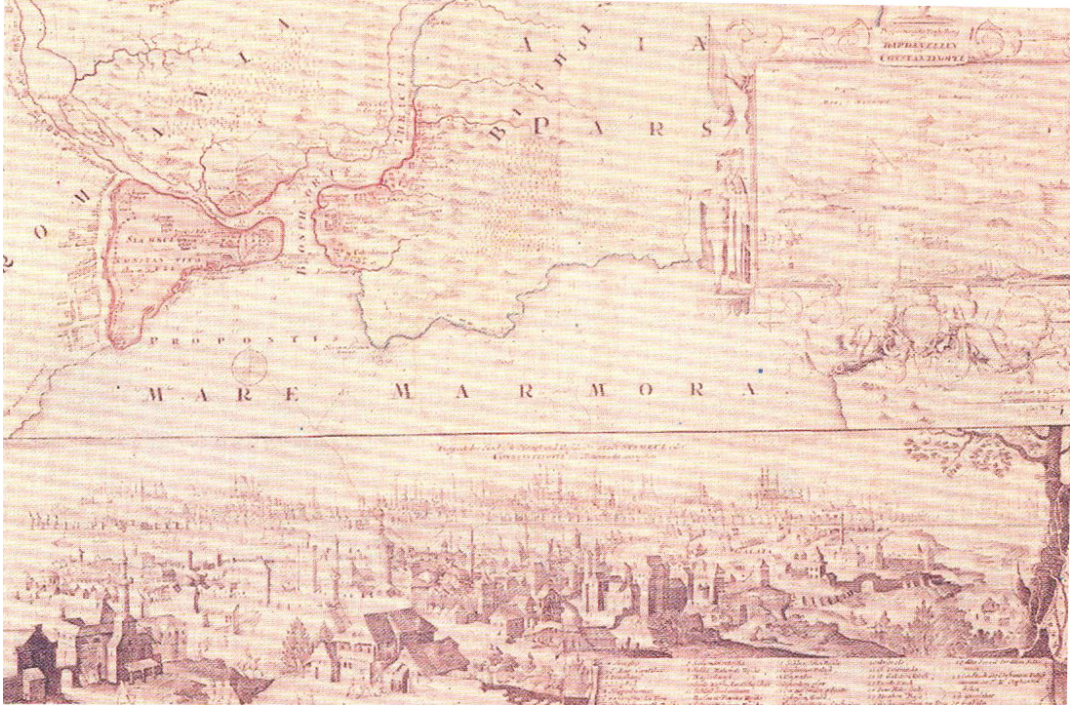
18.yy'da Haliç

18.yy'da kentin gelişim açısından en önemli özelliği, Boğaziçi ve Haliç'in organik bütünleşmesidir. Bu yüzyılda Galata surlarının dışında Beyoğlu'nun gelişimi göze çarpmaktadır. Yine bu dönemde Haliç'in her iki yakası da köşk ve sahil saraylarıyla donanmış, Kağıthane önemli bir mesire yeri haline almıştır.²⁰

18. yy.daki diğer bir özellik kışlaların yapılmasıdır. Kalyoncu Kışlası, Humbarahane Kışlası, Tophane ve Selimiye Kışlaları bu dönemin ürünleridir.

¹⁹ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.22

²⁰ BİÇER Ö. (1999), A.G.K., s.62



Harita 3.5 1730 yılı İstanbul Haritası-J.B. Homann²¹

19. yy'dan Cumhuriyet'e Kadar Haliç

Bu dönemde Haliç'te sanayileşme hareketleri başlamıştır. İlk sanayi tesisleri, sultanların bu bölgedeki saraylarının arsalarına yapılmıştır. 19.yy.da Eyüp'te sanayi tesisi olarak İplikhane-i Amire adı verilen halat fabrikası ile Feshane kurulmuştur.

Haliç'e ilk sanayi fonksiyonu 15.yy.da kurulan tersane tesisleri ile gelmiştir. 19.yy'da bu tesislerin gelişmesiyle, tersane dışında Haliç kıyılarında bu fonksiyona hizmet edecek imalathaneler kurulmuştur. Bu yüzyılda kara ulaşımı da gelişme göstermiştir.

1871-1874 yılları arasında Beyoğlu'nun gelişmesiyle tünel açılmıştır.²²

²¹ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.23

²² KARAMAN A.(1987), A.G.K.

Tarih boyunca ikinci derecede tercih edilen karayolu ulaşımı, iki kıyı arasında köprülerle önemini artırmış, Haliç'te deniz ulaşımı yerini kara ulaşımına bırakmıştır.

Bu dönemde İstanbul'un Diğer şehirler ve diğer ülkelerle ilişkileri çoğunlukla denizyolu ve demiryolu ile sağlanmaktadır. Tanzimat dönemi ile getirilmeye çalışılan batılılaşma hareketleri sonucunda, Tanzimat Fermanı ile azınlıklara verilen imtiyaz ve ayrıcalıklara paralel olarak yeni limanlar, istasyon, banka, antrepo, otel, posta idaresi, finans kurumları, yazıhane türü fonksiyonlar ve yapılara ve bürokratik örgütlenme için yeni devlet dairelerine ihtiyaç duyulmaya başlanılmıştır. Bunun sonucunda 1895'de Galata, 1902'de Sirkeci, 1904'de Haydarpaşa limanları yapılmıştır.

Bu dönemde kentin fiziksel yapısında önemli bir değişim yaratan yangınlardır. 19. yy boyunca çıkan yangınlar, kentin ahşap mimarisini yok etmeye başlamış ve yerlerini kagir binalara bırakmıştır. Zamanla, çıkan yangınlar yol dokusunu da değiştirmiş, Aksaray, Kumkapı, Unkapanı, Fener, Balat, Samatya semtlerindeki geleneksel yol dokusu yerini, batı özentisi ile yapılan dik kavşaklı ızgara yol sistemine bırakmış, yeşil alanlar azalmış, konut alanları artan yerleşme yoğunluğu ile küçük parçalara ayrılmıştır. Sultanahmet ve Beyazıt çevresinde yeni yönetim binaları ve meydanlar ortaya çıkmıştır.²³

²³ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.9



Harita 3.6 1885 yılı İstanbul Haritası²⁴

3.2.4 Cumhuriyet Döneminde Haliç

Cumhuriyet'in ilk yılları, kentin büyük bir siyasal dönüşüm yaşadığı, savaştan çıktığı, başkentlik işlevini yitirdiği ve bunun sonucunda nüfusun yarı yarıya azaldığı yıllar olmuştur.

Haliç'teki liman faaliyetlerinin de etkisiyle bölge, sanayi kuruluşları için gittikçe daha çekici hale gelmiştir. Haliç'te yer alan sanayi, imalathane ve depo tesisleri 1950'den itibaren büyük alanlara yayılmış ve beraberinde plansız gelişen konut alanlarını getirmiştir. Osmanlı döneminde kurulan tersane tesislerine paralel olarak Eyüp, Fatih ve Eminönü kıyıları sanayi ve depo tesisleri ile dolmuştur.

²⁴ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.24

Düzensiz kurulan sanayi ve konut alanlarının pis su atıkları için gerekli önlemler alınmamış ve olumsuz etki gittikçe artmıştır.

Tarih içinde önemli bir mesire niteliğine sahip olan Haliç, yanlış yer seçimleri sonucunda bu özelliğini yitirmiş, kıyılarda kurulan tesisler halkın deniz ile olan bağlantısını koparmıştır.²⁵

2.1. İstanbul'un bugünkü görünüm ve yapısına bu dönemde yapılan planların olumlu yada olumsuz etkileri olmuştur. Bugünkü kentte yaşanan mekan ve olguların bir kesimi bu planlar ortaya çıkarmaktadır.

²⁶

2.1.

2.1. H. Elgötz Planının Önerileri

Cumhuriyet Döneminin ilk planlama çalışmaları 1933 Hermann Elgötz planıyla başlamıştır.

Elgötz'ün raporunda;

- Kentin tarihsel niteliğini vurgulayabilmek için önemli anıların çevresinde ana arterlerden uzak ikinci derece ulaşım akslarının hizmet verdiği bir koruma alanı yaratarak kısmi bir canlandırma önermiştir.

- Şehrin iskan, ticaret, büyük ve küçük sanayi, idari, kültür ve serbest sahalara bölünmesi gerektiğini belirtmiştir.

²⁵ KARAMAN A.(1987), A.G.K.

²⁶ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K.

- İstanbul limanının Haliç dışına çıkarılarak Haydarpaşa'ya ve Yenikapı'ya taşınmasını ve bu iki yeni limanın Sirkeci'ye feribotlarla bağlanmasını önermiştir.
- Eski İstanbul'un ve Beyoğlu'nun Haliç'e dönük yamaçları ticaret alanları olmalıdır.
- Eski yollar genişletilmeli, Marmara ve Haliç kıyılarına yol açılmalıdır.
- Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp-Sütlüce arasında köprü kurulmasını ve mevcut ulaşım sistemiyle bütünleşmesini önermiştir.
- Mevcut mezarlıklar, park ve bahçelerden başka parka gerek olmadığını; yeşil yollarla gezi bağlantılarının sağlanmasını gerektiği, yalnız Haliç'te vapur iskeleleri arasında parklar yapılmasını, Beyoğlu ve Galata'nın kuzeybatısında işçi mahalleleri ile meyve-sebze bahçelerinin oluşturulması gerektiğini belirtmiştir.

Dönemin siyasal, ekonomik, koşulları ve savaş tehlikesi sebebiyle Elgötz'ün raporunda ileriye dönük bir kimlik ve projeksiyon yoktur. Elgötz'ün planı uzun yıllara yayılarak da olsa gerçekleşmiştir.²⁷

Prost Planı

1936 yılında İstanbul'a davet edilen Fransız Kent Plancıları Enstitüsü üyesi olan Henri Prost 1950 yılına kadar kentte kalmıştır. Henri Prost kent için tümel bir plan hazırlamamış, suriçi, Galata, Beyoğlu, Üsküdar ve Kadıköy için ayrı planlar yapmıştır. Prost'un hazırladığı bu plan 1939 yılında yürürlüğe girmiş ve 20 yıl boyunca geçerliliğini korumuştur.

²⁷ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s. 96

Prost planında Haliç için önerilenler şunlardır:

-Ayasofya-Topkapı Sarayı-Sultanahmet Meydanı'nı içine alan bölge arkeolojik sit alanı olarak saptanmış ikinci koruma bölgesi Suriçi kent olarak belirlenmiştir. Haliç ve Boğaz silueti doğrultusunda yapı yükseklikleri ile sınırlandırılmıştır.²⁸

- Haliç sahilleri ticaret ve mahalli sanayinin rasyonel bir şekilde gelişmesine müsait olacak şekilde düzenlenmelidir.

- Atatürk köprüsünden Haliç'in sonlarına doğru olan bölgeler büyük sanayiye ayrılacaktır.

- Galata-Atatürk köprüsü arasında, tarihi yarımada da gıda maddeleri ticaretine imkan verilecek, hal ve balıkthane düzenlenecektir. Galata bölümünde ise iki köprü arasında halka açık bir rıhtım yapılacaktır.

- Sarayburnu limanı kaldırılacak, Yenikapı'da bir liman yapılacaktır. Sarayburnu depolardan temizlenecektir.

- Sirkeci Garı yalnız elektrikli banliyö trenlerine ve Sarayburnu'nda düzenlenecek küçük limana gelecek eşya trenlerine tahsis edilecektir. Eski gar, Yenikapı'da olacaktır.

- Haliç kıyısındaki sur duvarlarından, buradaki ticaret ve sanayi alanlarının sıhhileştirilmesi ve ulaşımına zarar vermeyecek belirli kısımları korunacaktır

-Haliç ve Marmara arasındaki kara surları 500 m. Genişliğinde yeşil bantla çevrilecek ve bu alana hiçbir şekilde yapılaşma olmayacaktır.

²⁸ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.97

-Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunabilmesi için, denizden 40 m. Geçen eğrinin üstünden geçen eğrinin üstünde kalan yerlerde en çok 3 kat (12.50) yapılabilecektir.

- Beyoğlu ve Galata çevresi kentsel düzenlemelerle iyileştirilecektir.

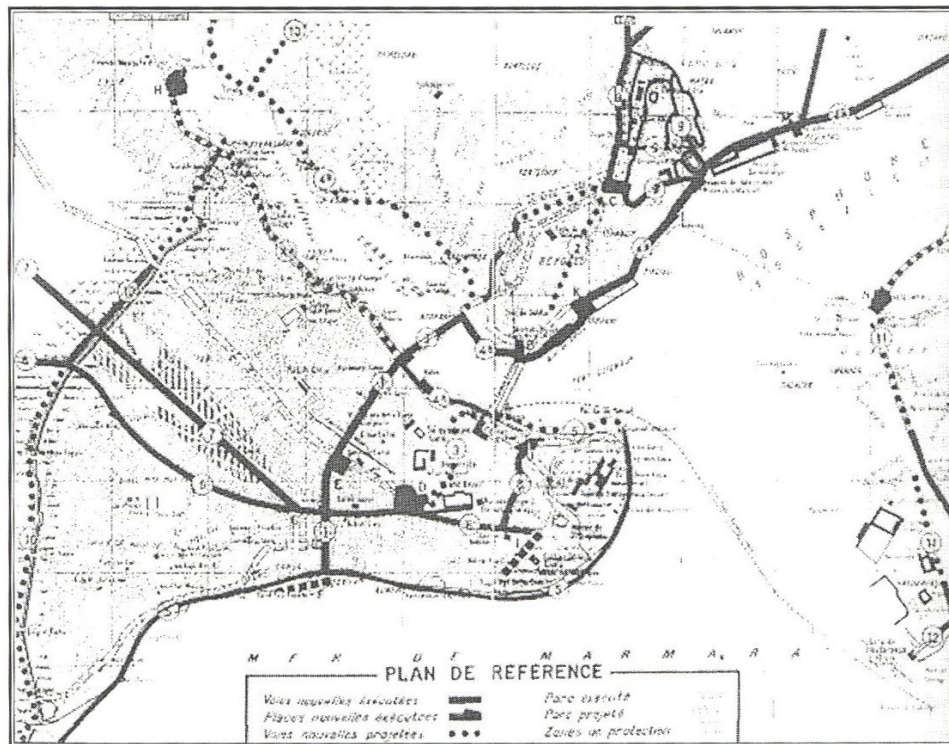
1939 yılında bu planın uygulamaya başlanmasından sonra yeni bir imar faaliyeti ortaya çıkmıştır. Prost'un kenti işlevsel bölgelere ayırma kararı sonraki yıllarda olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Bu konudan en çok etkilenen bölge Haliç ve çevresi olmuştur. Planda Haliç'in sanayiye açılması bölgenin eski kent dokusunu tahrip etmiş, denizi kirletmiştir. Eyüp ve Silahtarağa bölgesinde yer seçtirilen ağır ve orta ölçekli sanayi önemli bir çevre kirliliği yaratmış köhneleşmeye yol açmıştır. Planın Haliç'in gelişmesindeki olumlu kararı kat yükseklikleri konusunda getirilen sınırlamadır. İstanbul'un silüetini koruyabilmek için denizden 40 m yükseklikte 9,5 metreyi geçmeyen en çok 3 katlı binalar yapılabileceği ilkesi Haliç silüetinin günümüze kadar korunabilmesinde atılmış ilk önemli adımdır.²⁹

Bu planın sonunda Eminönü Meydanı genişletilmiş, Mısır Çarşısı restore edilmiştir. Sirkeci Meydanı genişletilmiş, Unkapanı Meydanı yeniden düzenlenmiştir. Daha önce bir bölümü açılmış olan Atatürk Bulvarı tamamlanmamıştır. Haliç'in güney sahilinin ve sanayiye ayrılması öngörülen kesiminin Feriköy ve Şişli ile yol bağlantıları kurulmuş, Kasımpaşa Tersanesi'nin arkasından geçerek Sütlüce Mezbahası'na giden yol açılmıştır. Beyoğlu yakasında Atatürk Köprüsü'nden İngiliz Sarayı'na giden yol açılmamıştır.³⁰

²⁹ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s.97-98

³⁰ GÜMÜŞAY N. (1996) ,Haliç'te İşlevsel Dönüşümlerin Analizi, Bitirme Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

Prost planı 2.Dünya Savaşı sonrasında İstanbul nüfusunun hızla artması sonucu, büyümeyen bir kent bir kentin planı olarak hazırlandığı için yetersiz kalmıştır ve 1950 yılında sona erdirilmiştir. Lütfi Kırdar'ın Belediye Başkanlığı döneminde yaşanan bu imar planı faaliyeti sırasında kentte 1148 bina yıkılmıştır.³¹



Harita 3.7 1937 yılı Prost Planı³²

Menderes operasyonu

1950'li yıllar İstanbul kenti için bir dönemeçtir. Artan sanayileşme ile birlikte o zamana kadar görülmemiş bir kentleşme olgusunun ve hızlı kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı bu dönemde 1950-1960 yılları arası çok partili rejim denemeleri açısından bir ilktir. Yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması yönünde Menderes operasyonu modernleşmenin ve modern kentin imgesi

³¹ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s. 98

³² YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s. 97

olarak yol ve otomobil kenti kabulünden hareket etmiştir. Bu yönüyle ulaşım ağırlıklıdır.

Bu operasyon ile temelde İstanbul'un su yolu ile ayrılan Suriçi, Beyoğlu ve Anadolu yakalarının bağlantılarının hızlı ve rahat biçimde sağlanması, trafiğin düğüm noktası olan meydanların ve bu meydanlara açılan caddelerin genişletilmesi, kıyılardan başlayarak alternatif trafik yolları geçirilmesi, yoldan denize pencereler açılması öngörülmüştür. Bu bağlamda Eminönü-Unkapanı sahilyolu, limanın artan kapasitesi doğrultusunda genişletilmiş, Unkapanı-Aksaray arasındaki Atatürk Bulvarı'nın genişletilmesi ile Topkapı'dan başlayarak limana uzanan ve oradan da Aksaray'a uzanan bir yarı ring yolu oluşturulmuş, böylelikle Topkapı'da yer alan sanayi tesislerinin limana bağlantısı sağlanmıştır. Beyoğlu yakasında Karaköy'den Azapkapı'ya kadar Perşembe Pazarı'ndaki toptan ticareti destekleyecek biçimde ticaret limanına dönüştürülmüş, Prost Planının öngörülerinin aksine Haydarpaşa Limanı genişletilmiş, bu uygulamalar Haliç sanayi alanının konumunu pekiştirmiştir. Haliç'te yoğunlaşan sanayi alanlarına bağlı olarak Haliç ve çevresinde gecekondular ve plansız yapılaşma ile birlikte tarihi alanlar çöküntü mekanlarına dönüşmeye başlamıştır.

1954 yılında yürürlüğe giren Beyoğlu Bölgesi Nazım İmar Planı'nda siyasi rejimin tercihleri doğrultusunda, Haliç kıyılarında Kasımpaşa-Kağıthane arasında sanayinin korunması öngörülmüştür.³³

Piccinato Dönemi

Menderes dönemi imar uygulamaları nedeniyle yoğunlaşan eleştiriler, İstanbul için yeni plan arayışları başlatmıştır. 1958 yılında İstanbul'un planlaması yürütmek amacıyla İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuştur. İmar

³³YENEN Z.-KILIÇ A.(2001), "Haliç İçin Bir Planlama Model Önerisi", Haliç 2001 Sempozyumu, İSKİ, İstanbul, s. 69-70

Planlama Müdürlüğü'nün çalışmalarına İtalya'dan davet edilen Prof. Luigi Piccinato müşavir olarak katılmıştır.

Piccinato planında;

- İstanbul kenti ile ilgili çözümün çevre ve bölge ölçeklerini içeren bir mekansal örgütlenmenin aranması,

-Sanayinin ve konut alanlarının desantralizasyonuna dayalı açık ve doğrusal gelişen bir kent siteminin kurgulanması, yerleşik alanda yoğunluğun düşürülmesi,

-İstanbul'un bir üretim kenti değil, ticaret, kültür ve yönetim merkezi olması,

-Bu doğrultuda sanayinin ülkenin iç pazarı yönünde İstanbul'un doğusuna doğru desantralize edilmesi, İzmit, Gemlik ve Bandırma'nın yeni sanayi kentleri olması,

- Haliç kıyılarındaki sanayinin temizlenmesi, Topkapı ve Rami'de kurulan sanayiye hizmet verecek bir limanın Kazlıçeşme-Bakırköy arasında kurulması,

-Önerilen kent semasını desteklemek üzere Haliç'e üçüncü bir köprü, Boğaz'a Ortaköy-Beylerbeyi arasına bir köprü yapılması, köprülerin mevcut doku ile bağlantı ve çevre yollarının tesisi, Haliç ve Boğaziçi sahillerine ana arterler açılmasının önlenmesi, kıyılardaki yolların gezi yolu olarak düzenlenmesi,

-Kağıthane'de büyük bir hayvanat bahçesinin yapılması, suriçi ve sur dışındaki yeşil alanların Marmara ve Haliç kıyılarındaki yeşil alanlarla bağlantısının sağlanması,

-İstanbul'un turizm potansiyelinin korunması ve özendirilmesi, tarihi eserlerin korunması, sahillerin yanlış kullanımının önlenmesi,

20 yüzyılın başında yoğunlaşmaya başlayan ve sonraki dönemlerde giderek ölçeği büyüyen Haliç'teki sanayi alanlarının desantralizasyonu için çareler ararken Haliç dışında Alibeyköy Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Sefaköy, Kazlıçeşme-Zeytinburnu İstanbul yakasında gelişen ve yoğunlaşan diğer sanayi alanları olarak ortaya çıkmıştır. Kentin bir başka sanayi aksı ise Beyoğlu Yakasında Kağıthane-Levent-Esentepe bölgesidir.

Sanayi kuruluşlarının kente açılan yeni ulaşım kanalları boyunca gelişme eğilimi konut alanlarının gelişmesini de etkilemiş, konut alanlarının desantralizasyon süreci hızlanmış, kent dışındaki yerleşmeler hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. Haliç'te, Topkapı'da ve Londra asfaltı boyunca yer seçen sanayi alanları ile biçimlenen kuzey ve batı yönünde Bayrampaşa, Güngören, Gaziosmanpaşa, Bahçelievler, Halkalı ve Sefaköy, Beyoğlu Yakasında Kağıthane, Alibeyköy, Gültepe ve Çeliktepe kaçak ve düzensiz yapılaşmanın öne çıktığı yerleşmelerdir.

Artan nüfusun istemini karşılayacak konut sunumuna yönelik politikaların yetersiz kalması geleneksel dokuda da etkili olmuştur. Kat Mülkiyeti Yasası'nı yedeğine alan küçük yatırımcıların devreye girmesi ile geleneksel dokudaki sivil mimarlık örnekleri 'yık-yap-sat' yöntemi ile çok ailelik apartman yapılarına dönüşmeye başlamıştır. Özellikle imar operasyonları ile açılan yollar boyunca yapı yoğunluğu artırılarak geliştirilen bu dönüşüm hem fiziksel yapıda hem de sosyal yapıda önemli değişimlere neden olmuştur.³⁴

³⁴ YENEN Z.-KILIÇ A.(2001), A.G.K., s. 70-71

Planlı Kalkınma Dönemi

27 Mayıs hareketi siyasi rejimin iradesini ön plana çıkaran plansız yaklaşımı yadsıyan bir ideoloji çerçevesinde ülkede planlı kalkınma dönemi başlamıştır. İlk dönem kalkınma planları ile bölgeler arası dengenin sağlanması yönünde bölge kalkınmasına önem verilmesi gerekliliği vurgulanarak, sanayileşme ve kentleşme desteklenmiştir. 1975 sonrası kalkınma planları ile ise sanayinin planlı desantralizasyonu ile birlikte, kıyıların potansiyelinden yararlanmak amacıyla kıyı yerleşmelerinde turizmin özendirilmesi öne çıkmıştır.

Planlı dönemde önceki dönemlere ait planlamaya dayanmayan imar uygulamalarının yarattığı sorunların üstesinden gelmek üzere, bölge planları, nazım planlar ve uygulama planlarına dayalı geniş ölçekli kademeli bir planlama anlayışı egemen kılınmış, bu politikayı destekleyen yeni yönetim ve örgütlenme modeli oluşturulmuştur. Devlet Planlama Teşkilatı, İmar ve İskan Bakanlığı, Bölge Planlama Dairesi, giderek İller Bankasının finansmanı ile Büyük Nazım Plan Bürosu (1966) bu doğrultuda kurulmuştur.

Marmara Bölge Planlama Bürosu, Piccinato'nun önerileri doğrultusunda, kıyı şeridindeki yoğun yapılaşma baskısını azaltmak için doğrusal bir kentiçi gelişme aksı önerilmiştir. Doğu yakasının payının artırılması, Boğaz geçişlerinin sınırlandırılması için batı yakasının nüfus büyüklüğü ve ekonomik ağırlık oranının korunması hedeflenmiştir.³⁵

Dalan Operasyonu

Bu dönemin imar yasalarındaki gelişmeler ve düzenlemeler genellikle merkezi yönetimin yetkilerini ve planlama amaçlarını güçlendirici yönde olmuştur. 1982 yılında çıkarılan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası, 1983

³⁵ YENEN Z.-KILIÇ A.(2001), A.G.K., s. 71-72

yılında çıkarılan 2805 sayılı İmar Affı yasası dönemde gelişmeleri etkileyen ve biçimlendiren en önemli yasal değişikliklerdir. 1984 yılında iki kademeli bir metropoliten yönetim modelini içeren 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Yasası'nın yürürlüğe girmesi ve 1985 yılında 3194 sayılı İmar Yasası ile belediyeler plan yaptırma ve onama yetkisine kavuşmaları da aynı paralelde gelişmelerdir. Bu yeni düzenlemeler ve bunlara dayalı uygulamalar sırasında İstanbul kültür turizmi kimliğinden Ortadoğu'nun finans merkezi olmaya kadar uzanan geniş bir arayış sırasında kimlik bunalımına düşmüş, bu dünya kentine kimliğini kazandıran önemli değerler hızla yitirmeye başlanmıştır.

1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı olmasıyla başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleştirilen yıkımlar önemli tartışmalara yol açmıştır.³⁶ Bu yıkımlar sırasında Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı tarihi binalarda yok olmuştur.

Operasyonların en temel amacı sanayinin ve ona bağlı kirletici tüm unsurların Haliç'ten çıkarılması ve fiziksel açıdan çöküntü sürecine girmiş olan tüm yapıların yıkılarak temizlenmesidir.

Dalan operasyonları Haliç'in bugünkü kimliğinin oluşmasında önemli bir yere sahiptir. Özellikle kıyı alanlarının işlevsel kullanımının değişimi, Haliç'in bir sanayi alanından rekreasyon ve konut alanına dönüşmesine neden olmuştur.³⁷

³⁶ YENEN Z.-KILIÇ A.(2001), A.G.K., s. 72

³⁷ ERDEN D.(2003), A.G.K., s. 148

Haliç'te Temizleme ve Rehabilitasyon Çalışmaları

Haliç'in en önemli sorunlarından biri 19. yüzyılın sonlarından itibaren kurulmaya başlanan ve 20 yüzyılda daha da yoğunlaşan sanayi tesislerinin artıklarıyla dolarak kirlenmesidir. Bunun dışında kanalizasyon artıklarının da Haliç'e verilmesi dolma ve kirlenmeyi hızlandırmıştır. Haliç'te akıntının yetersizliği, kendi kendine temizlemesini engellediğinden söz konusu problem 1970'lerde daha da ciddi boyutlara ulaşmıştır.

Haliç'teki kirlilik özellikle 1980'li yıllardan itibaren ciddi uygulamalara konu olmuştur. Bunun dışında 1984-1989 yılları arasında yapılan Haliç çevresinin sanayiden arındırılması ve boşalan fabrika arazilerinin yeşil alana dönüştürülmesi sayılabilir. Ayrıca yine bu dönemde Güney Haliç Kolektörlerinin bir kısmının ve Ahırkapı Deniz Deşarjının da yapılması önemli bir adımdır. 1989 yılından 1994 yılına kadar Haliç'te önemli bir yatırım yapılmadığı gibi Eski Galata Köprüsünün Hasköy-Balat arasına taşınması ile önemli bir hata yapılmıştır.

1994 yılında Haliç Islah Çalışmaları yeniden başlamıştır. Konuya bilimsel bir yaklaşım yapmak üzere 3 üniversite (İTÜ, YTÜ, Gebze Yüksek Teknoloji Üniversitesi) ile bir protokol yapılmış ve bilim adamlarından Haliç'te biriken çamurun uygun bir şekilde önlenmesi için araştırma ve öneriler istenmiştir.

Bugün haliç'te 24 ayrı tür balık larva ve yumurtasına rastlanmıştır. Ayrıca koliform bakteri ve çözülmüş oksijen ve diğer su kalite parametreleri yönünden de olumlu gelişmeler gözlenmektedir. Gerçekleşen devasa yatırımlar sayesinde, Haliç ve çevresinden geçenleri rahatsız eden istenmeyen pis kokular giderilerek insanların rahatça yaşayabilecekleri, spor

*yapabilecekleri, yürüyebilecekleri ve kültürel faaliyetler yapabilecekleri bir mekan haline getirmiştir.*³⁸

İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı

1990 yılında yapılan planın amacı: Bu alanın eşsiz tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması ve yaşayan bir kentsel alan olarak gelecekteki gelişmesinin, tarihi ve kültürel yönden varolan potansiyelini olumsuz yönde etkilemeyecek biçimde düzenleyerek bu eşsiz yerin, İstanbul, Türkiye hatta Dünya insanının yararına sunulması olarak belirlenmiştir.

Plan için konulan hedefler şunlardır:

- Tarihi Yarımada'nın yapı ve potansiyeli ile uyumlu olmayan (imalat, depolama vb.) fonksiyonlardan arındıracak tarihi kesimlerinde (örneğin Hanlar Bölgesi, Haliç Kıyı Bandı) kültür, turizm, rekreasyon ve ilgili ticaret kullanışlarının ağırlık kazanacağı canlı kentsel merkezler, odaklar oluşturulması, Aksaray'da varolan merkez potansiyelinin kültür fonksiyonu ile bütünleştirilerek geliştirilmesi,
- Haliç ve Marmara kıyılarının kültür, turizm, rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi ve Tarihi Yarımada da su-kıyı ilişkisinin güçlendirilmesi,
- Tarihi Yarımada ile ilgili olmayan trafiği en etkili biçimde Yarımada dışına atabilecek by-pass ulaşım sistemlerinin, mevcut yapısal dokuya zarar vermeksizin oluşturulması,

³⁸ ERDEN D.(2003), A.G.K., s. 148

- Fatih ve Eminönü kesimlerindeki mevcut konu stokunun yerleşik nüfusu artırmaksızın korunarak, yerleşik nüfus için gerekli donanım ve altyapısı sağlanmış sağlıklı yaşam çevrelerinin oluşturulması,
- Surların ve çevrelerinin, öncelikle yerleşik nüfusun spor ve yeşil alan gereksinmelerini gözetilmek üzere yine kültür, turizm ve rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi,
- Kara, Deniz ve Demiryollarından oluşan ve özel araç yerine toplu taşıma ağırlık veren sistemlerin geliştirilerek, Yarımada içi ve Metropoliten Alan ile bütünleştirilmesi,
- Tarihi Yarımada'da yayanın tartışılmaz üstünlüğüne dayalı, taşıttan arındırılmış geniş yaya alanlarının oluşturulması ve özenle geliştirilmiş yaya ulaşım ağları ile bütünleştirilmesi,³⁹
- Haliç'e iki yeni köprü yapılması öngörülmüştür. Bu köprülerden birisi, Kasımpaşa-Cibali köprüsü, diğeri de Taşkızak ve Ayvansaray arasında olacaktır.
- Yenikapı ile Sarayburnu arasına bir metro hattı önerilmiştir. Ancak hattın giriş noktaları belirtilmemiştir.
- Prost planında öngörülen İstanbul kara surları dışında 500 m.lik sit koruma bandının kaldırıldığı görülmektedir.⁴⁰

³⁹ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K.,s. 101

⁴⁰ GÜMÜŞAY N. (1996) ,A.G.K.

1..1.1.1.1 1995 İstanbul Metropolitene Alan Nazım Planı

Planın amacı 2010 yılına kadar olan süreçte İstanbul'un evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkarak, tarihi-kültürel kimliği ile özdeş geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir dünya kenti statüsü kazandırmak üzere ülke ve bölge kalkınması ile uyumlu büyümesi ve gelişmesi sağlanırken dünyadaki ekonomik gelişme sürecinde dünya metropoller kademelenmesi içinde yerini alarak dünya ve bölge ülkelerinin ekonomik yapıları ile bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan ve bu yapılanmada öncü rol üstlenen tarih, bilim, sanat, siyaset, ticaret, hizmet ağırlıklı bir metropoliten kent olarak koruma ve gelişme dengesinin kurulmasıdır.

Plan için konulan hedefler ve politikalar şunlardır:

- İstanbul'un evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkılarak tarihi-kültürel kimliği ile özdeşleşen bir dünya kenti statüsü kazandırılması,
- Geleneksel kent dokusunun, mutlak surette Metropolitene alt bölge gelişme dinamiklerinin baskısından kurtarılması ve bu alanların sanayi, imalat, depolama gibi bu mekanlara zarar veren fonksiyonlardan arındırılması,
- Metropolitene alt bölge bütününde, uluslararası düzeyde spor, kültür, ticaret, hizmetler vb. arazi kullanım kararlarının tespiti,
- Tarihi Yarımada içindeki kentsel prestij alanları tespit edilerek bu alanlar konut, hizmetler ve turizm amaçlı planlanırken kentsel sosyal ve teknik altyapının kalite ve standartlarının yükseltilerek düzenlenmesi,
- Kentsel gelişme baskısının Tarihi Yarımada ve Boğaziçi üzerinden kentin doğu ve batı kutuplarına Kanat Çekim Merkezleri oluşturularak çekilmesi,

- Metropolitan alan alt bölge gelişme akslarının eski yerleşim merkezleri üzerindeki baskının azaltılması, mevcut şehirsal doku alanlarının öncelikle düzenlenmesi ve iyileştirilmesi,
- Merkezdeki imalat sektörünün desantralize edilmesi,
- Yerleşik alanların yakın çevrelerinde büyük alışveriş mekanlarının oluşturulması,
- Toplu taşımacılığın ağırlıklı ve öncelikli olarak ulaşım sistemi içerisinde yer alması,
- Raylı sistemlerin birbirleri ve diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyonunun kurulması,

Haliç için getirdiği genel planlama ilkeleri ise şunlardır:

- İstanbul için önemli kimlik belirleyici olan tarihi ve kültürel dokusu, peyzajı, silueti vb. dinamik koruma prensipleri ile korunmalıdır.
- İstanbul'un kimliği içerisinde önemli yer tutan Boğaziçi, Haliç ve Tarihi Sur içinin mevcut değerleri ve birbirleriyle ilişkileri nedeniyle karma sit alanları olarak tespitinin 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 alanını planlanmalıdır.

- İstanbul'un tarihi ve kültürel çekirdeğini oluşturan Tarihi Yarımada'nın silüeti 40 rakım ile korunacaktır. Haliç. Marmara, Sarayburnu kıyıları ile silüetin üst çizgisi arasında kalan yamaçlar ve silüeti 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 alt ölçekli planlarda mevcut dokuları sıhhileştirilecek korunacak alanlardır.⁴¹

3.3 BÖLÜM SONUCU

Tarih boyunca ilk yerleşmelerin merkezi olan Haliç bu yerleşmelerin gelişmesine doğal liman olma özelliğiyle ilk çağlardan itibaren katkı sağlamıştır.

Haliç, Cumhuriyet dönemine kadar, çevresinde kurulan kentleri olumlu yönde etkilemiştir. Bu yerleşmeler de çağlar boyunca Haliç'i baştacı etmiş, doğal güzelliklerini korumuş, bunun yanında yamaçlarında ve tepelerinde kentin kimliğini vurgulayan önemli yapılara, kıyılarında saray ve köşklere yer vermişlerdir.

Haliç özellikle Osmanlı döneminde, İmparatorluğun eğlence ve rekreasyon merkezi olmuştur. Lale devrinde zevk ve sefa alemi olan Haliç, bu dönemde en görkemli ve renkli tarihini yaşamıştır.

Osmanlı son dönemlerinde sanayi tesisleriyle dolmaya başlaya Haliç kıyıları, Cumhuriyet döneminde de bu eğilimi destekleyen planlarla bir sanayi bölgesi haline gelmiş, geçmişiyile bağdaşmaya yeni bir kimliğe bürünmüştür.

⁴¹ YÜCETÜRK E. (2001), A.G.K., s. 101-103

Sanayi fonksiyonu Haliç'te plansız yapılaşmayı da beraberinde getirmiştir. Bu yanlış yer seçim kararları ve plansız gelişmeler sonucu Haliç, kent içindeki eski önemini yitirmiştir.

Haliç'te 1985'ten sonra Dalan Dönemi ile birlikte başlatılan sanayinin bölgeden çıkarılması yönünde uygulamanın Haliç kıyısı kullanım desenine etkisi büyüktür. Bu dönemde Haliç kıyısındaki sanayi tesisleri desantralize edilerek kıyıda park alanları düzenlenmiştir Ancak bu uygulama Haliç'in kimliğini kaybetmesine neden olmuştur.

BÖLÜM IV: HALIÇ MEKANININ KENTSEL DÖNÜŞÜM OLGUSU İÇERİSİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde; Haliç'in geçmişten günümüze taşıdığı tarihi, kültürel ve doğal değerler değerlendirilerek, taşıdığı potansiyelleri ortaya konulmuş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç'in "kültür ve sanat vadisi" tanımı kapsamında bölgede uyguladığı ve uygulamayı düşündüğü proje ve yatırımlar belirtilmiş ve bu çalışmaların Haliç kentsel mekanı üzerinde yaratacağı dönüşümler değerlendirilmiştir.

4.1 HALIÇ KENTSEL MEKANININ TAŞIDIĞI POTANSİYELLER

Haliç kentsel mekanında; Boğaziçi, Haliç, ve Marmara Denizi ile çevrili Tarihi Yarımada'nın tepe noktaların birinde konumlanmış olan Topkapı Sarayı, Ayasofya Kilisesi, Sultanahmet Camii ve Gülhane Parkı'nın da içinde bulunduğu alan, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde kentin yönetim merkezi olmuştur. Dolayısıyla kentin yönetim ve anıtsal yapıları bu bölgede bulunmaktadır. Ayasofya, Ayairine, Yerebatan Sarnıcı Bizans dönemlerinden, Topkapı Sarayı, Sultanahmet Camii, İbrahim Paşa Sarayı Osmanlı dönemlerinden günümüze gelen anıt yapılarıdır. İstanbul'un tarihi geçmişini günümüze yansıtan bu alandaki anıt yapılar müze olarak kullanılmaktadır. Bu özelliğinden dolayı iç ve dış turizm için bir çekim merkezi durumundadır. Ayrıca bu dokunun çevresinde bulunan geleneksel konut alanları da bölgenin turizm potansiyeli nedeniyle fonksiyon değiştirerek turizme hizmet veren kullanımlara dönüştüğü gözlenmektedir.

Haliç ve çevresindeki ticaret alanları ise Eminönü ve Beyoğlu bölgelerinde yoğunlaşmıştır. Eminönü'nde Eminönü-Sirkeci-Süleymaniye arasındaki bölgede, Hanlar Bölgesi, Kapalı Çarşı ve Mısır Çarşısı'nın bulunduğu tarihi ticaret alanları yer, geleneksel ticaretin yapıldığı, toptan bir dağıtımın gerçekleştiği ticaret alanlarıdır. Divanyolu boyunca lineer bir şekilde devam

eden ticaret aksında ise bu bölgedeki turizme hizmet eden ticaretin geliştiği görülmektedir. Laleli çevresinde bavul ticareti ve aksın gerisindeki imalat alanları ile ilişkili olan ticaret alanları bulunmaktadır. Eyüp'te de dini bir merkez olmasından dolayı burayı ziyaret eden nüfusa hizmet edecek ticaret alanları gelişmiştir.almaktadır.

Haliç'in kuzey kıyısında önemli ticaret alanları Beyoğlu bölgesinde gelişmiştir. İstiklal Caddesi ve çevresindeki ticaret alanları, bölgenin kültür ve eğlence merkezi olma özelliğinden dolayı, bu sektörlere hizmet edecek şekilde oluşmuştur. Ayrıca İstiklal Caddesi'nin özellikle geçmişte prestij alanı olması, günümüzde sahip olduğu kimliği kazanmasında önemli bir rol oynamıştır. Beyoğlu'ndaki diğer ticaret alanı ise, Haliç kıyısında bulunan Perşembe Pazarı'dır.

Kent için önemli ulaşım odakları Haliç ve çevresinde yer seçmişlerdir. Önemli bir ulaşım odak noktası Eminönü-Sirkeci arasındaki bölgedir. Kara, deniz ve raylı ulaşımın kesiştiği bu bölgede, bu ulaşım türlerinin birbirine dönüştüğü gözlenmektedir. Sirkeci Garı şehirlerarası nitelikte bir ulaşım odağı olup, otobüs, vapur ve tramvay gibi toplu taşıma araçları ile kentin gar ile bağlantısını kurulmasını sağlamaktadır. Diğer bir ulaşım odağı Karaköy'deki liman bölgesidir. Bu bölge uluslar arası düzeyde bir ulaşım odağı olup çevresinde finans kurumları mevcuttur.

Haliç'in tarih boyunca yerleşim alanı olarak seçilmesinin sonucu olarak çevresinde tarihi konut alanları bulunmaktadır. Özellikle Tarihi Yarımada'da ve Beyoğlu'nda yoğunlaşan bu tarihi konut alanlarını ahşap ve kagir olarak ayırmak mümkündür. Süleymaniye, Zeyrek, Cankurtaran, Ayvansaray ve Eyüp'teki konutlar ahşap, Galata, Tarlabası, Fener ve Balat'taki konutlar kagir yapılarıdır. Ahşap konut alanları geçmişte Müslüman nüfusun, kagir yapılar ise daha çok azınlık nüfusun yaşamış olduğu konut alanlarıdır. Bu kagir konut dokuları Beyoğlu'nda ve Fener-Balat'ta farklılık gösterir. Beyoğlu'ndaki konut alanları zengin azınlık kesimi tarafından yaptırılmış 5-6 katlı apartman

tipi konutlar bulunmaktadır. Fener-Balat ise 2-3 katlı çıkmalı yapılar bulunmaktadır.

1950'li yıllar bu tarihi konut alanları için bir dönüm noktası olmuştur. Bu tarihlerde yoğun bir göçe sahne olan İstanbul tarihi konut alanlarındaki yerli nüfusun buraları terk ederek yerlerine göçmen nüfusun yerleşmesine neden olmuştur. Gelir seviyesi düşük olan bu nüfusun, bilinçsiz olması ve yaşam koşullarının mimari dokunun korunması için yetersiz kalması, özgün yapısının kaybolmasına ve köhneleşmesine sebep olmuştur. Ancak özellikle son yıllarda bu alanlarda yapılan iyileştirme ve dönüşüm çalışmaları umut verici bir gelişmedir.

Haliç çevresinde özellikle Beyoğlu'nda İstiklal Caddesi ile bağlantılı olarak önemli kültür merkezleri bulunmaktadır. Atatürk Kültür Merkezi, Harbiye Açık Tiyatrosu, Lütfi Kırdar Kongre Salonu bu kültür yapılarından en önemlileridir. Ayrıca Eyüp'te Haliç kıyısında bulunan Feshane, sergi salonu olarak kullanılmakta, hemen karşı kıyısında Sötlüce'de ise içinde tiyatro, sinema, kongre ve sergi salonlarının olduğu bir kültür kompleksi inşaatı devam etmektedir.

Cibali Tütün Fabrikasının dönüşerek konumlanan Kadir Has Üniversitesi ve Ticaret Odası'nın kullandığı yapıdan dönüşerek konumlanan Ticaret Üniversitesi bölgenin önemli eğitim yapılarıdır.

Haliç'in kuzey kıyısında Galata ve Unkapanı köprüleri arasında kalan tersaneler bölgesi ise Haliç'in liman olma özelliğinden günümüzde kalan tek fonksiyondur. Bu yüzden tarihi bir değer taşımaktadır.

4.2 HALIÇ BÖLGESİNİN DÖNÜŞÜMÜNÜ YÖNLENDİREN PROJELER

1/50.000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı raporunda; kentsel bütün içinde tarihsel önemi ve coğrafi konumu nedeniyle önem taşıyan Haliç Bölgesi; doğal ve kültürel yapısı, yeşil alanları ile kültürel amaçlı kullanımlar içeren bir yapıyı içerecek biçimde korunması gerekli bölge olarak tanımlanmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul'u bir dünya kenti yapmak, İstanbul'un dünya kentleri arasındaki rekabet gücünü artırmak hedefiyle geçmişten gelen tarihini, doğal güzelliklerini, kültürünü ön plana çıkararak Haliç'i "Kültür ve Sanat Vadisi" olarak tanımlamıştır. Bu amaca yönelik bu bölgede çeşitli proje ve yatırımlar yapılmaktadır. Bu projelerin birbiriyle olan entegrasyonunun sağlanması için "Haliç Master Planı ve Raporları" kapsamında değerlendirilerek Haliç'te yer alan tüm projelerin sisteminin elde edilmesi amaçlanmaktadır.

Haliç Master Planı ve Raporları'nın ana ilkeleri şu şekildedir:

- ◆ *Haliç bütününde kıyı boyunca, tarihsel mirasımız olan eski eserlere saygılı bir biçimde düzenleme yapmak, kıyı bandı boyunca etkili olan merkez noktaların, kıyı ile bağlantılarını tekrar kurmak,*
- ◆ *Tarihi Yarımada'yı özel otomobil trafiğinden kurtarıp, toplu taşıma destekleyecek çözümler üretmek.*

Fonksiyonel açıdan çözüm önerileri şu şekildedir:

- ◆ *Mevcut geleneksel doku ve günümüz konut alanlarının sıhhileştirilmeli,*
- ◆ *Mevcut yapılaşma dışındaki aykırı yapıların temizlenmeli,*
- ◆ *Geleneksel doku restore edilerek iyileştirilmeli,*
- ◆ *İmalat ve depolama alanları bölge dışına desantralize edilmeli,*
- ◆ *Geçmiş yansıtan ticari fonksiyonlara yer verilmeli,*
- ◆ *Kıyı bandı yeniden düzenlenerek kafeler, sergi alanları, el sanatları satış büfeleri, oyun alanları oluşturularak yaşayan mekanlar haline getirilmeli,*

- ◆ *Ulaşım entegre edilerek, toplu taşıma ve deniz ulaşımına ağırlık verilmeli.*

Planın Amacı ise şu şekilde sıralanmıştır:

- ◆ *Valide Sultan köprüsünün suyun akışını engellemeyecek şekilde konumlandırılması,*
- ◆ *Tarihi kimliğe uygun önerilerle rekreatif potansiyelin geliştirilmesi,*
- ◆ *İnsan-tarih-doğa ilişkisini oluşturarak, Haliç'in tarihi değerlerini koruyarak güçlendirecek, kentleşme bilincinin yerleşmesini sağlayacak tasarımların gerçekleştirilmesi,*
- ◆ *Zorunlu hizmet yapıları tasarımlarının arazi topografyası içinde gizlenerek ve yüksek duvarlar oluşturmayacak şekilde ortaya konması.¹*

Haliç bölgesi çevresinde bu master plan kapsamında değerlendirilecek olan proje ve yatırımlar şu şekilde sıralanmıştır:

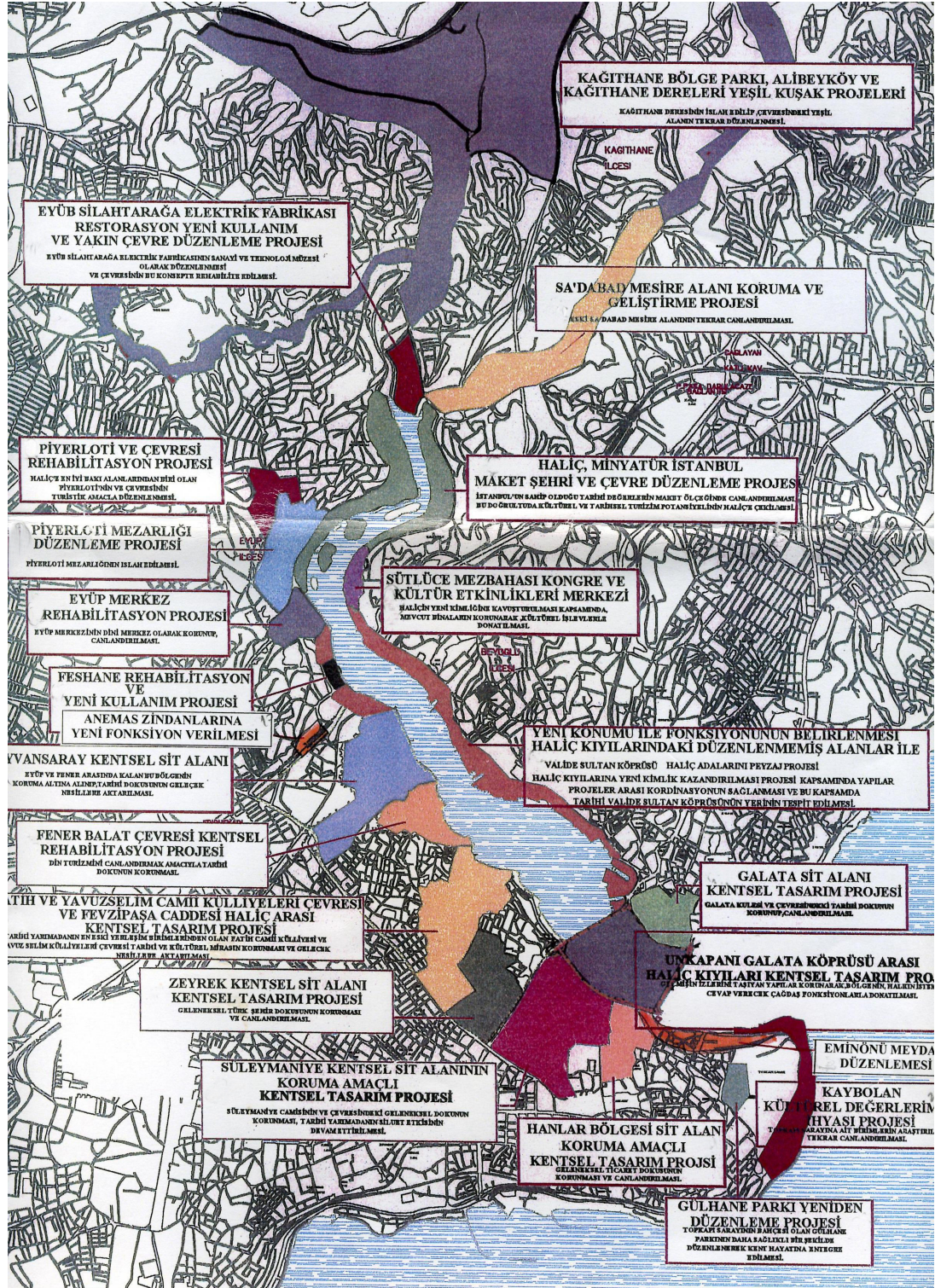
- ◆ Kağıthane Bölge Parkı, Alibeyköy Ve Kağıthane Dereleri Yeşil Kuşak Projeleri/ Kağıthane deresinin ıslah edilip çevresindeki yeşil alanların tekrar düzenlenmesi
- ◆ Eyüp Silahtarağa Elektrik Fabrikası Restorasyon Yeni Kullanım Ve Yakın Çevre Düzenleme Projesi/ Eyüp Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın sanayi ve teknoloji müzesi olarak düzenlenmesi ve çevresinin bu konseptte rehabilite edilmesi
- ◆ Sadabat Mesire Alanı Koruma Ve Geliştirme Projesi / Eski Sadabat mesire alanının yeniden canlandırılması
- ◆ Kağıthane Sübyan Mektebi Yeni Kullanım Projesi
- ◆ Piyer Loti ve Çevresi Rehabilitasyon Projesi / Haliç'e en iyi bakı alanlarından biri olan Piyer Loti'nin ve çevresinin turistik amaçlı düzenlenmesi

¹ BAŞTÜRK A.-METE B.-ALTUN L.(2001), "Haliç ve Tarihçesi", *Haliç 2001 Sempozyumu*, 3-4 Mayıs, İSKİ, İstanbul, s.36

- ◆ Haliç Minyatürk Maket Şehri Ve Çevre Düzenlemesi/ İstanbul'un sahip olduğu tarihi değerlerin maket ölçeğinde canlandırılması
- ◆ Piyer Loti Mezarlığı Düzenleme Projesi / Piyer Loti mezarlığının ıslah edilmesi
- ◆ Sütlüce Mezbahası Kongre ve Kültür Merkezi Etkinlikleri / Haliç'in yeni kimliğine kavuşturulması kapsamında mevcut binaların korunarak kültürel işlevlerle donatılması
- ◆ Eyüp Merkez Rehabilitasyon Projesi / Eyüp merkezinin dini merkez olarak korunup canlandırılması
- ◆ Feshane Rehabilitasyon Ve Yeni Kullanım Projesi
- ◆ Anemas Zindanlarına Yeni Fonksiyon Verilmesi
- ◆ Ayvansaray Kentsel Sit Alanı / Eyüp ve Fener arasında kalan bölgenin koruma altına alınıp tarihi dokusunun gelecek nesillere aktarılması
- ◆ Valide Sultan Köprüsünün Yeni Konumu (Eski Galata Köprüsü) ile Fonksiyonunun Belirlenmesi ve Haliç Kıyılarındaki Düzenlenmemiş Alanlar ile Haliç Adalarının Peyzaj Projesi / Haliç kıyılarına yeni kimlik kazandırılması projesi kapsamında yapılan projeler arası koordinasyonun sağlanması ve bu kapsamda tarihi valide sultan köprüsünün yerinin tespit edilmesi
- ◆ Fener-Balat Çevresi Kentsel Rehabilitasyon Projesi / Dini turizmi canlandırmak amacıyla tarihi dokunun korunması
- ◆ Galata sit alanı kentsel tasarım projesi / Galata Kulesi ve çevresindeki dokunun korunup canlandırılması
- ◆ Fatih Ve Yavuz Selim Camii Külliyesi Çevresi ve Fevzipaşa Caddesi Haliç Arası Kentsel Tasarım Projesi / Tarihi Yarımada'nın en eski yerleşim birimlerinden olan Fatih Camii Külliyesi ve Yavuz Selim Külliyesi çevresi tarihi ve kültürel mirasın korunması ve gelecek nesillere aktarılması
- ◆ Zeyrek Sit Alanı Kentsel Tasarım Projesi / Geleneksel Türk şehir dokusunun korunması ve canlandırılması
- ◆ Kasımpaşa Tersaneleri Yeni Kullanım Projesi

- ◆ Unkapanı-Galata Köprüsü Arası Haliç Kıyıları Kentsel Tasarım Projesi/ Geçmişin izlerini taşıyan yapılar korunarak, bölgenin, halkın isteklerine cevap verecek çağdaş fonksiyonlarla donatılması
- ◆ Süleymaniye Kentsel Sit Alanının Koruma Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi / Süleymaniye Camisi'nin ve çevresindeki geleneksel dokunun korunması, tarihi yarımadanın siluet etkisinin devam ettirilmesi
- ◆ Eminönü Meydan Düzenlemesi
- ◆ Kaybolan Kültürel Değerlerimizin İhyası Projesi / Topkapı Sarayı'na ait birimlerin araştırılıp tekrar canlandırılması
- ◆ Hanlar Bölgesi Sit Alanı Koruma Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi / Geleneksel ticaret dokusunun korunması ve canlandırılması
- ◆ Gülhane Parkı Yeniden Düzenleme Projesi / Topkapı Sarayı'nın bahçesi olan Gülhane Parkı'nın daha sağlıklı bir şekilde düzenlenerek kent hayatına entegre edilmesi ²

² İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Projeler Daire Başkanlığı, Yatırım Planlama Müdürlüğü



Harita 4.1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç Projeleri³

³ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Projeler Daire Başkanlığı, Yatırım Planlama Müdürlüğü

4.3 BÖLÜM SONUCU

Sonuç olarak; Haliç İstanbul'un tarihten günümüze yerleşim bölgesi olmasından dolayı tarihi ve kültürel değerleri içinde barındırmaktır. Yaşadığı sorunlar, geçmişte uygulanan yanlış planlama stratejileri nedeniyle kimliğini kaybetme süreçleri, kentsel dönüşüm uygulamalarında Haliç'i hedef bölge haline getirmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç'i "kültür ve sanat vadisi" olarak tanımlayarak bu tanım çerçevesinde birçok proje ve yatırımlar planlamıştır.

Bu projelerin birbiriyle olan entegrasyonunun sağlanması için "Haliç Master Planı ve Raporları" kapsamında değerlendirilerek Haliç'te yer alan tüm projelerin sisteminin elde edilmesi amaçlansa da Haliç'in bütünsel bir yaklaşımla ele alınmadığı görülmektedir.

Haliç'in potansiyelinin ortaya çıkarılması ve sorunlarına kalıcı çözümler üretilmesi amacıyla yönlendirilen kentsel dönüşümler bütüncül bir planlama yaklaşımı ile ele alınması gerekir.

BÖLÜM V: SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Ülkemizde şehircilik disiplininin gündem konularından biri olan kentsel dönüşüm olgusunun temel amacı ekonomik sosyal ve fiziksel yönden sorunlar yaşayan sağlıklı kent parçalarının yeniden yapılanmasının sağlanıp kentte kazandırılması olarak tanımlanmaktadır.

Kentleriniz bugün aşırı nüfus yığılmaları, ekonomik şartlar, sosyal bilinçsizlik, koşulsuz ve yanlış yer seçimi kararları arz talep eğilimleri gibi nedenlere bağlı bir çöküş yaşamaktadır. Kentlerin çeşitli faktörler sonucu çöküntüye uğraması ilgili çevreleri ile bu çöküntüyü ortadan kaldıracak çözüm arayışlarına yöneltmiştir.

Kentsel çöküntünün ortaya çıkma nedenleri, gelişmiş Avrupa ülkelerinde ve Amerika'da sanayileşmenin getirdiği hızlı değişim ve dönüşümler ve 2. dünya savaşında bombalanarak yıkılan şehirlerin yeniden inşası ile beraberinde çıkmıştır. Az gelişmiş veya Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde ise çöküntünün nedenleri genelde farklıdır. Bu ülkelerde yaşanan çöküntü, yine sanayileşmenin etkisiyle kademesiz, kontrolsüz ve sınırsızca büyümeye çalışan kentlerin maruz kaldığı bir tür çöküntüdür.¹

Gerek dünyada, gerekse Türkiye'de sağlıklı ve yaşanabilir kentler yaratmak ana hedefiyle yapılan kentsel dönüşüm uygulamaları farklı sorunlar taşıyan farklı alanlar için çözüm oluşturmak için kullanılmaktadır.

Özellikle büyük kentlerimizde yaşanan gecekondulaşmanın yarattığı sağlıklı ve niteliksiz konutların sorunlarının çözüm arayışlarında kentsel dönüşüm uygulamaları gündeme gelmiş ve ülkemizde başarı ile uygulanan örnekleri bulunmaktadır. 1999 Marmara Depreminden sonra, depremin kentler için yarattığı tehlikeler hakkında bilinçlenme sağlanmış ve zararlarının azaltılması

¹ ÖZDEN P.P. (2002), Yasal ve Yönetmelik Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması: Türkiye Örneği, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul

amacıyla deprem sakınım planları oluşturulmaya başlanmıştır. Kent içinde kalmış fonksiyonu yitirmiş sanayi alanları, ulaşım kolaylıkları, büyük projeler için büyük alanları sağlanması, yapı stoku, altyapı olanakları gibi avantajlarının olması nedeniyle fonksiyon dönüşümün sağlanarak yeni projelerin uygulanmasında ilgi odağı olan alanlar olmuştur. Kent merkezlerinin sorunlarının çözümünde de kentsel dönüşüm yöntemleri uygulanmaktadır.

Kentsel dönüşüm kavramına yüklenen anlam, çöküntü nedenlerinin Türkiye de farklı olması nedeniyle değişik süzgeçlerden ve çeşitli dönüşümlerden geçerek pratiğe yansımaktadır. Batıda değişen dünyanın yeni koşullarında başarılı olabilecek bir anlayışı ve onun yaklaşımlarını içeren Geniş Kapsamlı Sürdürülebilir Planlamanın özellikle girişimci ve kaynak yaratıcı etkin bir aracı olarak kullanılan kentsel dönüşüm olgusu, Türkiye’de böyle bir vizyondan yoksun tasarım ağırlıklı tüketim konuları olarak ele alındığı görülmektedir. Bu amaçların ülkemizde içerdiği öncelikle yasa dışı yapılaşma alanlarının dönüştürülmesi, tarihsel kent bölgelerinin korunması, depreme dayanıklı kesimlere dönük yeniden yapılanmalarının geliştirilmesi gibi farklılıklar taşıdığı görülmektedir.²

Günümüzde kentsel dönüşüm kavramı ve içeriği ile ilgili kavram kargaşası yaşanmaktadır. Bu kargaşanın en büyük sebepleri dönüşüm kavramının süreç içerisinde içerik değiştirmesi ve ülkeler arası uygulama farklılıklarıdır. Kentsel dönüşüm kavramıyla karıştırılan kentsel yenileme/yenilenme, rehabilitasyon, kentsel yeniden canlandırma, yeniden geliştirme, kentsel yenileşme, kentsel yeniden oluşum, soylululaştırma gibi kavramlar uygulamada bir araç olarak kullanılan yöntemlerdir.

² SÖKMEN Polat (2003), “Kentsel Dönüşüm İçin Kaynak Yaratıcı Sürdürülebilir Bir Planlama Çerçevesi”, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, 11-13 Haziran, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul., s.47

Haliç; İstanbul'un tarihten günümüze yerleşim bölgesi olmasından dolayı tarihi ve kültürel değerleri içinde barındırmaktır. Yaşadığı sorunlar, geçmişte uygulanan yanlış planlama stratejileri nedeniyle kimliğini kaybetme süreçleri, kentsel dönüşüm uygulamalarında Haliç'i hedef bölge haline getirmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç'i "kültür ve sanat vadisi" olarak tanımlayarak bu tanım çerçevesinde birçok proje ve yatırımlar planlamıştır.

Bu projelerin birbiriyle olan entegrasyonunun sağlanması için "Haliç Master Planı ve Raporları" kapsamında değerlendirilerek Haliç'te yer alan tüm projelerin sisteminin elde edilmesi amaçlansa da Haliç'in bütünsel bir yaklaşımla ele alınmadığı görülmektedir.

Haliç'in potansiyelinin ortaya çıkarılması ve sorunlarına kalıcı çözümler üretilmesi amacıyla yönlendirilen kentsel dönüşümler bütüncül bir planlama yaklaşımı ile ele alınması gerekir.

KAYNAKLAR

AKALIN E. (2003) “Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliğine Yönelik Bir Alan Araştırması, Dolapdere Örneği” İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

AYGÜN T.(1990), Kent Merkezlerinin Yenilenmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

BAYRAKTAR E.(2004), [www. Toki.gov.tr /html/metinler /kentsel donusun son.doc](http://www.Toki.gov.tr/html/metinler/kentsel_donusun_son.doc),

BİÇER Ö. (1999), Eski Kent Mekanlarının Yeniden İşlevlendirilerek Korunmasına İlişkin Bir Arayış: Fatih-Cibali Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

ENGİN F. (1997), Kentsel Korumaya İlişkin Model Araştırması/Balat Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

ERDEN D.(2003), Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul

EREZ H.-SEYREK O.- BALKANAY Ö.(2004) “Karanfilköy Gecekondu Yerleşmesinde Yaşayan Çocukların Sosyal Kopma–Segregasyon-Düzeylerinin İrdelenmesi”, <http://www.kentli.org/makale/karanfilkoy.htm>

EYİCE S.(2001), “Haliç ve Tarihçesi”, *Haliç 2001 Sempozyumu*, 3-4 Mayıs, İSKİ, İstanbul

GÖRGÜLÜ T. (1997),” Sanayi Yapılarında Yaşanan Değişimler, Dönüşümler”, Kent Gündemi Dergisi, Sayı 3

GÜRLER E. (2003), Kentsel Yeniden Üretim Sürecinde Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, 11-13 Haziran, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

GÜMÜŞAY N. (1996) ,Haliç’te İşlevsel Dönüşümlerin Analizi, Bitirme Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Projeler Daire Başkanlığı, Yatırım Planlama Müdürlüğü

ÖZDEN P.(2004)“Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği” [www. İstanbul.edu.tr /siyasal/Türkçe/ Dergi/Sayı%2023-24/20.htm](http://www.istanbul.edu.tr/siyasal/Türkçe/Dergi/Sayı%2023-24/20.htm),

KARAMAN A.(1987), İstanbul Kentsel Gelişiminin Haliç’e Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

KESKİN D. (2004), Yenileşmenin Uygulandığı Kentsel Sit Alanlarında Turizm Yatırımlarının Önemi (Tarihi yarımada – Beyoğlu örneği), Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul,

ÖZDEN P.P. (2002), Yasal ve Yönetmelik Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması:Türkiye Örneği, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul

PAŞALIOĞLU A. (1993), İstanbul’da 1980-1992 Arası Düzenlenen Kıyı Mekanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi: Haliç-Bakırköy Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

ROBERT P.-SKYES H.(2000) “Urban Regeneration s Handbook”, Sage Publications, London,

SÖKMEN P. (2003), “Kentsel Dönüşüm İçin Kaynak Yaratıcı Sürdürülebilir Bir Planlama Çerçevesi”, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, 11-13 Haziran, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

ŞENGEZER B.(1999), “İstanbul Metropolitan Alanında Deprem Öncesi Planlama Stratejileri”, *İstanbul Dergisi*, Tarih Vakfı Yayını, Sayı 31

TAŞAN T.(1996), “İslah İmar Planları ile Kentsel Arsa Rantlarının Yeniden Dağıtılması Kentte Refah Aktarımları Yaratmış Olabilir mi? Ankara Örneğinde Bir Analiz Çalışması”, *Planlama Dergisi*, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 96/1-4 (Sayı 14)

TÜRKSOY C.(1996), “İmar Affı mı?”, *Planlama Dergisi*, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 96/1-4 (Sayı 14)

YENEN Z.- KILIÇ A.(2001),”Haliç İçin Bir Planlama Model Önerisi”, *Haliç 2001 Sempozyumu*, 3-4 Mayıs, İSKİ, İstanbul

YUM A.-ERTÜR G.(2004), “İstanbul İçin Deprem Master Planı (İDMP)-2” *İstanbul Dergisi*, Tarih Vakfı Yayını, Sayı 48

YÜCETÜRK E.(2001), Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği, İstanbul

ÖZGEÇMİŞ

1977 yılında Tokat'ta doğdu. İlkokulu Fevzi Çakmak İlkokulu'nda, Ortaokulu Gazi Osman Paşa Ortaokulu'nda, Liseyi Gazi Osman Paşa Lisesi'nde Tokat'ta okudu. 1995 yılında liseden mezun oldu. Aynı yıl Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'ne girdi ve 1999 yılında mezun oldu. 08/1999-03/2000 tarihleri arasında Ünver Planlama'da, 08/2000-04/2002 tarihleri arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nde çalıştı. Halen, 04/2002 tarihinde çalışmaya başlamış olduğu İstanbul Defterdarlığı, Milli Emlak Dairesi Başkanlığı, Tespit ve İmar Takip Koordinatörlüğü'nde Şehir Plancısı olarak görevine devam etmektedir.