

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

128654

SANAYİ ve LİMAN KENTLERİNİN YENİLENMESİ,  
HALIÇ KIYI BÖLGESİ ve HALIÇ TERSANELERİ İÇİN  
KENTSEL DÖNÜŞÜM SENARYOSU

Mimar Devrim IŞIKKAYA

TC. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

F.B.E Mimarlık Ana Bilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programında  
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Doç.Dr. Tülin GÖRGÜLÜ

Doç. Dr. Bülent Tazm  
Doç. Dr. ZEYNEP ERDİL

Tülin Görgülü  
Doç. Dr. Bülent Tazm  
Doç. Dr. ZEYNEP ERDİL

İSTANBUL, 2002

128654

# İÇİNDEKİLER

Sayfa

ŞEKİL LİSTESİ.....	i
ÖNSÖZ.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
1.GİRİŞ.....	1
1.1. Dünya Sanayi Kentlerinin İletişim ve Finans Kentlerine Dönüşümü.....	1
1.2. Tezin Amacı ve Kapsamı.....	6
1.3. Tezin Yöntemi.....	6
2. AĞIR SANAYİ TESİSLERİ ve YAKIN ÇEVRELERİNİN DÖNÜŞÜM PROJELENDİRİLMESİ.....	7
2.1. Garlar, Antrepolar, Ağır Sanayi Tesisleri ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Proje Örnekleri.....	9
2.1.1. Münich Gar Bölgesi Dönüşüm Projesi, Almanya.....	9
2.1.2. St. Louis Union Tren İstasyonu Dönüşüm Projesi, ABD.....	9
2.1.3. Bockenheimer Antreposu Dönüşüm Projesi, Almanya.....	10
2.1.4. Pirelli Üretim Tesisleri Dönüşüm Projesi, Milano, İtalya.....	11
2.1.5. Sandwich Şehir Dönüşüm Projesi, Amsterdam, Hollanda.....	12
2.1.6. Boulonge Renault Üretim Tesisleri Dönüşüm Projesi, Fransa.....	12
2.1.7. Volkswagen Otomobil Üretim Tesisleri Dönüşüm Projesi, Wolfsburg, Almanya.....	13
2.1.8. Hüttenberg Maden Arıtma Tesisleri Dönüşüm Projesi, Avusturya.....	14
2.1.9. Adidas Üretim Tesisleri Dönüşüm Projesi, Nürnberg, Almanya.....	15
2.1.10. IBA Emscherpark Dönüşüm Projesi, Almanya.....	17
2.1.10.1. Emscherpark Bölgesi'nin Tanımı.....	17
2.1.10.2. Yeniden Projelendirme Stratejileri.....	18
2.1.10.2.1. Ütopyalar.....	18
2.1.10.2.2. Stratejilerin Temel Taşları.....	18
2.1.10.2.3. Yarışma Projelerinin Hedefleri.....	18
2.1.10.3. Projelendirme Analizleri.....	18
2.1.10.3.1. Peyzaj Proje Çalışmaları.....	18
2.1.10.3.2. Genel Ekolojik Yapılandırmalar.....	20
2.1.10.3.3. Çalışma Alanlarının Projelendirilmesi.....	20
2.1.10.3.4. Kentsel Alanlar ve Kamu Binalarının Projelendirilmesi.....	20
2.1.10.3.5. Konut Alanlarının Projelendirilmesi.....	21
2.1.10.4. Endüstri Kültürü ve Turizm.....	22
2.2. Gar, Antrepo, Ağır Sanayi Tesisleri ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projelendirme Yöntem ve Planlama İlkelerinde Tespit Edilen Ortak Yaklaşımlar.....	24
1. LİMAN KENTLERİNİN YENİLENMESİ, LİMANLARIN ve YAKIN ÇEVRELERİNİN	

DÖNÜŞÜM PROJELENDİRİLMESİ.....	25
3.1. Limanın Tanımı ve Gelişim Süreci.....	25
3.2. Liman Bölgeleri Dönüşüm Proje Örnekleri.....	26
3.2.1. Helsinki Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Finlandiya.....	26
3.2.2. Napoli Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, İtalya.....	27
3.2.3. Hamburg Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Almanya.....	28
3.2.4. Amsterdam Titanic Triumph Projesi, Hollanda.....	29
3.2.5. Geestacht Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Hollanda.....	30
3.2.6. Rotterdam Schouwburgplein Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Hollanda.....	31
3.2.7. Rotterdam Kop Van Zuid Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Hollanda.....	32
3.2.8. Antwerpen Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Belçika.....	34
3.2.9. Manhattan Chelsea Liman Bölgesi, New York, ABD.....	35
3.2.10. Aalborg Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Danimarka.....	36
3.2.11. Cenova Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, İtalya.....	36
3.2.12. Tokyo Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Japonya.....	38
3.2.13. Sidney Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Avustralya.....	40
3.2.14. Marsilya Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Fransa.....	40
3.2.15. Sainte Nazaire Bordo Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Fransa.....	41
3.2.16. Barselona Vigo Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, İspanya.....	42
3.2.17. Namur Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Fransa.....	42
3.2.18. Duisburg İçliman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Almanya.....	43
3.2.19. Buenos Aires Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Arjantin.....	44
3.2.20. Osaka Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Japonya.....	45
3.3. Liman Bölgeleri ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projelendirme Yöntem ve Planlama İlkelerinde Tespit Edilen Ortak Yaklaşımlar.....	46
4. TERSANE ve YAKIN ÇEVRELERİNİN DÖNÜŞÜM PROJELENDİRİLMESİ.....	47
4.1. Tersanelerin Kapatılma Sebepleri ve Dönüşümün Tanımı.....	47
4.2. Tersane ve Yakın Çevrelerinin Dönüşüm Projeleri.....	47
4.2.1. Nantes Tersane Bölgesi Dönüşüm Projesi, Fransa.....	47
4.2.2. Dublin Tersane Bölgesi Dönüşüm Projesi, İrlanda.....	48
4.2.3. Melbörn Tersane Bölgesi Dönüşüm Projesi, Avustralya.....	49
4.2.4. Boston Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, ABD.....	50
4.2.5. Keroman Tersane Bölgesi Dönüşüm Projesi, Fransa.....	51
4.2.6. Londra Tersaneleri ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projeleri.....	53
4.2.6.1. Bölgelerin Ekonomik ve Sosyal Yapısı.....	53
4.2.6.2. Londra Tersaneleri ve Yakın Çevreleri Planlama İlke ve Kararları.....	55
4.2.6.3. Kurulan Alt Bölgeler ve Dönüşüm Projeleri.....	56
4.2.6.3.1. London Bridge City Bölgesi.....	56
4.2.6.3.2. Wapping Bölgesi.....	56
4.2.6.3.3. Butlers Wharf, Shadler Bölgesi.....	56
4.2.6.3.4. Bermondsey Bölgesi.....	56
4.2.6.3.5. 4.2.6.3.5. Isle of Docks Bölgesi.....	56
4.2.6.3.6. Surrey Docks Bölgesi.....	57
4.2.6.3.7. Royal Docks Bölgesi.....	57
4.2.6.4. Yeni Projeler.....	60
4.2.6.5. Restorasyon Projeleri.....	62
4.3. Tersaneler ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projelendirme Yöntem ve Planlama İlkelerinde Tespit Edilen Ortak Yaklaşımla.....	62

5.	AĞIR SANAYİ TESİSLERİ, LİMAN BÖLGELERİ, TERSANELER ve YAKIN ÇEVRELERİ DÖNÜŞÜM PROJELERİ YÖNTEM ve PLANLAMA İLKE ve KARARLARINDA TESPİT EDİLEN ORTAK YAKLAŞIMLAR.....	62
6.	İSTANBUL HALIÇ KIYI BÖLGESİ' NİN KENTSEL NİTELİKLERİ BAKIMINDAN DÜNÜ ve BUGÜNÜ.....	63
6.1.	Haliç Kıyı Bölgesi'nin Coğrafi Konumu.....	63
6.2.	Haliç Kıyı Bölgesi İçin Tarih Boyunca Alınmış Planlama ve Uygulamaya Yönelik Bazı Kararlar.....	64
6.3.	Haliç Bölgesi' nde Korunacak Tarihi Eserler.....	67
7.	HALIÇ TERSANELERİ ve YAKIN ÇEVRELERİ.....	75
7.1.	Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti' nde Tersane Geleneği.....	75
7.2.	Haliç ve Camialtı Tersaneleri' nin Bugünkü Konumu.....	78
7.3.	Haliç ve Camialtı Tersaneleri' ne Bağlı Binalar ve Tüm Değerli Teçhizatlar.....	79
7.3.1.	Haliç ve Camialtı Tersaneleri' ne Bağlı Binalar.....	79
7.3.1.1.	Divanhane.....	79
7.3.1.2.	Zindan.....	79
7.3.1.3.	Çorlulu Ali Paşa Cami.....	79
7.3.1.4.	Tersane Mahzenleri.....	80
7.3.1.5.	Tersane Karhaneleri.....	80
7.3.1.6.	Tersane Kışlaları.....	80
7.3.1.6.1.	Kalyoncular Kışlası.....	80
7.3.1.6.2.	Azaplar Kışlası.....	80
7.3.1.6.3.	Kalafatçılar Kışlası.....	80
7.3.1.7.	Eğitim Yapıları.....	81
7.3.1.8.	Müze.....	81
7.3.1.9.	Atelyeler.....	81
7.3.1.10.	Duvar.....	81
7.3.1.11.	Havuzlar.....	81
7.3.2.	Haliç ve Camialtı Tersaneleri' ne Bağlı Teçhizatlar.....	82
7.3.2.1.	Kızaklar.....	82
7.3.2.2.	Vinçler.....	82
7.4.	Haliç ve Camialtı Tersaneleri' nin Bugünkü Durumları ve Faaliyet Koşulları.....	83
7.4.1.	Haliç ve Camialtı Tersaneleri' nin Fiziksel Durumu.....	83
7.4.2.	Haliç ve Camialtı Tersaneleri' nin Kullanım Koşulları.....	83
7.4.3.	Haliç ve Camialtı Tersaneleri 'nin Ekonomik Durumu.....	84
8.	İSTANBUL HALIÇ KIYI BÖLGESİ ve HALIÇ TERSANELERİ İÇİN YENİ KENTSEL GELİŞİM SENARYOLARI.....	86
9.	SONUÇ.....	93



KAYNAKLAR.....97

## EKLER

Ek 1.	İstanbul Kenti Mevcut Durumu Gösterir Haritalar.....	100
Ek 1.1.	İstanbul İlçelerindeki Ağırlıklı Sanayi Sektörlerini Gösterir Harita.....	100
Ek 1.2.	İstanbul İlçe Nüfus Artış Hızlarını Gösterir Harita.....	101
Ek 1.3.	İstanbul Kentinde Arazi Kullanışını Gösterir Harita.....	102
Ek 2.	İstanbul Kenti İçin Önümüzdeki On Yıl İtibariyle Gelişim Senaryolarını Gösterir Haritalar.....	103
Ek 2.1.	Batı Ağırlıklı Gelişimi Öngören Senaryo Haritası.....	104
Ek 2.2.	İstanbul' un Doğu-Batı Yakalarında Dengeli Gelişimi Öngören Senaryo Haritası.....	105
Ek 2.3.	İstanbul' da Doğal Yapının Korunmasını Öngören Senaryo Haritas.....	106
Ek 2.4.	İstanbul' da Tarihi ve Kültürel Çevrenin Korunmasını Öngören Senaryo Haritası.....	107
Ek 2.5.	İstanbul' da Altyapı Yatırımlarının Olmaması ve Göçün Devam Etmesini Öngören Senaryo Haritası.....	108
Ek 2.6.	İstanbul' da Sanayinin Gelişimini ve Kirlenici Sanayinin Desentralizasyonunu Öngören Senaryo Haritası.....	109
Ek 3.	İstanbul'un Önümüzdeki On Yılı İçin Kentsel Gelişim Alternatif Plan..	110
Ek 4.	Haliç Kıyı Bölgesi Silüet Fotoğrafları.....	111
Ek 5.	Haliç Tersaneleri Fotoğrafları.....	112

ÖZGEÇMİŞ.....113

## ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1.	Almanya Völklingen' de Maden İşleme Fbrikası, (IBA kataloğu, 1999).....	8
Şekil 2.2.	Münih Gar Bölgesi Dönüşüm Projesi, (Hornecker, 2000).....	9
Şekil 2.3.	St. Louis Union Tren İstasyonu dönüştürülmüş hali, (Wettbewerb, 1989)....	10
Şekil 2.4.	Bockenheimer Antreposu dönüşüm proje alanı, (Wettbewerb, 1989).....	11
Şekil 2.5.	Bockenheimer Antreposu dönüşüm projesi iç mekn, (Wettbewerb, 1989)....	11
Şekil 2.6.	Sandwich Şehir dönüşüm proje maketi, (Molen, 1999).....	12
Şekil 2.7.	Boulange Renault Üretim Tesisleri, (JFP, 1997).....	13
Şekil 2.8.	Boulange Renault Üretim Tesisleri dönüşüm proje alanı, (JFP, 1997).....	13
Şekil 2.9.	Volkswagen Otomobil Üretim Tesisleri dönüşüm proje alanı, (Stun., 1998)....	14
Şekil 2.10.	Volkswagen Otomobil Üretim Tesisleri dönüşüm proje maketi. (Stun., 1998)..	14
Şekil 2.11.	Hüttenberg Maden Arıtma Tesisleri dönüşüm projesi, (Wettbewerb, 1997)....	15
Şekil 2.12.	Hüttenberg Maden Arıtma Tesisleri dönüşüm proje perspektifleri, (Wettbewerb, 1997).....	15
Şekil 2.13.	Nürnberg Adidas Üretim Tesisleri dönüşüm projesi vaziyet planı, (Ballhausen, 1997).....	16
Şekil 2.14.	Emscherpark Bölgesi, (IBA Kataloğu, 1999).....	23
Şekil 2.15.	Emscherpark Bölgesi bisiklet yolu, (IBA Kataloğu, 1999).....	23
Şekil 2.16.	Emscherpark Bölgesi Piazza Metallica dönüşüm projesi, (IBA Kataloğu, 1999).....	23
Şekil 2.17.	Almanya Völklingen' de maden işleme fabrikası, (IBA Kataloğu, 1999).....	24
Şekil 3.1.	Napoli Limanı, (Boeri, 1999).....	28
Şekil 3.2.	Hamburg Liman Bölgesi dönüşüm proje maketi,(Duncan, 1999).....	29
Şekil 3.3.	Titanic Triumph Binası planı, (Buchanan, 2000).....	30
Şekil 3.4.	Titanic Triumph Binası, Amsterdam, (Buchanan, 2000).....	30
Şekil 3.5.	Geestacht Liman Bölgesi dönüşüm projesi vaziyet planı, (Friedrich, 2000)....	31
Şekil 3.6.	Rotterdam Schouwburgplein dönüşüm proje maketi, (Geuze, 1996).....	32
Şekil 3.7.	Rotterdam Kop van Zuid kullanım dönüşümüne uğramış vinç(Bergen,1993)...	33
Şekil 3.8.	Rotterdam Kop van Zuid dönüşüm projesi vaziyet planı, (Bergen, 1993).....	34
Şekil 3.9.	Manhattan Chelsea Liman Bölgesi, (Novaselic,1996).....	35
Şekil 3.10.	Aalborg Limanı, Danimarka, (Wettbewerb, 1989).....	36
Şekil 3.11.	Aalborg Liman Bölgesi dönüşüm projesi, (Wettbewerb, 1989).....	36
Şekil 3.12.	Cenova Limanı için R.Piano' nun dönüşüm projesi, (Boeri, 1997).....	37
Şekil 3.13.	Cenova Limanı için R. Koolhaas' ın dönüşüm projesi, (Boeri, 1997).....	38
Şekil 3.14.	Cenova Limanı için Sola Morales' in dönüşüm projesi, (Boeri, 1997).....	38
Şekil 3.15.	Tokyo Liman Bölgesi, (Mancke, 1996).....	39
Şekil 3.16.	Sidney Liman Bölgesi vaziyet planı, (Zaoui, 1997).....	40
Şekil 3.17.	Marsilya Limanı antrepoları dönüşüm proje planları, (Cres, 1997).....	41
Şekil 3.18.	Sainte Nazaire Bordo Limanı prje perspektifi, (JFP, 1997).....	41
Şekil 3.19.	Barselona Vigo Limanı vaziyet planı, (Llano, 1998).....	42
Şekil 3.20.	Barselona Vigo Limanı dönüşüm proje maketi, (Llano, 1998).....	42
Şekil 3.21.	Belçika Namur Limanı dönüşüm proje planları, (Baumann, 1999).....	43
Şekil 3.22.	Duisburg İçlimanı dönüşüm proje vaziyet planı, (Escher, 1999).....	44
Şekil 3.23.	Osaka Limanı, Japonya, (Nadal, 2001).....	45
Şekil 4.1.	Nantes Tersane Bölgesi dönüşüm proje perspektifi, (Stich, 1999).....	48
Şekil 4.2.	Dublin Tersane Bölgesi dönüşüm projesi, (İnternet, 2001).....	49
Şekil 4.3.	Melbörn Tersane Bölgesi dönüşüm projesi, (İnternet, 2001).....	50

Şekil 4.4.	Boston Limanı dönüşüm projesi, (Mambro, 1998).....	51
Şekil 4.5.	Keroman Tersane Tesisleri planı, (Yarışma Kataloğu, 1999).....	52
Şekil 4.6.	Keroman Tersane Tesisleri dönüşüm projesi, (Yarışma Kataloğu, 1999).....	52
Şekil 4.7.	Londra Tersane Bölgesi vaziyet planı, (Basatemür, 2001).....	54
Şekil 4.8.	Londra Tersane Bölgesi, (Basatemür, 2001).....	54
Şekil 4.9.	Londra Tersane hava fotoğrafı, (Chaline, 2001).....	55
Şekil 4.10.	Millenium Dom Projesi, (Adam, 1998).....	61
Şekil 4.11.	Modern Tate Gallery, (Powell, 1999).....	61
Şekil 4.12.	Dönme Dolap projesi, ( Powell, 1999).....	61
Şekil 4.13.	Londra Tersaneleri için Benjamin Marston' un dönüşüm projesi, (Pevsner, 1999).....	61
Şekil 4.14.	R. Rogers' ın Royal Albert Teranesi dönüşüm projesi, (Adam, 1998).....	61
Şekil 6.1.	Haliç Bölgesi' nin İstanbul' daki yeri, (İstanbul Ansiklopedisi).....	65
Şekil 6.2.	Haliç Çevresindeki Endüstri Bölgeleri, (Ayalp, 1975).....	67
Şekil 6.3.	20. yüzyıl başı Haliç görünümü, (İstanbul Ansiklopedisi).....	68
Şekil 6.4.	Eyüp Mezarlığı' ndan Haliç Görünümü, (İstanbul Ansiklopedisi).....	68
Şekil 6.5.	Haliç Bölgesi' nde tarihi yapı ve yerleşimlerin planı.....	69
Şekil 6.6.	Haliç Bölgesi yeşil alanların planı.....	70
Şekil 6.7.	Haliç Bölgesi konut alanları planı.....	71
Şekil 6.8.	Haliç Bölgesi ticaret alanları panı.....	72
Şekil 6.9.	Haliç Bölgesi ulaşım planı.....	73
Şekil 6.10.	Haliç Bölgesi tersane yerleşim planı.....	74
Şekil 6.11.	Haliç Bölgesi Tersane yerleşimleri vaziyet planı.....	75
Şekil 7.1.	Haliç Bölgesi tersanelerin gelişimini gösterir planlar, (Müller-Wiener, 1994).....	78
Şekil 7.3.	Haliç Tersanesi vaziyet planı, (Staj Tutanağı, 1993).....	82
Şekil 7.4.	Haliç Tersanesi.....	83
Şekil 7.5.	Haliç Tersanesi.....	85
Şekil 7.6.	Haliç Tersanesi.....	85

## ÖNSÖZ

Tez çalışmam boyunca beni yönlendiren danışman hocam sayın Doç.Dr. Tülin Görgülü' ye, tezin alan çalışmasında yardımlarını esirgemeyen sayın Erol Aksoy ,Hakan Hoşgüngör ve Akif Alatan Beyefendilere ve çalışmamı gerçekleştirmemde büyük etkisi olan annem ve babama teşekkür ederim.



## ÖZET

Geçtiğimiz yüzyılın özellikle son çeyreği itibariyle bir çok gelişmiş ülke, sanayi, tarih ve kültür bakımından önde gelen, zengin büyük kentlerini, değişen sosyokültürel, teknolojik ve ekonomik şartların dünyasındaki kentsel rekabete sokabilmek amacıyla yeniden tasarladılar; böylece bir çok sanayi kenti, iletişim ve finans kentine, birer dinamik, çok katmanlı kullanıcı, çok işlevli dünya merkezine, yeni çok uluslu davetkar imajlara dönüştü, bu yönüyle ülkelerine yeni gelir kaynakları sağladı.

Bu dinamik, çok işlevli, sosyal ve fiziksel değişim; bir çok gelişmiş ülke kentinde, kentin merkezine yerleşmiş ve yeni üretim ve ticaret ortamında işlevini yitirmiş, kentin gelişimini engelleyen limanlar ve sanayi tesislerinden başlatıldı.

Gelecek yüzyılın kentlerin yüzyılı olacağı görüldüğünde, İstanbul'un da geçireceği her türlü kentsel alt ve üstyapısal değişikliklerle bu yarışa katılabileceği ve ancak bu şekilde var olabileceği apaçık ortadadır.

Kent içinde bulunduğu konum, barındırdığı coğrafi özellikler, tarihi ve ideolojik mekanlar, anıtsal değeri yüksek özel ve kamusal yapı stoğu ve sahip olduğu, acilen sıkı bir kentsel alt ve üst yapı dönüşüm müdahalesi bekleyen endüstriyel tesisleri ve tersaneleri ile Haliç Bölgesi, İstanbul' un kentsel dönüşümünün merkezinde durmaktadır.

Çeşitli nedenlerle işlevsiz bırakılmış Haliç Tersaneleri, geçirecekleri çok yönlü, işlevli, sosyal ve fiziksel kentsel dönüşüm ile hem kendi başına kentli için yaşanabilir yeni sosyal ve özel mekanlardan biri olmaya, hem de Haliç Bölgesi' nin yeni bir kentsel konum ve iddia edinmesinde başrolü oynamaya aday olacaktır.

**Anahtar kelimeler:** çok işlevlilik, yenileme, tersaneler, liman, sanayi yerleşkeleri

## **ABSTRACT**

Aspecially in the last quarter of the century we passed, most of the high developed countries had to envisage their cities of historical, cultural and industrial richness, from the beginning, in order to let them take part in the big competition of the new technological, economical, social and cultural conditions world's cities.

On this way, so many industrial cities had turned in to te cities of communication and finance, they had been the dinamic, multifunctional, international new world centers, new images and the new financial sources for their countries.

This multifunctional, physicall, and sociological city planning changes had begunned right with the old industrial institutions, ports and docks, which had been out of order, out of the game, because they were preventing the city development with their daily attitude.

If it can be provide, that the coming century is the "cities century ", then it is the clear fact, that İstanbul should take part in this competition, after some infrastructural changes of the whole city.

From this point, the Haliç district with its geographical, historical, ideological and cultural characteristics and its monumental public buildings, docks, industrial buildings and its infrastructural city problems, is laying in the center of this change.

It seems to be also clear, that the Haliç Docks, which do almost not work anymore, after he multifunctional, social and phsical change, can be the nominee of being the new public space for the İstanbul citizens and also can play the leading role on Haliç District's new urban location and insistence.

**Key words:** renovation, industrial districts, docks, ports, multi functional



## 1. GİRİŞ

### 1.1. Dünya Sanayi Kentlerinin İletişim ve Finans Kentlerine Dönüşümü

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle beraber Avrupa'nın büyük bölümünde, ABD ve Avustralya'nın bazı kıyı bölgelerinde ve Japonya'da harab hale gelmiş savaş ağır sanayii ve hatta savaş kentlerinin ve kent merkezlerinin barışın ve teknolojik devrimlerin sağladığı değişen dünyayla birlikte, sosyal ve fiziksel yönden yeniden ele alınması gerekliliği ortaya çıktı. Artık bir çok Avrupa ülkesinde işlevsiz kalmış, işlevsizliğine ve çevreye verdiği ekolojik zarara rağmen şehir merkezlerinde yer alan sanayi tesisleri, sanayi üretim mekanizmaları, ürünleri , sanayinin kentle sosyal ve fiziksel ilişkisi, bir kentin yaşaması ve yeni yaşama kaynakları üretmesi bakımından , savaş sonrası ilk yirmi yıllık periyotta oluşmuş yeni dünya düzeni ve gerçekleriyle beraber yeniden düşünülmeliydi. Avrupa neredeyse ikiyüz yıllık sanayi mirasını yeniden değerlendirmenin biçimini uzun vadeli olarak, kentin değişen çehresi, kent fikrinin ve kavramının değişen içeriği ile birlikte yeniden ve bütüncül bir şekilde kurgulamalıydı. İki yüzyıllık sanayi kentleri bu kimliklerini bir an önce terk etmek ve yeni kimliklere bürünmek zorundaydı.

Özellikle Avrupa genelinde bu durumu kaçınılmaz kılan, başlıca genel geçer sebepler şunlardı:

- Avrupa Kıtası işlenebilir endüstriyel hammadde kaynakları bakımından hızla fakirleşmekteydi.
- Savaş sonrası Avrupa nüfusu yaşlanmış ve uzunca bir dönem yaşlı kalmıştı. Genç nüfus ise artık başka hayatları düşünüyor , sanayinin ağır mühendislik kolları yerine başka meslekleri tercih ediyorlardı. Bu da Avrupa genelinde işgücünün azalması, var olan işgücünün de pahalanması anlamına gelmesi demektir. Bir bakıma herkesin general olduğu bir toplum oluşmaktaydı.
- Ağır sanayi tesisleri çevreye büyük ekolojik zararlar vermekteydi ve Avrupa'lı artık bununla yaşamak istemiyordu.

- Avrupa ve ABD gibi bölgelerde ve dünyada değişen yaşam standartları , çalışma ortamı , yaşama pratikleri ve beklentiler , üretim biçimleri , ürünler ve ürünlerin kullanımı , sosyal ilişkiler , beklentiler , konumlar ve ideolojilerin büyük ölçüde değiştiği apaçık gerçektir.
- Yaşamsal kalitenin artmasıyla beraber bir fabrika yanında yaşamama , ya da bir fabrikaya gitmeme isteği doğmuştur.
- Avrupa genelinde para kazanma kaynaklarının büyük ölçüde değişimi söz konusu idi.Bir zamanlar sanayisi ile zenginleşmiş Avrupa, artık imaj ( spor,kültür,turizm) ve ya bilgi (eğitim, bilişim) satıyor ya da bir üretimin son noktasında bulunup paketleme yapıyor.(Bugün bir çok ilacı üreten Türkiye ilaçları Avrupa'ya satıyor,Avrupa ilaçları paketliyor , kendi firmasının damgasını vuruyor ve tüm dünyaya – Türkiye dahil- satıyor)

İşte bu sebeplerin sonucu olarak Avrupa ve kısmen ABD ekonomileri için yeni çıkış yolları bulmak , işlevsiz kalan sanayi bölgeleri ve sanayileri için yeni dünya senaryoları üretmekte geç kalmadı.

Gelişmiş Avrupa ülkeleri sanayilerini diğer kıtalarda , az gelişmiş ancak işlenmeye hazır zengin endüstriyel kaynaklara sahip ülkelerde yeniden kurma kararı aldı.(Öteki coğrafyalar büyük sermaye gruplarının bekledikleri karlılık oranlarını vaad edebilecek konuma gelmiş oluyorlardı 20.yyın sonunda.(Bilgin, 2000)Böylece ucuz iş gücü ve doğal pazar ortamı çoktan ve yeniden sağlanmış oldu(post colonial ortam).Belki üretimin son bölümü (paketleme) ya da üründen doğan son ürünün (hafif bir işleme) oluşturulması gelişmiş ülkelere kalıyordu(suyun başını ve sonunu tutmak).

Avrupa kıtasında yer alan ve bahis edilen sebepler sonucu işlevini yitirmiş bir çok ağır sanayi tesisinin ve limanların, toplumun ihtiyacını duyduğu zengin yaşam koşullarının sağlanması bakımından ve daralan çevre yaşam kaynakları da göz önünde bulundurularak yeniden programlanması kararı alındı.Avrupalı için yeni hayatın tüm gereklerini sağlayan yeni yaşama ortamları ekonomik bir biçimde – üstelik tarihsel imaj zenginliği boyutu korunarak- (Avrupalı tarihiyle yaşamaya mecburdur,bu tarih hangi tarih olursa olsun) temin edilmiş oldu.(hem içerde hem de dışarda kazanmak)

Böylece tüm bu işlevsiz kalmış ağır sanayi ve liman tesisleri dünyaya bir biçimde yeniden pazarlanmış(imaj ticareti)ve buralardan yeniden para kazanılmış olunacaktı.

Artık savaş sonrası doğmuş siyasi ortamda bir Alman'ın Paris'e ya da bir İngiliz'in Genova'ya ya da Delhi'ye sahip olamayacağı açıktı,Avrupalı kendi ülkesi içindeki mevcut kaynakları en iyi şekilde değerlendirmek zorundaydı.

İşte bu noktadan itibaren1960'lar, yeni ulaşım imkanlarıyla pekişen ticaret ve turizm ortamı, çok daha dinamik,çok merkezli, çok ziyaretli, ülkeler arası bilişim ve iletişim zenginliğinin habercisiydi.

Bundan böyle,bir yandan durağan çoğunluğun(kentin ev sahipleri) ağır sosyalliğinin ve alışkanlıklarının,öteyandan her daim geçici azınlığın keşiflerinin, bireylerinin (ziyaretçiler) teklifinin ve farklılığının yaşandığı ve yaşanacağı kamusal uzay ya da uzayların kesişme noktası olmalıydı artık kent.

Tüm bu olan bitenin sonucunda 20. Yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte, uluslararasılaşmış, meta, para ve imgelerden oluşan trafiğin yoğunlaştığı ve bu anlamda bu trafiğin (kapitalist ilişkilerin) alt birimlere/mekanlara iletilmesini sağlayan yeni bir kentin;dünya kentinin tanımlaması yapılıyordu.Dünya ölçeğinde finansal hareketlerin yoğunlaştığı uluslararası yönetim, finans ve üretim birimlerinin kendilerine merkez seçtiği ulaşım ağı açısından önemli konuma sahip bölgeler dünya kenti olabilirlerdi.(Friedman,1986)Artık bu kentlerin birbiryle yarışı önümüzdeki yüzyıl boyunca söz konusu edilecekti.

Bu anlamda İtalyan Sosyal Bilimci ve Tarihçisi Umberto Eco'nun da belirttiği gibi yeni dünya,kentlerin rekabet dünyası olacak, bu anlamda da önümüzdeki yüzyılda adeta ikinci "ortaçağ" dönemi yaşanacaktı.

Ancak tüm kişisel ve toplumsal faaliyetlerin bir arada erimesinden peydahlanan dinamizmin,tüm dinamik diyalektiklerin sahne alacağı mekan ve mekanlara ev sahipliği yapamayacak kadar hantal ve yorgundu neredeyse tüm Avrupa kentleri.

Bu durumun kapsamlı biçimde ilk farkına varan;belki de bu durumu en belirgin ölçüde yaşadığı için, Londra'da İngiltere hükümeti oldu.1976 yılında kurulan Büyük Londra Konsili,

yeni dünyanın yarattığı tüm istek ve beklentilere cevap verecek YENİ LONDRA'nın oluşum koşullarını belirledi ve YENİ LONDRA için aldığı tüm planlama ilkelerini 10 maddede topladı (Bohigas, 1999):

- Kentsel çevreyi yeniden bir bütün olarak tasarlamak (Her şehir bir mimari projedir).
- Kentin bölgeleri arasındaki tüm kopukluğu gidermek ve kentle diğer kentler arasında iletişim kurmak.
- Kenti bir bütün olarak yönetmek.
- Kentin yeniden canlanmasını sağlamak,kente hayat vermek,kenti doğurtmak.
- Yeniliklere sürekli ortam sunmak.
- Değişim için planlamak,değişimi planlamak.
- Sabit ve değişken yoğunluğu dikkate almak,iç ve dış insan-mal transferlerini yeniden organize etmek.
- Çevrenin verimliliğini,üretkenliğini ayakta tutmak.
- Binaların yeniden kullanımlarını sağlamak,binaların programlarını dönüştürebilmek.
- Yatırımcıları kente çekmek ve kente yatırım yapmak.(Finch, 1999)

Böylece kent bir bütün olarak ele alınıyor,bu haliyle de bir bakıma ideolojik ve politik pratiklerin daha sağlıklı ve organize bir biçimde uygulandığı adeta bir fenomene dönüşüyordu.(Finch, 1999)

Bu dönüşüm sadece Londra'da değil,teknolojik yenilenmeye ayak uydurmak,iletişim ulaşımsal dinamizme ve uluslararası(kentler arası) rekabete ev sahipliği yapmak amacının güdüldüğü Sydney'den Antwerpen'e,Boston'dan Tokyo'ya ya da Genova'dan Rotterdam'a kadar bir çok başka kentte de yaşanmaya başladı.

Bu anlamda bu dönüşüme aday olmak isteyen tüm bölgelerde çok dayanıklı,birbirine entegre,çok işlevli,çok katmanlı kullanımlı ve kullanıcı kent ve kent merkezleri tasarlamak ilke olarak benimsendi.

Ancak bir çok Avrupa ülkesinde 19.yüzyıl başlarından neredeyse günümüze kadar hemen hemen tüm kent merkezlerinin çekirdeğinde yer alan endüstri yerleşimleri ve limanlar gerek geldikleri,getirildikleri fiziksel ve sosyolojik konum (bir zamanlar her türlü sosyal faaliyet için neredeyse tek mekandılar),gerekse de özellikleri itibariyle (tek işlevli) kurgulanan çağdaş

kent senaryolarına ev sahipliği yapamayacak durumdaydılar.Hatta bu senaryolarda rol sahibi olamayacak kadar ortama ve beklentilere aykırı kaldılar.Bu bölgeler bu halleriyle,şehrin de beklenen yönde değişmesine ve gelişmesine izin vermiyorlardı.

Böylece bir çok şehirde değişimin merkezden dolayısıyla bu bölgelerden, yani endüstriyel tesisler,limanlar ve tersanelerden başlanması gerektiğine karar verildi.

İşte 1960'lerden bu yana giderek kimliğini yitirmiş, hantallaşmış,monofonksiyonel ve bu duruşlarıyla artık "hiçbir yeri " çağırıştırıran bir çok ağır sanayi bölgesi, sahip oldukları tarihi ,estetik ve arkeolojik ( Günümüzde endüstri arkeolojisi için en geniş anlamda mekanik araçlarla ve düzeneklerle mal ve / ve ya hizmet üretme etkinliği ve onlar için oluşturulmuş özgül mimariyi bütünsel olarak kendisine konu alan bir bilimsel disiplin tanımı yapılmaktadır.(Tanyeli,1998)Endüstri arkeolojisi sitelerinin,tesislerinin,anıtlarının ve ya verilerinin hem teknoloji tarihi, hem mimarlık tarihi,hem arkeolojik hem de koruma boyutu olduğu kanıksanmıştır.)(Mead, 1998) niteliklerinden dolayı kültürel miras olarak kabul edildi.

Bu yerleşimlerin çok fonksiyonlu ( konut , kültürel, sosyal ve turistik boyutlu rekreasyon) , kente entegre, davetkar kent merkezlerine dönüştürülmesi fikri Avrupa,ABD ,Avustralya ve Japonya'da sayısız biçimde projelendirildi ve kısmen uygulandı ya da uygulanmakta.

İşte bu tezdeki amaç , son 25-30 yıldır dünyamızda yaşanan bahis edilen projelendirme sürecini , projelendirme yöntemlerini aktarmak, örneklemek, ve son kertede ülkemizde İstanbul Haliç Bölgesi'nin ve Haliç Tersaneleri'nin mevcut durumlarına dair bilgileri ortaya koymak ve bu bölgeler ve tesislerin gelecekteki değerlendirilme biçimleri konusunda yorumda bulunmaktır.

## 1.2. Tezin Amacı ve Kapsamı

Bu tezin amacı,20. Yüzyılın son çeyreğiyle beraber dünya genelinde, yeni sosyo-kültürel şartlardan doğan yeni iletişim,ticaret ve yeni rekabet ortamına paralel olarak çehre değiştiren birçok eski sanayi ve liman kentinin yaşadığı veya yaşamakta olduğu fiziksel ve sosyal değişim sürecini analiz etmek,değinilen örnekler sonucu karşılaştırmalı olarak çıkarımlarda bulunmak ve yine bu doğrultuda İstanbul şehrinin eski sanayi bölgelerinden Haliç Kıyılarının ve Haliç Tersaneleri'nin geçirdiği sosyal ve fiziksel dönüşümü incelemek ,bu bölge ve tersaneler için yeni gelişimin planlama senaryolarını kurgulamaktır

Avrupa,ABD, Avustralya ve Japonya'nın birçok liman ve sanayi şehirlerinin ve son bölümde tüm Haliç Kıyılarının ve yine Haliç Tersanelerinin son 20-25 içindeki dönüşüm sürecinin şehirselsosyal,tarihi,kültürel ve mimari bakımdan ayrıntılı biçimde incelenmesi tezin kapsamını oluşturmaktadır.

## 1.3. Tezin Yöntemi

Öncelikle tezin savını ve bu savı koymaktaki amacı sergilemek, tezin konusu gereği dünyaya son 25 yıl itibariyle bir bakışla bu savı ayrıntılandırmak,örneklemelerde bulunmak,örnekleri karşılaştırmalı olarak yeniden ele almak ve yorumlamak ve örneklerin değerlendirilmesi ışığında yeni bir bölge için yeni analizlerde bulunmak ve yeni senaryolar üretmek tezin yöntemini oluşturmaktadır.



## 2.AĞIR SANAYİ TESİSLERİ ve YAKIN ÇEVRELERİNİN DÖNÜŞÜM PROJELENDİRİLMESİ

Dünya genelinde , özellikle Avrupa Kıtası'nda ağır sanayi tesisleri , işleyiş ve konumları bakımından tarihsel süreç içinde üç ayrı nesile ayrılabilir.

1800 – 1910 yılları arasında inşa edilmiş ve işletilmiş ağır sanayi tesisleri , daha çok kentin içinde , ya tek bina olarak ya da kira kışlaları ile birlikte bir kampüs şeklinde konumlandırılmış , elektrikten yoksun seri üretime dayalı ve fakat tamamen kol gücüne bağlı bir işleyişe sahiptirler.

1910 – 1960 yılları arasında , hem kentin içinde hem de periferisinde , fabrika , konut , okul , kilise ve eğlence mekanlarıyla daha çok kampüs şeklinde konumlandırılmış sanayi tesislerinde kol gücünden çok elektrik enerjisine dayalı makine gücüne bağlı seri üretim yapıyordu. Avrupa 'da ağır sanayi üretiminin, çevreye en çok zarar verdiği ve buna mukabil en çok tercih edildiği dönemin tesisleri, ikinci nesil tesisler olarak adlandırılabilir.

1960 'lardan günümüze kadar olan dönemde, Avrupa Kıtası'nda ağır sanayi çeşitli nedenlerle ( hammadde ve işgücü kıtlığı, çevreye verilen ekolojik zarar, değişen toplumsal beklentiler ve genel refah düzeyi, teknolojik ilerleme ) üçüncü dünya ülkelerine ötelenmiştir. Bu dönemde kent dışı planlanmış organize sanayi bölgelerinde , bilgisayar ve makinelere bağlı , çevreye verdiği ekolojik zarar en aza indirilmiş seri üretim yapılmıştır.

İşte yine 1960'larda gerek dünya genelinde sağlanan barış, güven ve iletişim ortamı, gerekse keşif edilen yeni kaynaklarla beraber sanayinin çehre ve ya en azından adres değiştirmesi ile birlikte özellikle Avrupa'nın birçok bölgesinde yer alan ağır sanayi merkezleri, ya işlevini yitirmiş ya da taşınmak zorunda kalmıştır. Özellikle Almanya ve İngiltere gibi ülkelerde başta olmak üzere bir çok Avrupa ülkesinde, işlevini yitirmiş bu tesisler, bu dev metal mirasın yeniden değerlendirilmesi söz konusu edilmiştir.

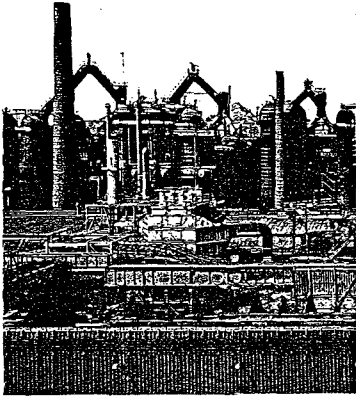
Tek işlevli bu bölgeler çok işlevli ,konut,kültür,eğlence,eğitim,rekreasyon,turizm amaçlı kullanılır, yani yaşanılır yerlere dönüştürülmüştür.

Örneğin UNESCO, Almanya Saarbrücken yakınlarında , Völklingen kasabasındaki kömür madeni işleme tesislerini korunacak kültürel miras listesine aldıktan sonra, dönemin Almanya Hükümeti tüm ülke geneli için ALMAN ENDÜSTRİYEL KÜLTÜRÜ ARAŞTIRMA ve KORUMA KURULUNU kurmuştur.(Mead,1998)Bu kurul Almanya'daki tüm büyük ve çalışmayan maden ocaklarını, maden işleme tesislerini, ağır sanayi tesislerini , kömür ocaklarını ve gazometreleri birer arkeolojik ve mimari anıt , birer sit alanı olarak kabul etmiş ve ettirmiştir.

Bu tesisler ve yakın çevreleri korumaya alınmış ve bir çoğu için çok amaçlı yeniden kullanım ve sergileme maksadı ile dönüşüm projeleri üretilmiştir.

Tüm projelerde bölgelere ait BELİRSİZLİK – ÇAPRAŞIKLIĞIN , GÜÇ – ENERJİNİN , BÜYÜKLÜĞÜN , KARANLIĞIN ve KULLANILMIŞLIĞIN işlenmesi ön plana çıkarılmıştır.(Mead,1998)

Sadece Almanya'da değil , Avrupa'nın erken sanayileşmiş bir çok kentinde (Leeds'te kumaş fabrikaları , Maastricht'te maden ocakları , Lyon'da sabun fabrikaları , Viyana'da gazhaneler...) bu bölgelerin yeniden projelendirilmesinde aynı koruma , sergileme ve kullanım tavrını görebiliriz.



Şekil 2.1. Almanya Völklingen' de Maden İşleme Fabrikası, (IBA kataloğu, 1999)

Tezin bundan sonraki bölümünde Avrupa ve ABD'de kullanım dışı kalmış bazı ağır sanayi işletmeleri ve yakın çevrelerinin yeniden projelendirilmesi ile ilgili örneklerle karşılaştırmalı olarak değinilecek ve yorumda bulunulacaktır.

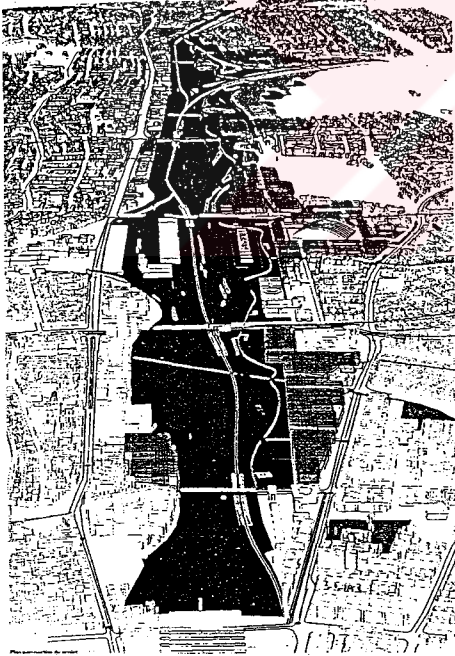
## 2.1.Garlar, Antrepolar, Ağır Sanayi Tesisleri ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Proje

### Örnekleri

#### 2.1.1.Münich Gar Bölgesi Dönüşüm Projesi, Almanya

Almanya'nın Münich şehri gar ve vagon üretim bölgesi için 1998 yılında açılan yarışma kapsamında 173 hektarlık bölge, konut alanı , kültür merkezi ve rekreasyon alanları olarak yeniden ele alınmış , Finn Michelin ve Nicholas Hornecker'in projesi bu anlamda uygulamaya değer bulunmuş.

Projede bölgede gelecek için ucu açık bırakılmış çok yönlü bir gelişim öngörülmüş. Yine yarışma alanı içinde bölge için kıyıda yeni kamusal kapalı ve açık mekanlar , bu kıyıları birbirine bağlayan çelik köprüler,yeni tren tolları ve vagon tamir üniteleri , yeşil dinamik parklar tasarlanmış , kentle proje alanını ve nehri birbirine bağlamak amaç edinilmiş.



Şekil 2.2.Münih Gar Bölgesi Dönüşüm Projesi, (Hornecker, 2000)

Proje 1999 yılında uygulanmaya başlamış.(Hornecker, 2000)

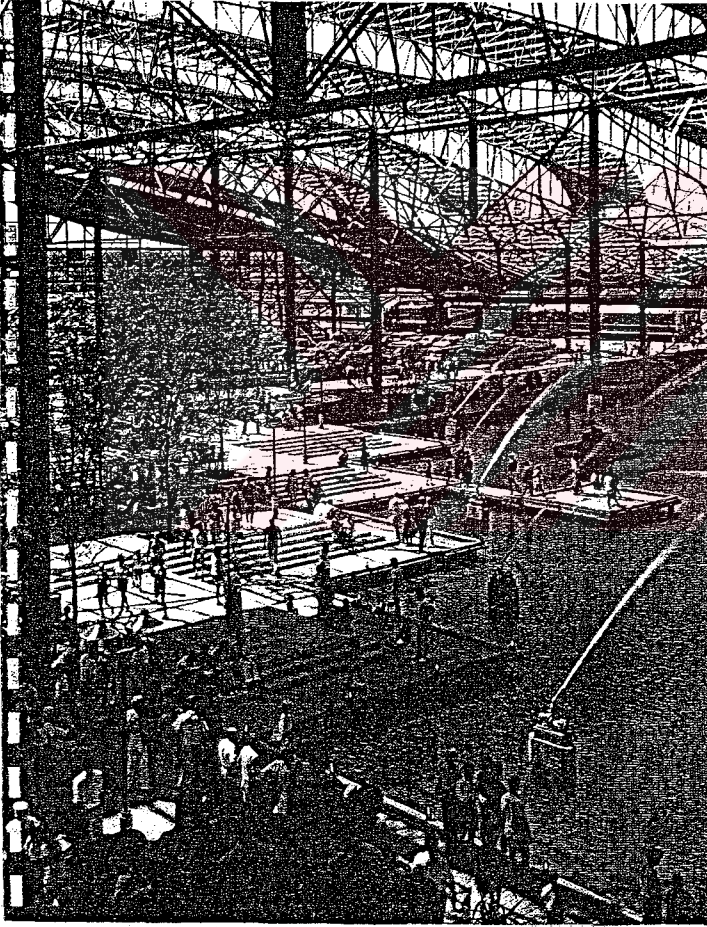
#### 2.1.2.St. Louis Union Tren İstasyonu Dönüşüm Projesi, ABD

1894 yılında inşa edilmiş tarihi gar 1981 yılında alınan bir kararla çok işlevli bir kültürel ve turistik merkeze dönüştürülmüş.

Hellmuth, Obata ve Kassabaum'un imzasını taşıyan projede gar baştan başa restore edilmiş, garın çan kulesi onarılmış.

76354 metrekarelik proje alanını ihtiva eden gar, projede öngörüldüğü üzere alışveriş , eğlence ve konaklama merkezine (550 yatak kapasiteli 5 yıldızlı bir otel) dönüştürülmüş.

1985 yılının ağustosunda projenin uygulaması tamamlanmış. (Wettbewerb, 1989)



Şekil 2.3. St.Louis Union Tren İstasyonu dönüştürülmüş hali, (Wettbewerb, 1989)

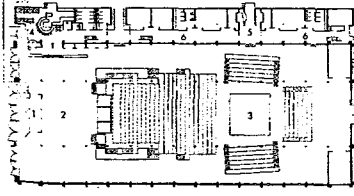
### 2.1.3.Bockenheimer Antrepo Dönüşüm Projesi, Almanya

1898-1899 yılları arasında inşa edilmiş, o dönem için kentin ana depolarından biri olan yaklaşık 26000 metrekarelik toplam alana sahip antrepo binası, Klaus Peter ve Karl George

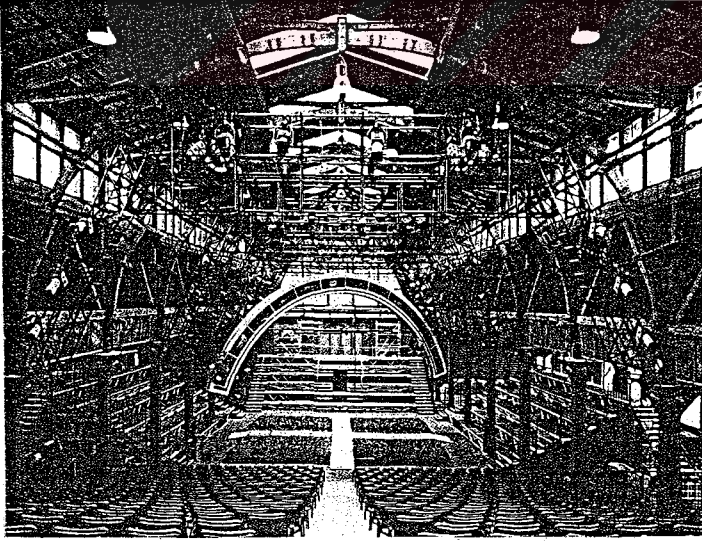
Geiger'in projesi doğrultusunda 1988 yılında hareketli tribünlü tiyatroya dönüştürülmüş.Bu dönüşüm sırasında binanın içi ve kabuğu mümkün mertebe muhafaza edilmiş.

Ayrıca yeni programla birlikte binaya 3800 metrekarelik toplam alana sahip ek bir bina da tasarlanmış.Bu ek binanın içinde kafeterya , dükkanlar ve bir adet de lokanta tasarlanmış.

(Wettbewerb, 1989)



Şekil 2.4. Bockenheimer Antreposu dönüşüm proje planı, (Wettbewerb, 1989)



Şekil 2.5. Bockenheimer Antreposu dönüşüm projesi iç mekan, (Wettbewerb, 1989)

#### 2.1.4. Pirelli Üretim Tesisleri Dönüşüm Projesi, Milano, İtalya

İki aşamalı olarak açılmış yarışmaya Renzo Piano , Ungers , Botta , Rossi , Gregotti , De Carlo gibi isimler katılmış.



Yarışma sonucu 72 hektarlık üretim tesisleri , üretim , araştırma , konut , eğitim , turizm ve kültür amaçlı teknoloji merkezi olarak yeniden tasarlanmış.

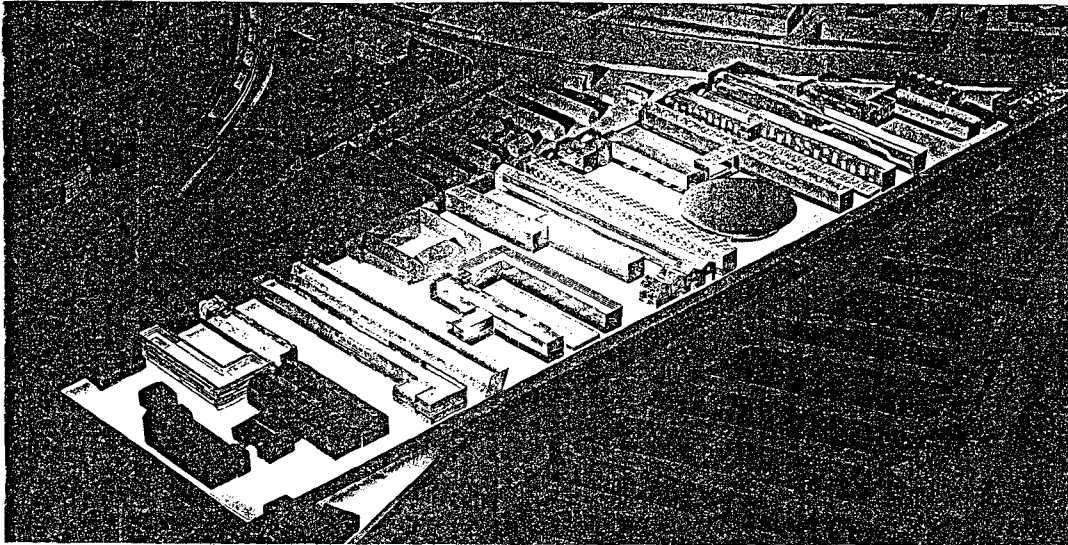
Projede 60000 metrekare konutlara , 100000 metrekare yeşil alana, 297000 metrekare eğitime ( üniversite) ayrılmış.Ayrıca bir kongre merkezi ve yeni büro mekanları için alternatif mekanlar üretilmiş.(Wettbewerb, 1992)

### **2.1.5.Sandwich Şehir Dönüşüm Projesi,Amsterdam,Hollanda**

Amsterdam Polderweg'te , son 50 yılda defalarca el değiştirmiş gaz fabrikalarının bulunduğu bölge ( 4 tarafı otoyollarla çevrili bir ada ) konut , kültür merkezi ve rekreasyon bölgesi olarak yeniden tasarlanmış.

Projenin ana teması bölgede bulunan eski endüstriyel anıtları korumak , bölgeyi kente katabilmek ve bu doğrultuda açık strüktürlü yeni bir yerleşim tasarlamak.

Bu anlamda parklar , açık bahçeler , konut , çarşı , büro binaları ve çeşitli konut tiplerinin denendiği yapı blokları planlanmış.(Molen, 1999)



Şekil 2.6.Sandwich City dönüşüm proje maketi, (Molen, 1999)

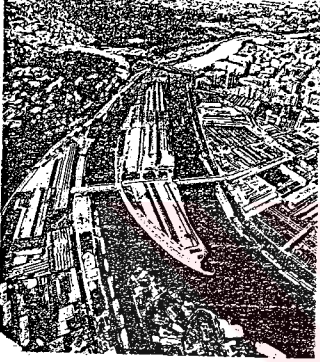
### **2.1.6.Boulonge Renault Üretim Tesisleri Dönüşüm Projesi, Fransa**



1989 yılında Renault Üretim Tesislerinin kapatılmasıyla boşalan 47 hektarlık alan yeniden ele alınmış ve burası 1997’de kültür parkına dönüştürülmek üzere tekrar projelendirilmiş.

Bu doğrultuda bölge üç ayrı mimari büro tarafından park , kültür merkezi ( sergi – eğlence ) , hizmet sektörü için büro ve konut alanı olarak yeniden tasarlanmış.

Seguin Adasında bulunan (Sen Nehri üzerinde) fabrika otomobil müzesine dönüştürülmüş.  
(JFP, 1997)



Şekil 2.7. Boulogne Renault Üretim Tesisleri, (JFP, 1997)



Şekil 2.8. Boulogne Renault Üretim Tesisleri dönüşüm proje planı, (JFP, 1997)

### 2.1.7. Volkswagen Otomobil Üretim Tesisleri Dönüşüm Projesi, Wolfsburg, Almanya

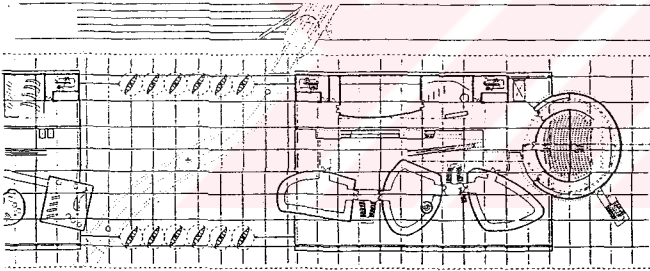
1938 yılında inşa edilmiş VW tesisleri 2.Dünya Savaşında ağır tahribata uğramış.Ancak savaştan sonra almanlar tesisleri tekrar Wolfsburg'un merkezinde kurmuşlar.

1998 yılına kadar faaliyetini sürdüren tesislerin bulunduğu bölge çok işlevli , halka açık ve kentle entegre bir sosyal merkez olarak yeniden tasarlanmış.

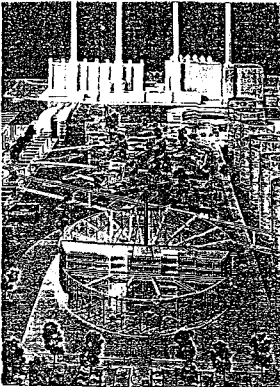
2000 yılında sona eren ve 500 milyon mark harcanarak yapılan çalışmalar sonucu tesislere kongre salonları , otomobil müzesi , beş yıldızlı bir otel , lokantalar , piknik alanları , 60 a 40 metrelik bir meydan , sergi pavyonları , kafeteryalar , japon bahçesi , yeni yaya yolları ve otoparklar eklenmiş.

Tesislerin kentle kurduğu bir başka ilişki de tesisin yanından geçen kanalın genişletilmesi sonucu ufak teknelerle ve köprülerle sağlanmış.

Henn Architekten tarafından tasarlanmış otomobil müzesinin yanında konuşlandırılmış modern sanatlar müzesi , projenin odak noktasında duruyor.(Stundenbürger, 1998)



Şekil 2.9. Volkswagen Otomobil Üretim Tesisleri dönüşüm proje planı,(Stund., 1998)



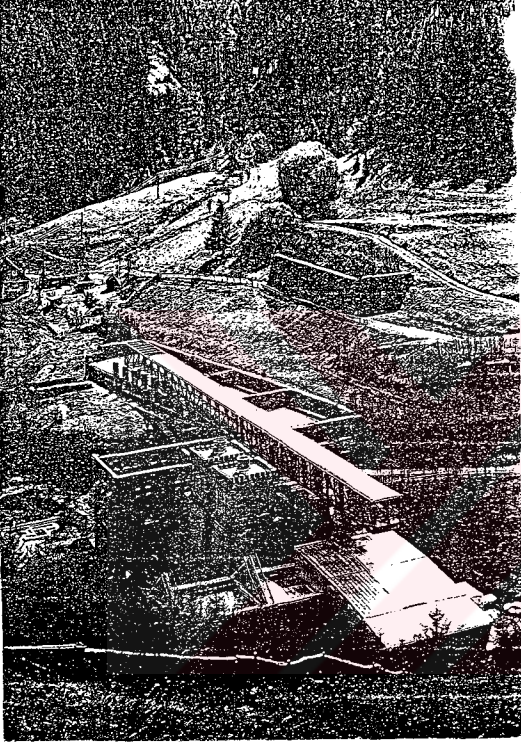
Şekil 2.10.Volkswagen Otomobil Üretim Tesisleri dönüşüm proje maketi,(Stu., 1998)

### 2.1.8.Hüttenberg Maden Arıtma Tesisleri Dönüşüm Projesi,Avusturya

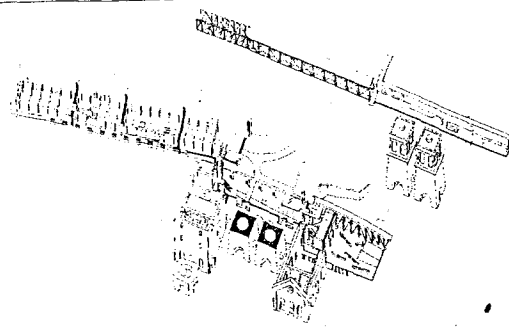
1908 yılında Carithian Dağlarında kurulan 1493 metrekarelik maden eritme tesisleri 1980 yılında önce müzeye dönüştürülmüş, daha sonra bölgede 1995'te Günther Domenig tarafından tesisin sergilenmesi amacıyla yeni bir müze tasarlanmıştır.

Domenig müzeyi yeni bölümler için imkan veren modüller halinde tasarlamış.

Tesislere yeni yürüyüş bantları , transfer noktaları ve tamamen çelik konstrüksiyon çok amaçlı bir salon eklenmiştir. (Wettbewerb, 1997)



Şekil 2.11. Hüttenberg Maden Arıtma Tesisleri dönüşüm projesi, (Wettbewerb, 1997)



Şekil 2.12. Hüttenberg Maden Arıtma Tesisleri dönüşüm proje perspektifleri. (Wt. 1997)

### 2.1.9. Adidas Üretim Tesisleri Dönüşüm Projesi, Nürnberg, Almanya

Adidas Fabrikası 1948 yılında Nürnberg yakınlarında Herzogenrauch' ta 1100 kişinin çalışmasını sağlamak bakımından üç katlı olarak kurulmuş.O dönem Herzogenrauch'ta 2400 kişi yaşıyormuş.Fabrikanın kapasitesini arttırmasıyla beraber bölgeyi terk etmek zorunlu hale gelmiş.

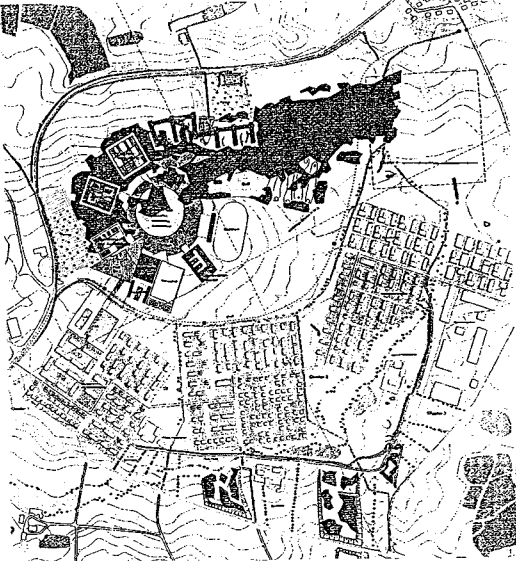
Firma tarafından boşaltılan bölge için 1997 yılında uluslararası mimari proje yarışması açılmış.

Yarışma sonucu 163 hektarlık bölge için golf alanı, park, stadyum, toplantı salonları, sergi salonları, oyun sahaları, bir eğlence parkı ve 400 kişilik bir okul tasarlanmış.

Programı yerleştirmek için bölge 4 alt bölgeye ayrılmış:

- konferans ve sergi merkezi
- spor tesisleri
- yönetim
- buluş ve icat merkezi, okul

Ayrıca bölgede bulunan kira kışlaları toplu konut bölgesi olarak yeniden değerlendirilmiş.  
(Ballhausen, 1997)



Şekil 2.13. Nürnberg Adidas Üretim Tesisleri dönüşüm projesi vaziyet planı, (Ba. 1997)

## 2.1.10.IBA Emscherpark Dönüşüm Projesi, Almanya

### 2.1.10.1.Emscherpark Bölgesi' nin Tanımı

Emscherpark adıyla anılan bölge 70 kmlik uzun, 15 kmlik kısa kenarıyla neredeyse 800 kmkarelik bir alanı kapsamakta.Ren Nehri'nin kuzeyinde kalan tam 17 Alman şehrini ( Duisburg, Mülheim, Oberhausen, Bottrop, Gladbeck, Essen, Gelsenkirchen, Herten, Herne, Bochum, Recklinghausen, Castrop- Rauxel, Waltrop, Lünen, Dortmund, Berdkamen, Kamen ) içine alan bu bölge 19.yy sonu 20.yy başı Almanya'sının ağır çelik , montaj ve maden endüstrisinin yükünü çekmek üzere organize ve inşa edilmiş . 19.yy sonunda bölge nüfusu 3 milyon iken şimdilerde 5 milyon civarında.

Dönemin ilk büyük ölçekli sanayi binalarına ve yine dönemin ilk organize sanayi sitelerine ev sahipliği etmiş bölge, 19.yy sonu itibariyle zamanın popüler konut yerleşim anlayışı olan "bahçeşehir" fikrinin de denendiği alanlardan biri; Essen'deki Margarethenhöhe Yerleşimi gibi.

İkinci Dünya Savaşıyla beraber her açıdan büyük darbe yiyen Almanya 1960'lardan itibaren sanayi üretiminde farklı politikalar izlemek durumunda kalmış.Bir kere insan kaynakları ciddi şekilde tükenmiştir.Savaş sonunda bir türlü gençleşemeyen nüfusuyla başbaşa kalmıştır.Zaten azalmış olan toplumsal enerji neredeyse yok olmuş konut stoğunu yeniden oluşturmak için tüketilmiş.Bir zamanların ağır sanayi anıtlarının çoğu savaş sonrası ciddi biçimde zarar görmüştür.

1970'lerde alman endüstrisinde atılan teknolojik adımlar alman sanayisinin ve sanayi yapılarının çehresini değiştirmek amaçlıdır.1980'lerin Almanya'sı sanayisinde yaptığı değişikliklerle aynı zamanda "doğa ve peyzajını da" geri almak amacındadır.

İşte tam da bu doğrultuda Emscherpark Bölgesi yeniden ele alınmış.1987 Eylülü'nde dönemin alman şehircilik bakanı Dr. Christoph Zöpel grubuyla birlikte Emscherpark'a ve Berlin'e iki gezi düzenlemiştir.Daha sonra 1989 yılında kabinenin oy birliğiyle kabulü sonucu Emscherpark için hazırlanmış 400 proje yürürlüğe konmuş.

Bunların 120 kadarı yarışmalar sonucu karar kılınmış projelerdir.Atılan bu dev adımla 150 senelik Emscherpark'ın çehresi 10 yıl gibi bir sürede değiştirilmiş.

## **2.1.10.2.Yeniden Projelendirme Stratejileri**

### **2.1.10.2.1.Ütopyalar**

- Üretim sürecinin özelleştirilmesi
- Güçlü belediye , sivil toplum örgüt ağı
- Özgürlük
- Yüksek teknolojik üretim gücü
- Yeni bir tabiat ( doğa ) oluşturmak

### **2.1.10.2.2. Stratejilerin Temel Taşları**

- Kendi ihtiyaçlarını karşılayabilen yeni yerleşim bölgeleri doğurmayan alanlar
- Binaların ve ürünlerin daha uzun süreli kullanımı
- Ürün üretim biçimlerinin ekolojik boyutlara taşınması

### **2.1.10.2.3.Yarışma Projelerinin Hedefleri**

- Bölge peyzajının yeniden yapılandırılması
- Sanayi binalarının bir kültür ögesi olarak saptanması ve korunması
- Ekolojik boyutta tüm bölgenin yeniden yapılandırılması
- Yeni oluşturulacak konut bölgelerinde ve eski konut bölgelerinde bahçeşehir kavramının yeniden irdelenmesi
- Yeni hizmet sektörü ve çalışma mekanlarının oluşturulması
- Yeni sosyal iç ve dış mekanların kurgulanması
- Genel anlamda yapı strüktür denemeleri

## **2.1.10.3.Projelendirme Analizleri**

### **2.1.10.3.1.Peyzaj Proje Çalışmaları**

800 kmkarelik Emscherpark'ın 320kmkaresi açık alan – peyzaj yani parklara ayrılmış. Bu anlamda kentlerden arta kalan alanlar yeşil alan olarak değerlendirilmiş. 100 yıl boyunca ağır



sanayi tarafından değişime uğratılmış yeşil alan ve doğanın kendine gelmesi yine bir bu kadar zaman alacak görüşü hakim.

Peyzaj ve yeşil alan düzenlemelerinde alınan planlama kararları şunlardır:

- Peyzajın yeniden üretimi
- Yeni boş alanlar
- Ekolojik iyileştirme ve yenileme
- Kültür ve doğayı birleştirmek
- Bugün parçalanmış duran açık alanların birleştirilmesi
- Doğanın kente entegrasyonu
- Yağmur sularından yararlanmak
- Beton atık su kanallarını peyzaja katmak

Tüm bu kararların doğrultusunda beş tip yeşil alan ortaya çıkmış :

- Endüstriyel park (büyük park alanları : 50 ha )
- Endüstri peyzajında kent parkı ( küçük park alanları : 25 ha )
- Endüstri öncesi kültür parkları
- Vahşi endüstri ormanları
- Bölge sembol noktaları

Alınmış olunan proje uygulama prensipleri ve kararları doğrultusunda eski et kesim bölgelerinin bioloji parkına , maden ocaklarının golf sahalarına, sanat galerilerine, oyun alanlarına, kültür parklarına hatta bir eski maden işleme tesisinin yaşlılar yurduna dönüştürüldüğü görülmektedir.Ayrıca tüm bölge için 230 kmlik bisiklet ve 131 kmlik yaya yolu planlanmıştır.

Schulze – Heil, Bergkamen Ekolojik İstasyon projesi, Seseke Berkamen Parkı, Mechtenberg,Essen, Bochum ve Gelsenkirchen Parkları, Oberhausen Golf Sahaları, Lünen Göllü Parkı sayılabilecek dönüşüm projeleri arasında önde gelenlerdendir.

### 2.1.10.3.2.Genel Ekolojik Yapılandırmalar

Toplam 350 kmlik dere yatakları açık kanal sistemiyle kontrol altına alınmış.Bu da batıdan doğuya 70 km demek.Genel altyapı onarılmış.Benimsenen genel planlama karar ve uygulamaları şöyle:

- 400 km atık su kanalı döşenmiş.
- Yeni arıtma sistemleri kurulmuş.
- Yağmur suyundan yararlanma sistemleri kurulmuş.

### 2.1.10.3.3.Çalışma Alanlarının Projelendirilmesi

Genel açıdan amaçlanan Emscherpark'ta üst düzey çalışma ortamlarının sağlanması .

Benimsenen kararlar :

- Genel peyzaj kalitesi
- Şehircilik ve yerleşim kalitesi: İşlev organizasyonu ,mimari kalite ve ekolojik donanım
- Kültürel ve ekonomik aktivitelerin programlanması
- Endüstri ve bina yerleşim stoklarının yeniden kullanımı
- Teknoloji merkezleri oluşturmak

Bu anlamda Holland Madenocağı Bochum Yerleşmesi , Batı Bochum Kent Parkı , Innenhafen Duisburg yerleşimi ve Arenberg Bottrop Yerleşimi , Gelsenkirchen Bilimparkı önemli dönüşüm projeleridir.

### 2.1.10.3.4.Kentsel Alanlar ve Kamu Binalarının Projelendirilmesi

Bölgede 20.yyın ikinci yarısıyla kendini hissettiren ekonomik ve sosyal erozyonun önüne geçebilmek amacıyla Emscherpark için üretilen tüm proje konularını kapsar.

#### Genel Strateji

- Birbiriyle ilişkili bir strüktür ağında değişik çekim noktaları yaratabilmek.
- İnsanları da kapsayan genel strüktür değişimi

- Değişik kültürlü insanları bir araya getiren okullar
- Kültür, spor, rekreasyon ve sanatın ön plana çıkarılması
- Ekoloji

### **Projeler:**

Bu anlamda Bergkamen Kent Merkezi, Bottrop Sağlık Parkı ve evleri, Herne 'de Arkeoloji Müzesi ve Köln Tren İstasyonu projeleri önemli projelerdir.

#### **2.1.10.3.5.Konut Alanlarının Projelendirilmesi**

Toplam 3000 konut yenilenmiş , 2500 adet yeni konut yapılmış. Emscherpark konut projeleri dört ayrı koldan yürütülmüş:

- Eski tip bahçeşehir örneği konut yerleşimlerinin yenilenmiş.
- 100 – 250 konut kapasiteli yeni bahçeşehirler kurulmuş.
- Yaşlılar ve tek yaşayanlar için 30 konutlu küçük kompleksler tasarlanmış.
- "Kolayca kendin yap kampanyaları" ile yeni konutlar üretilmiş.

İnşa edilen konutların % 75 kadarı kiralık olarak kullanılıyor.

Konutlar için belirlenmiş kullanım kalite kuralları:

- En fazla 2 – 4 katlı küçük parçalı birimler
- Yaya hakim bölgeler
- Yaşanabilir açık alanlar
- Kullanım rahatlığı olan konutlar
- Bahçeli evler , terasında bahçe olan evler
- Özel girişli konutlar
- Farklı özellikli bina formları
- Gelişmiş komşu ilişkileri
- Altyapı
- Her konut yerleşim alanınının % 2 – 4ü ortak alan
- Hobby ve iş atölyeleri , misafirhaneler

Tüm Emscherpark konut yerleşimleri 1989 ile 1999 arasında tamamlanmış.

### **Projeler:**

Bu doğrultuda yürütülmüş Kadınlar Planlıyor ve Oturuyor Projesi, Holland Madenocağı Bölgesi, Bottrop Konut Yerleşimi önemli projelerin başında gelmektedir.

#### **2.1.10.4.Endüstri Kültürü ve Turizm**

Madenocakları, fabrikaları, makina salonları ve gazometreleriyle 150 yıllık bir endüstri kültürüne sahip Emscherpark Bölgesi son 5 yıl içinde yürütülen politikalarla Almanya'nın yeni turizm merkezlerinden biri haline gelmiş. Turistler için her biri birer çekim noktası haline getirilen endüstri kalıntıları, bu durumlarını üretilen dönüşüm projelerine borçlu.

### **Projeler:**

#### **Emscherblick , Bottrop**

65 metre yüksekliğinde teraslarıyla birlikte bir seyir kulesi inşa edilmiş.

#### **Dortmund Nollendorf'ta Ziyaret Binası**

Maden ocaklarının bulunduğu bölgedeki tesisler restore edilmiş ve alışveriş merkezine , kültür merkezine ve müzeye dönüştürülmüş..

#### **Duisburg Alman Gemi Müzesi**

Eski fabrika müzeye dönüştürülmüş.

#### **Essen Madenocakları**

Restore edilen maden ocakları UNESCO tarafından kültür ve sanat merkezi olarak kullanıma açılmış.

## Essen Kömür Madenleri

Tesisler gastronomi merkezine dönüştürülmüş.

## Gelsenkirchen Mimarlık - İş Galerisi

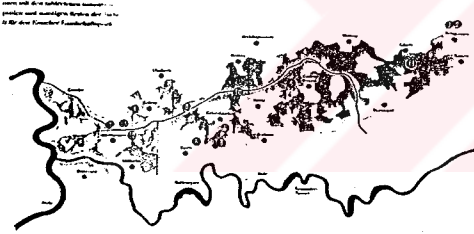
Eski makina salonları sergi ve atölye çalışmalarını için yeniden düzenlenmiş.

## Herne Hulsmann Birahanesi

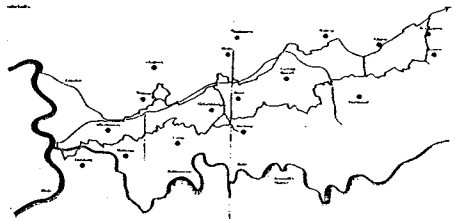
Eski birahane ve etrafı teniden restore edilmiş ve burası bir kültür merkezine dönüştürülmüş. Almanya'daki bira festivallerine ev sahipliği yapıyor.

## Oberhausen Gazometreleri

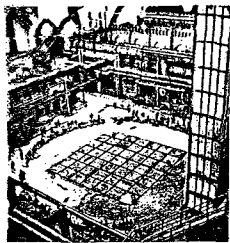
Kentin sembol mekanlarından biri olan bölge sergi ve atölye işlevleri için yeniden ele alınmış. (IBA Emscherpark Kataloğu, 1999)



Şekil 2.14. Emscherpark Bölgesi , (IBA Kataloğu, 1999)



Şekil 2.15. Emscherpark Bölgesi bisiklet yolu, (IBA Kataloğu, 1999)



Şekil 2.16. Emscherpark bölgesi Piazza Metallica dönüşüm projesi, (IBA Kataloğu, 1999)

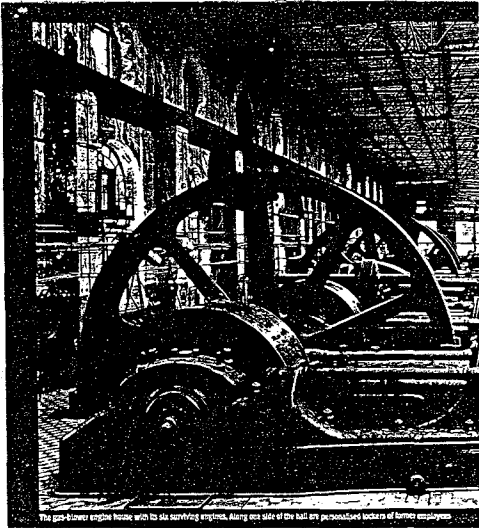
## 2.2.Gar, Antrepo, Ağır Sanayi Tesisleri ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projelendirme Yöntem

### ve Planlama İlkelerinde Tespit Edilen Ortak Yaklaşımlar

Bu bölümde konuya ilişkin irdelenen 10 örnek sonucunda, dünya genelinde işlev dışı kalmış ağır sanayi tesisleri ve yakın çevrelerinin dönüşüm projelendirme yöntem ve planlama ilkelerinde tespit edilen bazı ortak yaklaşımlar aktarılacaktır.

Bu yaklaşımlar kısaca şunlardır :

- Bölgelerde yer alan ve anıtsallık değeri taşıyan tüm endüstriyel obje ve binaları korumak.
- Bölgede yer almış sanayinin daha verimli çalışması ve etrafa zarar vermemesi açısından başka bir bölgeye taşınmasını ön görmek
- Boşalan bölgede açık strüktürlü bir yerleşim tasarlamak ve böylece kentle mevcut bölgeyi birbiri ile ilişkilendirmek.
- Tasarımda , yerleşime eklenecek muhtemel yeni yerleşim,bina ya da obje ve ya açık alanları düşünerek mümkün merteye esnek davranmak.
- Çok çeşitli işlevi barındıran programlar üretmek bu işlevleri çok farklı katmanlardan kullanıcıların yaşamalarını sağlamak
- Mevcut yeşil alanları korumak ve yeni yeşil alanlar üretmek.



Şekil 2.17. Almanya Völklingen’de maden işleme fabrikası, (IBA Kataloğu, 1999)

### 3.LİMAN KENTLERİNİN YENİLENMESİ , LİMANLARIN ve YAKIN ÇEVRELERİNİN DÖNÜŞÜM PROJELENDİRİLMESİ

#### 3.1.Limanın Tanımı ve Gelişim Süreci

Deniz ve ya nehir üstünde korunmuş bölgelerde eğer gemilerin çeşitli ihtiyaçları karşılanıyorsa , bakım ve onarımları yapılıyor ve inşa edilebiliyorsa , yükleme ve boşaltma hizmetleri veriliyorsa ve aynı zamanda depolama imkanları mevcutsa bu tip bölgelere liman adı verilmiştir.

Günümüze kadar gelen liman oluşumlarını üç ana bölümde üç nesil olarak değerlendirmek mümkündür:

1.Nesil liman tipleri, 1960'lara kadar tercih edilmiş, sadece yükleme ve boşaltma işlevinin görüldüğü, kargo akışının basit bireysel faaliyetlerle yürütüldüğü, yine faaliyet alanı bakımından rıhtım ve kıyı şeridiyle sınırlı ve gelişim bakımından da son derece tutucu ancak kentle son derece ilişkili tesislerdi.Öyle ki, kent, liman için ticari her türlü servisi, haberleşmeyi, kara taşımacılığını, su ve konut gibi temel ihtiyaçları sağlamaktaydı.

1960 ile 1980 arası dönem, 2. Nesil limanların ortaya çıktığı dönem olarak değerlendirilebilir. Bu dönemde , her an genişleme politikasının güdüldüğü, kargo taşımacılığının gemi ilişkili endüstriyel ve ticari servislerle karşılandığı, ticari kargonun yerini endüstriyel kargoya terk etmeye başladığı bir ortamın yaşandığı daha geniş alanlara yayılmış liman tesisleri görülür. Limanın bir sistem olarak çalışmaya başladığına tanıklık edilir.

1980'lerden günümüze kadarki zaman, 3. Nesil limanların ortaya çıktığı zamandır. Bu dönemde çok daha genişletilmiş, uluslararası ticari oryantasyonlu, büyük hacimli ve paketlenmiş kargo ve bilgi akışının sağlandığı lojistik ve kara hava taşımacılık destekli, teknoloji hakim geniş alana yayılmış ve buna mukabil iş gücünün asgariye indirildiği liman sistemleriyle karşı karşıya kalınır.(Eşkar, 1997)

Bir zamanlar ( 19yy sonlarına kadar ) çok işlevlilik , barındırdıkları sürekli sosyal dinamizm ve konumlarıyla kentin gerçek merkezi, belki de en diri kamusal alanları, kentsel yenilenmenin sürekli lokomotifleri olan limanlar, 20yy ortalarından itibaren işlevsel olarak



kentten iyice ayrılmışlardır. Artık liman ve şehirler coğrafi ve ekonomik olarak birbirinden ayrı gelişmektedir.(Eşkar, 1997)

Bahsi edilen dönemden itibaren insan transferlerinde yavaş yavaş havayolları tercih edilmeye başlanmıştır.Kente gelenler kente merkezinden değil periferisinden girmeye başlamışlardır.Limanlar kitlesel anlamda büyük malların , dev konteynırlarla transferlerinin sağlandığı mekanlar haline gelmiştir. Yükleme ve boşaltma teknikleri irileşmiştir. Değişen kargolama standartları, dev tren garlarıyla bir aradalık, limanların çehresini ve iç işleyişlerini de değiştirmiştir. Limanlar dev vinçleri, siloları, depo binaları ile insan ölçeğinden kopmuştur ; dolayısıyla fiziksel ve sosyal anlamda kentle ilişkisini yitirmiş, kentin ve kentlinin suyla alışverişini sonlandırmıştır.

Bu bölgeler tek işlevlilikleriyle kentin ortasında kimsenin uğramadığı endüstriyel alanlara , sanayinin transferinin sağlandığı ölü topraklara dönüşmüşler.

70li yıllarla beraber ABD ve Avrupa'nın bir çok ülkesinde üretilmiş ve üretilen projelerle tek fonksiyonlu limanlar çok fonksiyonlu ( konut, kültürel sosyal alanlar, rekreasyon, eğitim gibi ) kamusal mekanlara dönüştürülmeye çalışılmış, bunun mümkün olmadığı bölgelerde limanlar başka yerlere taşınmıştır; Liverpool Limanı'nın Birkenhead'e, Bordeaux Limanı'nın Verdon'a ya da New York Limanı'nın Elizabeth mevkiine taşınması gibi.

Bu bölümde yetmişli yıllardan günümüze kadar bazı liman bölgeleri ve yakın çevreleri için uygulanmış ya da uygulanmakta ve ya uygulanacak olan mimari dönüşüm projelerine örnekler verilecek, daha sonra da bu örnekler karşılaştırmalı olarak irdelenecek ve yorumlanacaktır.

### **3.2.Liman Bölgeleri Dönüşüm Proje Örnekleri**

#### **3.2.1.Helsinki Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Finlandiya**

Demirperde ülkelerinin düşmesiyle birlikte Finlandiya ekonomisi ve ticaretinde ciddi dalgalanmalar olmuş , özellikle ticaret ve ulaşım konusunda ülke yeni politikalar benimsemek zorunda kalmış.

Bu süreçle birlikte örneğin kent merkezinde yer alan ağır sanayi tesisleri yerini mobil telefonların üretildiği hafif sanayi tesislerine bırakmış.

Yine Helsinki kent merkezine çok yakın olan eski liman bu dönemde kentin 10km doğusuna taşınmış, toplam 200 hektarlık eski liman alanı için iki aşamalı mimari tasarım yarışması açılmış, yarışma sonucu doğrultusunda alan dört ayrı yeni gelişim bölgesine ayrılmış.

1988 yılında sonlanan yarışmayı kazanan Juha Kronlöf ve Paulina Vihinen 'in projesi belediye'nin sponsorluğu altında uygulanmaya açılmış, 1991 yılında inşaat başlamış ve inşaat etap etap sürdürülmüş.

Proje doğrultusunda alana 12000 kişilik konut , 5000 yeni iş yeri tasarlanmış , liman havuzları büyütülerek kanal haline getirilmiş ve bu da bölgedeki yaşam kalitesini yükseltmiş.

Limanın geriye kalan üçte birlik bölümü üniversite yerleşimine, bilim merkezi ve turizm – rekreasyon alanlarına dönüştürülmüş.

Helsinki batı kapısına yakın eski alkol fabrikası, tuğla ve kablo fabrikaları, müze, lokanta, dans ve müzik lokalleri ve bir mimarlık fakültesini içinde barındıran çok fonksiyonlu bir komplekse dönüştürülmüş.

Bu bölgelerde doğan yeni eğitim ve iş olanakları ve konutların şehre yakınlığı ve en fazla 3 oda bir salondan ibaret oluşları genç nüfusu buralara çekmiş.(Affentranger, 2000)

### **3.2.2.Napoli Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, İtalya**

Napoli Liman Müdürlüğü'nce 5 hektarlık liman bölgesi için açılan yarışmayı kazanan Stefano Boeri ve ekibinin projesi 1997'de uygulanmaya koyulmuş.

Limanı eski Napoli kentiyle birleştirebilmek, limana çok işlevli yeni bir rol vermek, senede 7 milyon turisti karşılamak, bir kısmına mutlaka liman bölgesinde vakit geçirtmek ana hedef olarak belirlenmiş.

Bu doğrultuda her şeyden önce limandaki tüm yolcu salonlarının ve otoparkların kapasitesi artırılmış, trafik yeniden çözülmüş.Liman serbest bir tüketim bölgesi haline getirilmiş.

Mevcut antrepo ve depo binaları sinematek ve büro olarak yeniden değerlendirilmek üzere tasarlanmış ve restore edilmiş.

Ayrıca limana yer altında yeni bir otopark, yürüyüş yolu, parklar ve turizm info binası tasarlanmış.(Boeri, 1999)



Şekil 3.1. Napoli Limanı, (Boeri, 1999)

### 3.2.3.Hamburg Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Almanya

21.yyda alman şehirlerinin gelişimi açısından bir anlamda anahtar rolü oynayacağı düşünülen Hamburg Limanı projelendirme yarışması iki aşamalı olarak açılmış.

Yarışmacılardan 155 hektarlık alan için 6000 konut, 20000 işyerinin planlanması istenmiş. Uygulamasının 20 yıl içinde bitirileceği düşünülen projenin amacı Hamburg'la suyu yeniden birleştirmek, kent merkeziyle liman arasında bir süreklilik yaratmak, şehir içinde şehir yaratmak yani bir anlamda şehri doğurtmak, kültür, turizm, eğitim, eğlence ve konut gibi

başlıklarıyla kentin kimliğini toptan değiştirmek ve böylece Hamburg’u Kuzey Avrupa’nın metropollerinden biri haline getirmek.

Yarışmayı kazanan projeye bakıldığında basit kent parselasyonları ve yapı tekrarları görülür. Büro binaları yüksek, buna mukabil çarşı ve konutlar için alçak binalar tercih edilmiş. Adacıklar köprülerle birbirine bağlanmış, avlulu küçük ve sık meydanlı yoğun yerleşim ( tıpkı Berlin’de olduğu gibi ) tasarlanmış , kent dokusu yerleşim strüktürü devam ettirilmiş.

10 kilometrelik kıyı bandına sahip liman bölgesinin 24 saat yaşaması, her yaş grubundan kişileri toplayabilmesi hedeflenmiş, bölgeyi bir su şehrine çevirmek amaç edinilmiş. Bu yapılırken tüm bölge 3 ayrı alana ayrılmış:

Magdeburger Liman Bölgesi : Hizmet sektörü, alışveriş merkezi ve bürolar

Sandtorhai, Dollmankai Bölgesi : Konut alanı ve bürolar

Strandkai – Grassbrook Bölgesi : Ulaşım, ana dağılım ve toplanma arterleri, kültür ve eğlence merkezi (Duncan 1999)



Şekil 3.2. Hamburg Liman Bölgesi dönüşüm proje maketi, (Duncan, 1999)

### 3.2.4. Amsterdam Titanic Triumph Projesi, Hollanda

Renzo Piano’nun Amsterdam Maritime Müzesi’ne 10 dakika yürüyüş mesafesinde tasarladığı batan bir gemiyi andıran bilim ve teknoloji merkezi yaklaşık 12000 metrekairelik alana yayılmış ve 28 milyon guldene malolmuş.

20.yy başına kadar gemilerin liman olarak kullandığı koya yapılan bina denizin altından araç yoluyla eski Amsterdam’a bağlanmış.

32 metre yüksekliğindeki bina, hem neredeyse hiç kulesi olmayan Amsterdam için bir kule görevi görüyor, hem de batmakta olan dev bir tankeri andıran cüssesiyle Amsterdam Halkı için yeni bir kamusal mekan oluşturmuş.

Bir bakıma bazı başka örneklerde de görüleceği üzere, burada da çok işlevli tek ve büyük bir bina ile insanları bir araya toplamak , yeni bir çekim bölgesi oluşturmak amaç edinilmiş.

Yine aynı mantıkla eski Amsterdam ile yeni Amsterdam arasında bir bağlantı sağlanmış.

Barındırdığı sergileme, müze, 200 koltuklu sinema, tiyatro, alışveriş ve lokanta işlevleriyle yılda yaklaşık 150000 turistin ziyaret ettiği bina eski limana büyük bir canlılık ve heyecan katmış.(Buchanan, 2000)



Şekil 3.3.Titanic Triumph Binası planı, (Buchanan, 2000)



Şekil 3.4. Titanic Triumph Binası, Amsterdam, (Buchanan, 2000)

### 3.2.5.Geestacht Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Hollanda

Yakın zamana kadar ticaret merkezi olarak işlevlenen kentle su arası ilişki kuran liman artık birçokları için hiçbir yer.

Bu durumu gören yetkililer, Hamburg şehrine 30 km mesafedeki Geestacht'ın eski liman bölgesi ve limana bakan yarımada için davetiyeli yarışma açmış, yarışmayı Hamburg'tan Schenk – Waiblinger ve Londra'dan Stüdyo 3 kazanmış.

Bölgenin en büyük özelliği, şu anda hizmet ve sigorta sektörünün bölgeye hakimiyeti olsa da yakın zamana kadar Geestacht'ta yürütülen atom deneme ve araştırma faaliyetlerinin burada endüstriyel anıtsallık değeri taşıyan izler bırakmış olması.

Kazanan projenin sahipleri, tasarımlarında, bu izleri kaybetmeden kenti limanla ve suyla ilişkilendirmek, limanı ticaretten kurtarıp marinalaştırmak, kentteki yatak kapasitesini arttırmak ve eski limanın bir bölümüne konut önermek amacda olmuşlar.

Yarışma 1999'da sonlanmış.Projenin uygulamasının 2006 yılında son bulacağı tahmin ediliyor.(Friedrich, 2000)



Şekil 3.5. Geestacht Liman Bölgesi dönüşüm projesi vaziyet planı, (Friedrich, 2000)

### 3.2.6.Rotterdam Schouwburgplein Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Hollanda

Rotterdam'ın merkezi niteliğini taşıyan ve bir zamanlar bu şehrin eski liman bölgesi olan Schouwburgplein 1990 ve 1996 yılları arasında adeta yeniden inşa edilmiş. Hollanda'nın ünlü mimarlık gruplarından WEST 8, bölgeyi yeniden planlamış.

Tüm liman alanını kendi içinde 4 ayrı bölgeye ayırmak suretiyle ;

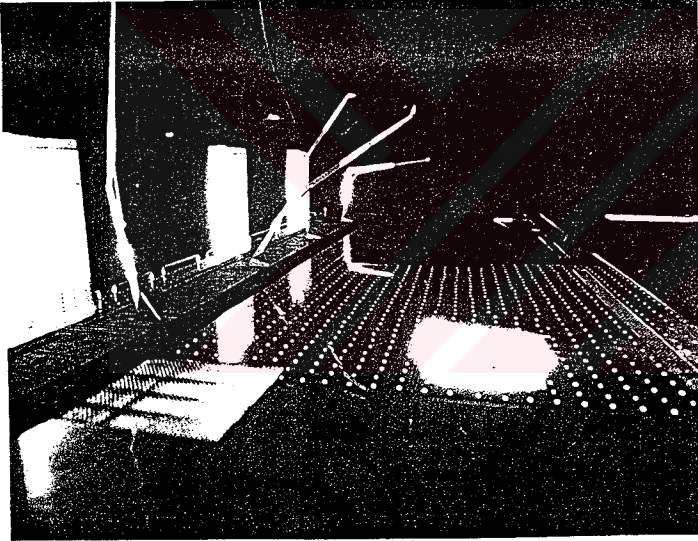
- alışveriş ve ticaret bölgesi



- tren istasyonu ve ana ulaşım merkezi
- büro ve iş merkezi
- kültür merkezi

Yeniden tasarlayan grup, bölge için yeni konser salonları, tiyatro binası, lokantalar ve yer altı otoparkları planlamış ve böylece bölge Rotterdam'ın yeni tiyatro ve eğlence merkezi haline getirilmiş.

Ayrıca limanda yer alan dev bir vinç de gözlem kulesi olarak düşünülmüş.(Geuze, 1996)



Şekil 3.6. Rotterdam Schouwburgplein dönüşüm proje maketi, (Geuze, 1996)

### 3.2.7. Rotterdam Kop Van Zuid Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Hollanda

Rotterdam'ın kıyısında merkeze dönük olarak oluşmuş 19.yy kökenli liman bölgeleri tüm çabalara karşın eski işlevlerini yitirmişler.1960'larda kent merkezinin tam karşısında yer alan dokların giderek büyüyen gemi boyutlarına göre fazla sığ ve kullanışsız kalması ve dokların batıya doğru gelişmesi ile nehirde yeniden değerlendirilecek olağanüstü bir alan oluşmuş.Burası odak noktasını Wilhelminapier'in oluşturacağı Kop Van Zuid Projesi'nin uygulanacağı yer: Uluslararası bir önem taşıyacak bir kent merkezinin planının uygulama alanı...

1987 yılının haziranında belediye Kop Van Zuid Projesi'ni tanıtmış.Proje, belediy, devlet yetkilileri ve özel sektörün işbirliğiyle gerçekleştirilmiş; sadece köprü, metro istasyonu ve altyapı çalışmaları için 250 milyon gulden harcanmış .

Projenin uygulanmasında başlıca kabuller: yüksek nitelik, kolay ulaşılabilirlik ve kentsel işlevlerin çeşitliliği.

Çok sayıda eski antrepo, halin eski merkez binası ve yolcu salonuWilhelmapier'de korunacak yapılar arasında kabul edilmiş.Bu eski yapıların rıhtıma özel bir atmosfer kazandırdığı düşünülmüş ve buraların rekreasyon ya da kültürel amaçlı yeniden kullanıma ideal koşulları sunduğuna karar verilmiş.

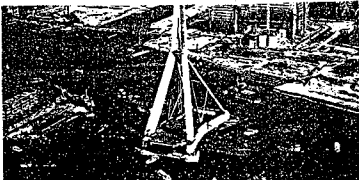
Ayrıca bir otel, bir restoran, bir müze ve diğer kentsel işlevler, gezi yolları ve Maas ile Rijnhaven Nehirleri'nin rıhtımları boyunca oluşturulacak teraslarla birlikte planlanmış.

Binnenhaven ve Spoorweghaven üst düzeyde konut, yüksek nitelikli büro yapıları ve rekreasyon amaçlı karma kullanım için uygun görülmüş.

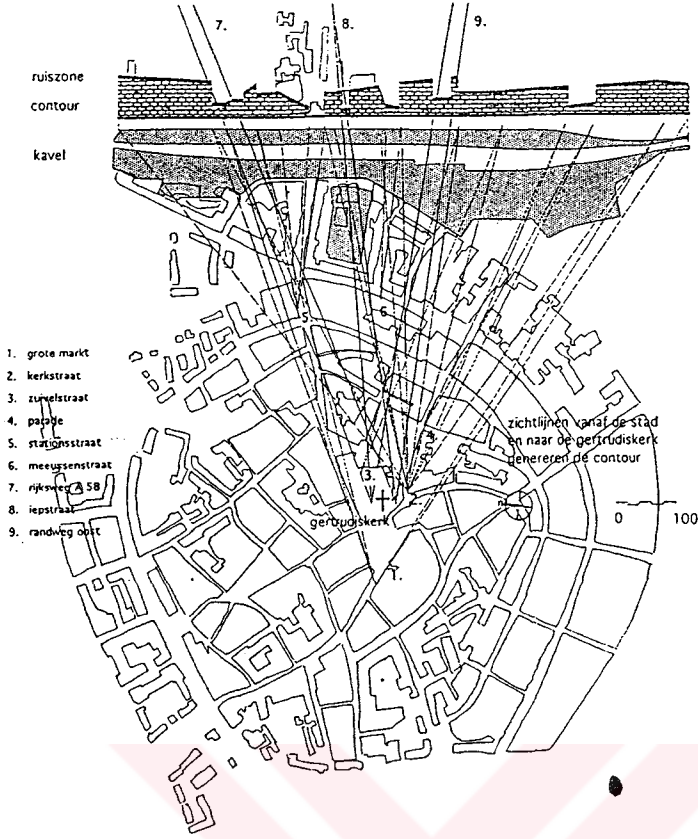
İkinci kent köprüsü projenin temel noktalarından birini oluşturmuş.Ek bir metro istasyonu , kamusal ulaşım ağının geliştirilmesi ve eski demiryolu depolarının üzerinden geçecek yeni bir yol ve bu yolun bölgenin güneyindeki otoyollarla iyi bağlantılar kurması bölgenin ulaşımına açılmasını sağlamış.

Sonuç olarak Kop Van Zuid projesi,125 hektarlık alanın 7500 konut, 325000 metrekare büro ve 45000 metrekare otopark için yeniden planlanmasıdır.

8kattan 20–25 kata kadar yükselen yapı grupları kademeli biçimde yerleştirilmiş.(Bergen,1993)



Şekil 3.7.Rotterdam Kop van Zuid kullanım dönüşümüne uğramış vinç, (Bergen, 1993)



Şekil 3.8. Rotterdam Kop Van Zuid dönüşüm projesi vaziyet planı, (Bergen 1993)

### 3.2.8. Antwerpen Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Belçika

Şu an itibariyle yarım milyon nüfusa sahip Antwerpen şehrinin eski liman dokları ve kanalları, devamlı büyümekte olan gemiler için yetersiz kalınca liman başka bir bölgeye daha kapasiteli olarak kurulmuş. Eski limanın bulunduğu alansa boş kalmış. Hamburg ve Rotterdam ile yapılan ekonomik rekabet Antwerpen Belediyesi'ni bu bölgeyi geliştirmeye itmiş.

Ayrıca Antwerpen şehrinin 1993 yılında Dünya Kültür Kenti seçilmesi de yine bu bölgeye uluslararası yeni bir vizyon kazandırmayı şart koşmuş. Örneğin uluslararası büyük tiyatro festivalinin bu bölgede yapılmasına karar verilmiş.

1990 yılında Manuel De Sola Morales, Yves Lion, Bob van Reeth, Beth Gali, Rem Koolhaas ve Toyo Ito'nun davetli olarak katıldığı bir yarışma bölgenin yeniden planlanması için açılmış.

Burada önemli olanın şehrin nehre akmasını, suya kavuşmasını engelleyen eski liman bölgesinin çok işlevli davetkar bir görüntü arz etmesi, kentle suyu birbirine bağlaması ve kıyının yeni bir anlam kazanması olmuş.

Yves Lion bölgeye alt yapı sistemlerinin ve tüm endüstriyel kalıntıların sergilenebileceği parklar önermiş.Sayısız köprüyle kentin devamlılığını , gelişmesini büyümesini sağlamış.

Sola Morales öngördüğü büro , çarşı ve konut binalarıyla bölgeyi çok işlevlendirmiş.Kendi deyimiyile "çok katmanlı kullanım "ların olabileceği yapı strüktürleri kurmuş.Kıyı bandını trafikten kurtarmış.Silüeti yüksek apartman bloklarıyla çizmiş.

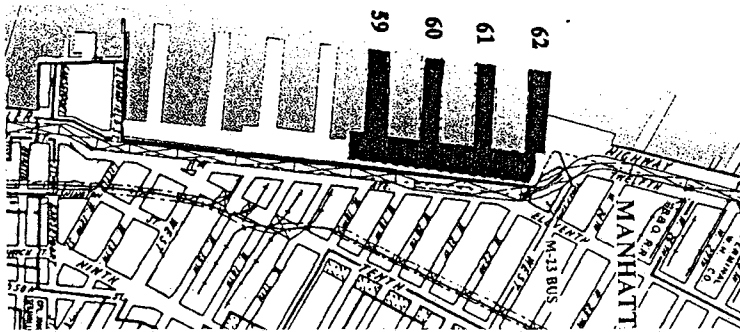
Bob van Reeth bölgeye sık ağaçlıklı parklar tasarlarken , Koolhaas büyük binalardan , kavşaklardan ve geniş yollardan oluşan adeta yeni bir kent kurgulamış.Tren yolu boyunca giden kulelerden kentin sosyal hizmetleri karşılanmış.

Toyo Ito su parkı, sinematekler, dev bir kütüphane ve sanat galeriyle kentin dinamiğini yakalayacağını düşünmüş.(Drescher, 1991)

### 3.2.9.Manhattan Chelsea Liman Bölgesi, New York, ABD

Aralık 1987 yılında New York kıyı gelişimi için geliştirilen senaryolar doğrultusunda kıyıyı komşu bölgelerle bağlamak, dinamik ve vahşi şehire burada bir dur demek, Manhattan Bölgesi'ni Hudson Nehri ile bağlamak amaç edinilmiş.

Bu doğrultuda kıyıdaki dört pier, lokantalar, kayıt stüdyoları, havuzlar, spor mekanları ( olimpik köy ), akvaryum, basın merkezi, kütüphane, stadyum, kilise, tiyatro, stadyum, otel, dükkanlar ve sergi salonları planlanmış.(Novaselic, 1996)



Şekil 3.9.Manhattan Chelsea Liman Bölgesi, (Novaselic, 1996)

### 3.2.10.Aalborg Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Danimarka

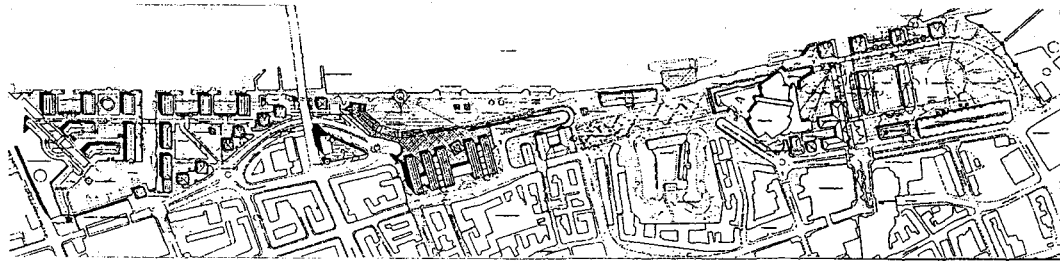
1989 yılı itibariyle uygulanmaya konmuş projede amaçlanan kentle entegre bir liman bölgesi yaratmak, bölgeye çok çeşitli işlevler vermek ( konut , kültür merkezi , alışveriş , eğlence ) , yeni bir kıyı şeridi planlamak.

Yine Aalborg kentini suyla bütünleştirmek ve geleceğin biçimselliğini tasarlamak projenin hedeflerinden biri.

İki aşamalı yarışmayı kazanan proje sahibinin alanı üç ana bölgeye ayırarak çalıştığı görülür.(Wettbewerb, 1989)



Şekil 3.10. Aalborg Limanı, Danimarka, (Wettbewerb, 1989)



Şekil 3.11. Aalborg Liman Bölgesi dönüşüm projesi, (Wettbewerb, 1989)

### 3.2.11. Cenova Liman Bölgesi Dönüşüm projesi, İtalya

1980'lerde çürümekte olan liman ve çevresini canlı bir kent merkezine dönüştürmek kararı alınmış. 1992 Christoph Colomb Sergisi'nden sonra bu karar iyice pekişmiş ve bölge için davetiyeli bir kentsel tasarım yarışması açılmış. Yarışmayı Renzo Piano'nun projesi kazanmış.

Piano'nun projesinde modern limanla eski şehir, arabalarla konteynırlar, gemilerle binalar arasında bir diyalog kurulmaya çalışıldığını görürüz.Hareketli limanla sabit, durağan şehri birbiriyle harmanlamak ve kenti dinamize edip, hayalet İtalyan şehri duruşundan kurtarmak , Genova'yı Avrupa'nın yeni odak noktalarından biri haline getirmek genel amaçlardan biri.

Bir yandan çelik strüktür taşıyıcılı yeni binalar tasarlanırken, öte yandan eski olan her bina her obje restore edilmiş ve yeniden kullanıma açılmış.Piano tarafından bölge için tasarlanmış akvaryum binası bugün İtalya'nın hala en çok ziyaret edilen binalarından biri.

Yine limanı hatırlatmak amacıyla vinç şekilli bir gözlem kulesi (biga ) ve onun hemen altında bir performans alanı Piano'nun eklediklerinden.

Bu arada 16.yy yapısı Palazzo St. Georgia restore edilip konferans ve sergi merkezi olarak yeniden planlanmış.

19.yy pamuk deposu, 17.yy gümrük binası yine restore edilmiş ve yeni bir depo binası tasarlanmış.

Şehirden performans alanına ve oradan da akvaryuma kadar planlanmış yaya yolu kentle liman arasında başka boyutta bir ilişki sağlamak için.

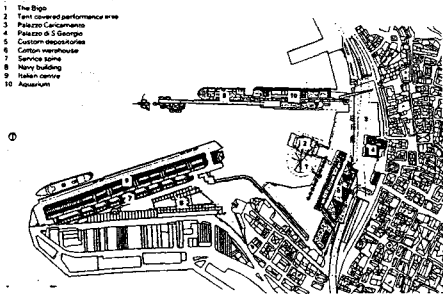
1962 yılında tamamlanmış araba yolunu Piano liman etrafında yer altına almış ve yeni otoparklar tasarlamış.

Aynı proje yarışması için Rem Koolhaas 'ın yaklaşımı eski Genova şehrinin vinçlerle , makinalarla, konteynırlarla yeni ve modern limana entegre olması ve böylece denize doğru büyümesi yolunda.

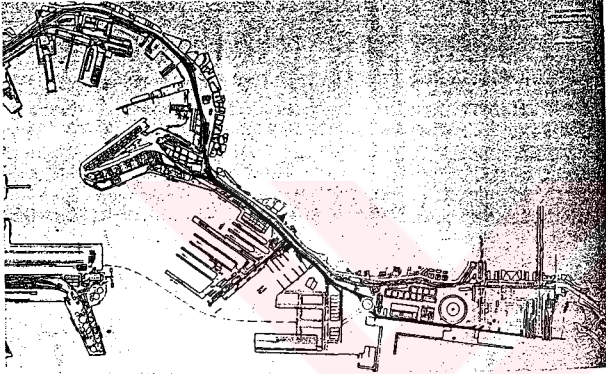
Sola Morales ise ortaya koyduğu tasarımla Koolhaas'ın düşüncesinin tam tersini savunmuş ve limanın kentten tam olarak ayrılması gerekliliğini vurgulamış.(Boeri,1997)

Şekil 3.12. Cenova Limanı için R. Piano'nun dönüşüm projesi, (Boeri, 1997)





Şekil 3.13. Cenova Liman için R. Koolhaas'ın dönüşüm projesi, (Boeri, 1997)



Şekil 3.14. Cenova Limanı için Sola Morales'in dönüşüm projesi, (Boeri, 1997)

### 3.2.12. Tokyo Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Japonya

Tokyo'nun 6 km güneyinde kalan eski liman Ariake Bölgesi 1987 yılında ilk olarak Metropolitan Waterfront Subcenter konseptiyle yeniden ele alınmış.

Neredeyse 448 hektarlık alanı kapsayan proje ekonomik sıkıntılardan dolayı ancak 1996 ' da başlatılabildi. Hizmet ve iletişim sektörünü burada toplamak , Tokyo'nun konut rezervine katkıda bulunmak ve bölgeyi uluslararası kültürel ve sosyal bir buluşma noktasına dönüştürmek en büyük hedef olarak belirlenmiş.

Bu doğrultuda düzenlenen kentsel tasarım projesinde liman 4 ayrı bölgeye ayrılmış:

#### Daiba Bölgesi

Daha çok konutların ( yüksek binalar), resort tipi otellerin, alışveriş merkezinin, halk kültür ve sanat evlerinin ve bir de açık hava lokantasının bulunacağı bölge.

Daiba Bölgesi lokantalar, barlar, dükkanlar, ve parklarla canlılığını koruyacak bir bölge.Ayrıca balık tutmak için de tüm imkanlar sağlanmış.Otel Nikko ve Tokyo Kumsalı burada.

### **Aomi Bölgesi**

Plazaların, büyük iş hanlarının ve prestijli büroların yer alacağı bölge.Tokyo'nun MIA 'sı.Telekom Merkez binası burada.

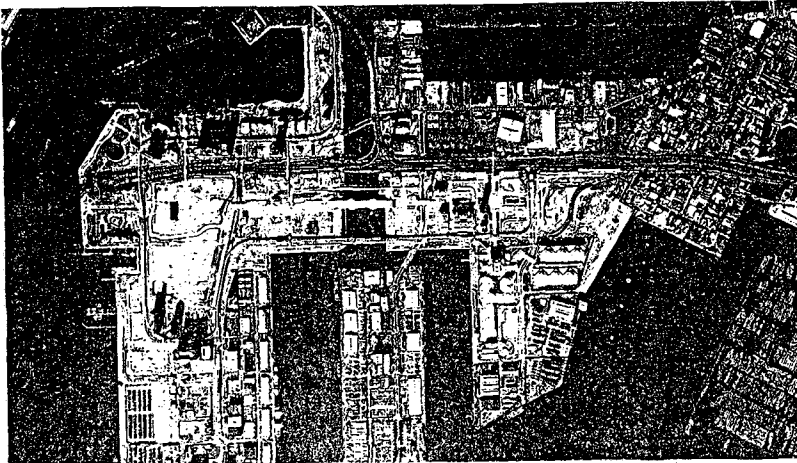
### **Ariake Bölgesi**

Tokyo Enternasyonel Sergi Merkezi burada düşünülmüş.

### **Ariake Kıta Bölgesi**

Suya ve yeşile karışmış konutlar ve spor rekreasyon bölgesi.Ariake Tenis Kulübü, parklar, havuzlar ve oyun sahaları burası için planlanmış.

Ayrıca liman alanı için 12 kmlık yükseltilmiş metro – tren hattı döşenmiş.(Mancke, 1996)



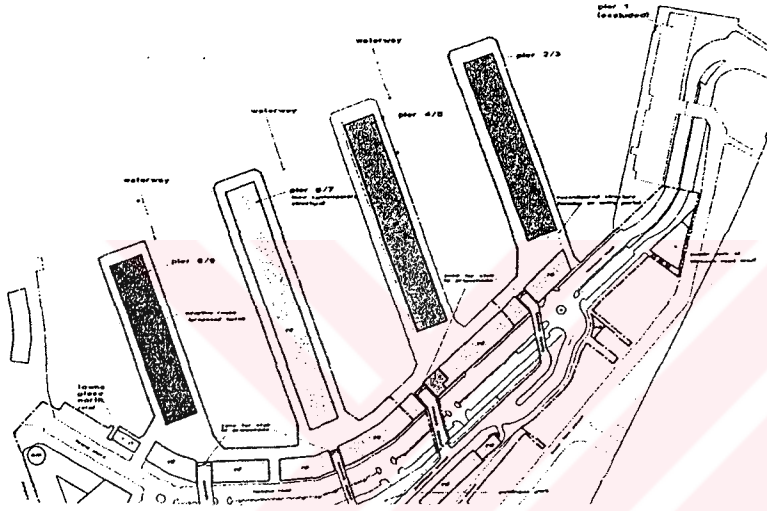
Şekil 3.15. Tokyo Liman Bölgesi, (Mancke, 1996)

### 3.2.13.Sidney Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Avustralya

Proje Philippe Robert ve Bernard Reichen tarafından gerçekleştirilmiş.Sydney’de bulunan dört antrepo iskele ve çevresi böylece yeniden ele alınmış.

İki antrepo yıkılmış, ikisi onarılmış.Üç antrepo ikamet ve kültürel faaliyetler için değerlendirilirken dördüncüsü konuta ayrılmış.

Antrepoların ve iskelenin yakınındaki bir çok bina yıkılmış, ancak kentin cadde – yol düzenine ve dokusuna uygun olarak bu bölgeler yeniden inşa edilmiş.(Zaoui,1997)



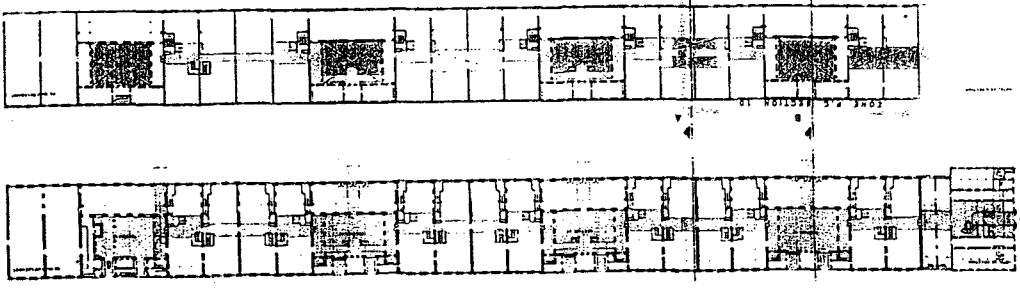
Şekil 3.16. Sidney Liman Bölgesi vaziyet planı, (Zaoui, 1997)

### 3.2.14.Marsilya Limanı Dönüşüm Projesi, Fransa

Marsilya’da 19.yyda kurulmuş Juliette Limanı’nın restore edilmesi ve yeniden işlevlendirilmesi söz konusu edilmiştir.

Toplam 365 metre rıhtım uzunluğuna sahip, 100000 metrekarelik açık ve kapalı alanlar, depo – antrepolar konutlar, ofisler ve arkeoloji müzesine dönüştürülmüş.

Projeyi Eric Castaldi adlı Marsilyalı mimar tasarlamış.Antrepoların içi metal konstrüksiyonlarla desteklenmiş.(Cres, 1997)



Şekil 3.17. Marsilya Limanı antrepoları dönüşüm proje planları, (Cres, 1997)

### 3.2.15.Sainte Nazaire Bordo Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Fransa

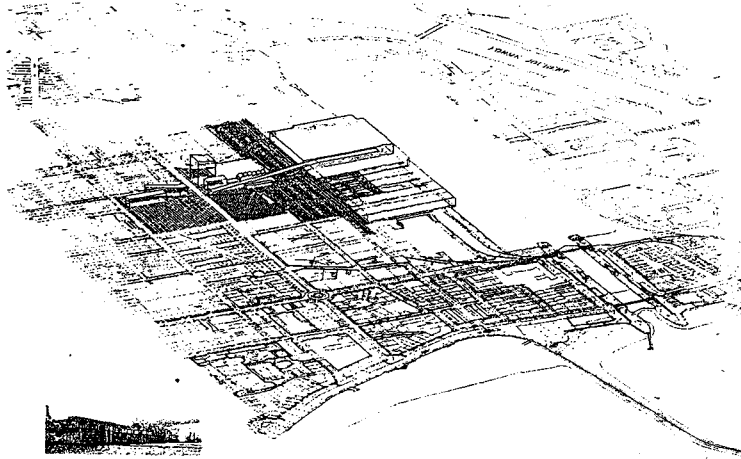
Bugün 65 yaşında olan Sainte Nazaire Limanı 2.Dünya Savaşı sırasında bombalanmış, daha sonra kentle beraber yeniden yapılmış ve işletilmiştir.

1995 yılında bölge için yenileme operasyonu başlatılmış , bölge turizm ve kültür merkezine çevrilmek üzere ele alınmıştır.1996 'da iki aşamalı yarışmanın birincisi Sola Morales 'in projesi uygulanmaya konulmuştur.

200 metre genişliğinde, 24 metre uzunluğunda, kentten ve kentliden kopuk alan kente entegre bir bölge haline getirilmiştir.

Bölge turistik, kültürel bir alana, bir çekim merkezine dönüştürülmüştür.Antrepoların çatısı halka açılmıştır.

Küçük gemi, tekne yapım atelyeleri korunmuş ve buraları halkın ve turistlerin ziyaretine açılmıştır.(JFP, 1997)

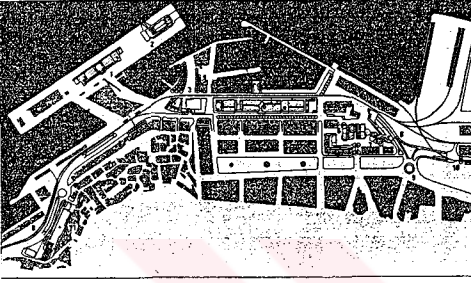


Şekil 3.18. Sainte Nazaire Bordo Limanı proje perspektifi, (JFP, 1997)

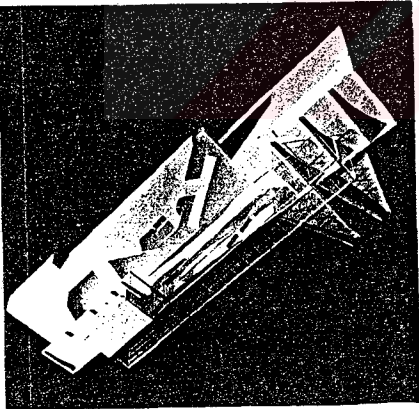
### 3.2.16.Barselona Vigo Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, İspanya

1929 yılında Le Corbusier tarafından planlanan Vigo Limanı 1995 yılında Marcos Vazquez tarafından yeniden tasarlanmış ve bölge için akvaryum, turizm enformasyon binası, müze ( eski yolcu kabul salonu ), sergi pavyonları, büyük bir lokanta, rıhtımda gezi parkurları, yer altında otoparklar, havuz ve büro binaları önerilmiş.Antrepolar sergi pavyonlarına dönüştürülmüş.

Proje 1999 yılında tamamlanmış.(Llano, 1998)



Şekil 3.19. Barselona Vigo Limanı vaziyet planı, (Llano, 1998)



Şekil 3.20. Barselona Vigo Limanı dönüşüm proje maketi, (Llano,1998)

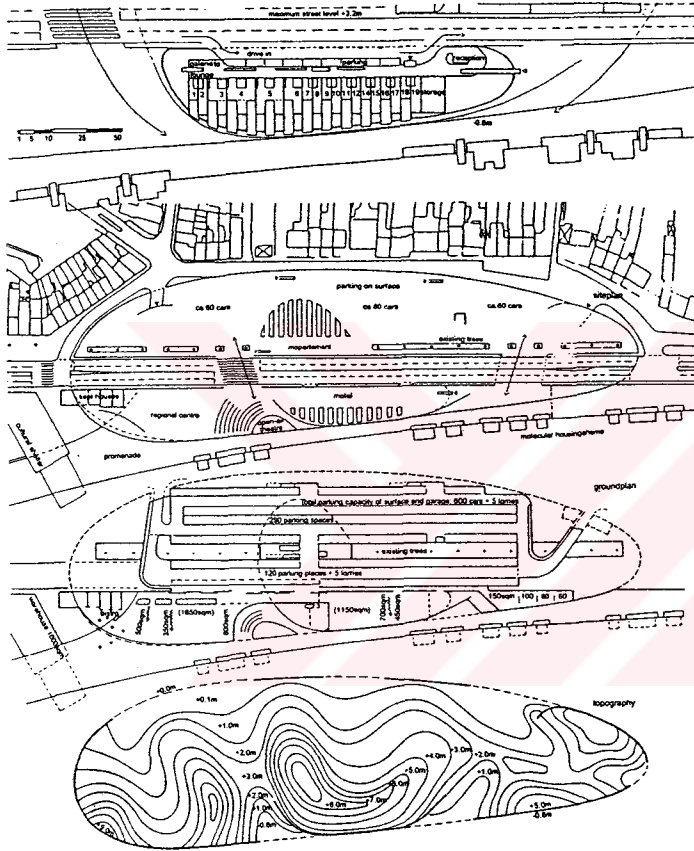
### 3.2.17.Namur Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Fransa

İki büyük tren yolu arteriyle ikiye ayrılmış Namur Şehri ile limanın arasındaki bağlantıyı yeniden kurmak, kenti suyla buluşturmak, limanı çok işlevli bir merkeze dönüştürmek projenin ana amacı olmuş.

Bu doğrultuda limana yeni dükkanlar bir otel ve park ekleniyor. Ayrıca arazi 4 ayrı bölgeye bölünüyor:

- konut, sergi, rekreasyon ve bürolar.

Yine kıyıya yakın bölgelerde topoğrafyaya uygun eğimli, dalgalı bahçeler yaratılmış.(Bauman, 1999)



Şekil 3.21. Belçika Namur Limanı dönüşüm proje planları, (Baumann, 1999)

### 3.2.18. Duisburg İçliman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Almanya

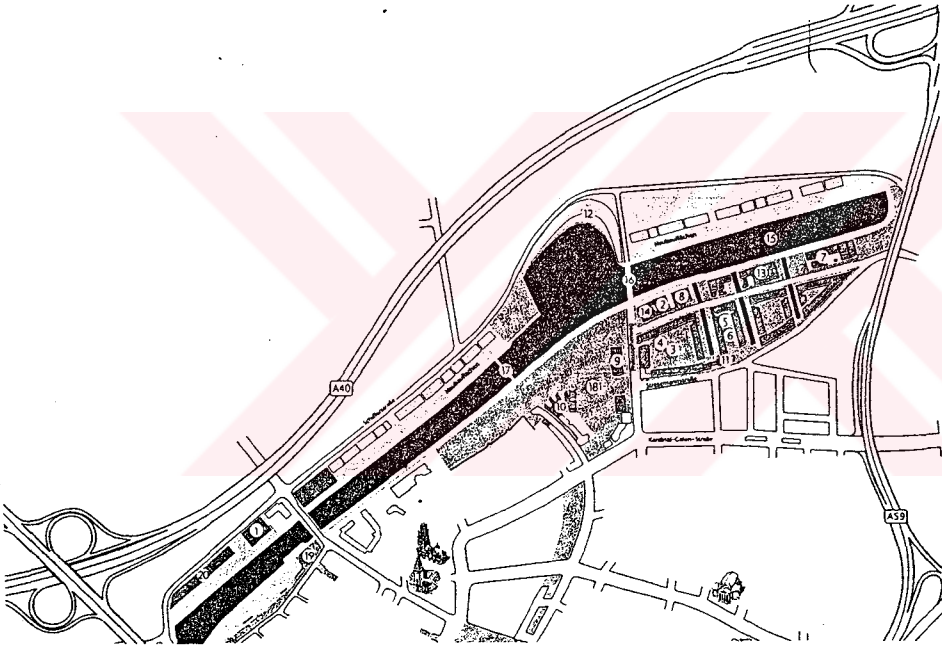
Duisburg iç limanınının 150 yıllık geçmişi var. Özellikle ahşap, kömür, çelik, kimyevi, madde, tütün ve yiyecek maddesi ticaretinin yapıldığı liman bölgesi Foster ve ekibi tarafından 1991 yılında yeni bir konseptle tekrar ele alınmış ve yeni bir masterplan hazırlanmış.

Dünya Ticaret ve Sergi Merkezi bölge için tasarlanmış, böylece liman bölgesinin uluslararası boyutlara taşınacağı ön görülmüş.



Bölgedeki eski kira kışlaları modern konut alanları olarak yeniden planlanmış, antrepolar müzelere, lokantalara ve oyun salonlarına dönüştürülmüş.

Limana kentsel hayatı taşımak amaç edinilmiş.(Escher,1999)



Şekil 3.22. Duisburg İçlimanı dönüşüm proje vaziyet planı, (Escher, 1999)

### 3.2.19.Buenos Aires Limanı Dönüşüm Projesi, Arjantin

12 milyon kişinin yaşadığı Buenos Aires 'in 1910 yılında inşa edilmiş 170 hektarlık alana yayılmış Madero Limanı ve yakın çevresine ilişkin 1991 yılında kentsel tasarım yarışması açılmış, bu yolla bölgede yapılacak değişikliklerin kente de yeni bir çehre kazandıracağını, bölgenin kentin yaşayacağı muhtemel değişikliğe motor görevi göreceği düşünülmüş.

Yarışmanın bir diğer öncelikli amacı da araba ve demiryolu ile ayrılmış liman ile kenti ilişkilendirmek.

Bir çok tersane havuzu ve vinçler onarılmış, dört tersanede bir katolik üniversitesi kurulmuş.

Restoranlar, lojmanlar, lüks oteller, müzeler, 17 hektarlık halk kültür parkı ve yat kulübü bölgeye beklenen turistik imajı rahatlıkla yerleştirmiş.

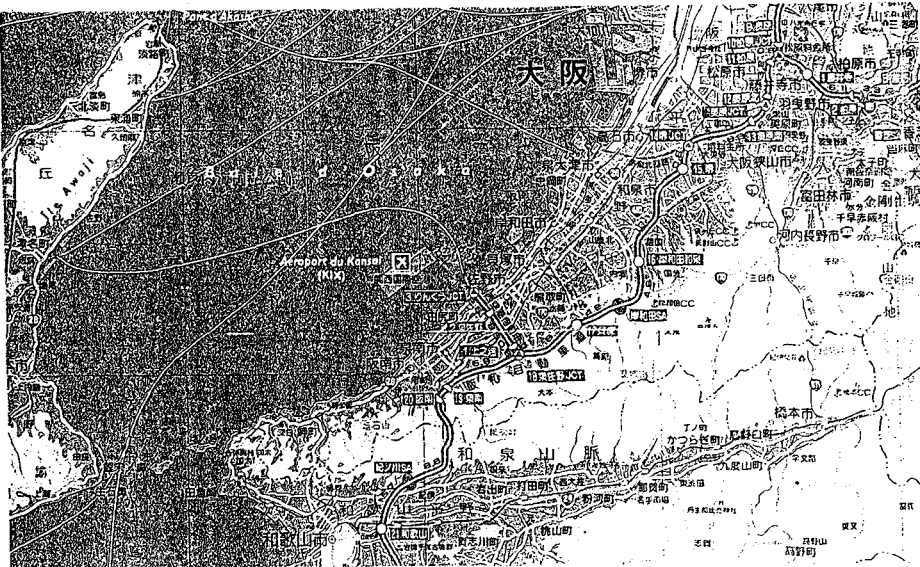
Bu arada gaz, elektrik, telefon gibi tüm altyapı donatıları yeniden elden geçirilmiş ve bölgeye 170 metre yüksekliğinde bir ışık kulesi yerleştirilmiş.(Schneier-Madanes, 2001)

### 3.2.20.Osaka Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, Japonya

Kansai Bölgesi'nin kalbi 24 milyonluk nüfusuyla Tokyo'dan sonra Osaka yeni bir dünya şehri olmaya aday konuma gelmek durumundadır.

1980 'lerde bölgeye yapılan Kansai Havalimanı ile bu iddiasını büyüten Osaka 'da iletişim ihtiyacının ( ulusal ve uluslararası ) son safhaya taşınması sebebiyle Osaka Limanı'nın yeniden düzenlenerek çok işlevli ( sanat merkezleri, müzeler, fuar alanları, araştırma ve geliştirme laboratuvarları, kongre merkezleri ) bir medya kenti haline getirilmesine karar verilmiş.

Tasarlanan akvaryum, spor alanları, alışveriş merkezleri ve tematik parklarla yeni bir imaj – şehir bir medya kent yaratılmak istenmiş.(Nadal, 2001)



Şekil 3.23. Osaka Limanı, Japonya, (Nadal, 2001)

### 3.3.Liman Bölgeleri ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projelendirme Yöntem ve Planlama

#### İlkelerinde Tespit Edilen Ortak Yaklaşımlar

Bu bölümde konuya ilişkin irdelenen yirmi örnek sonucunda dünya genelinde, liman yerleşimleri ve yakın çevreleri dönüşüm projelendirme yöntem ve planlama ilkelerinde tespit edilen bazı ortak yaklaşımlar aktarılacaktır.

Bu yaklaşımlar kısaca şunlardır:

- Kent merkeziyle, kentle liman arasında bir süreklilik sağlamak, kentle limanı ilişkilendirmek
- Eski liman dokusunu, endüstriyel kalıntıları korumak
- Liman bölgesini dinamik kamusal alana dönüştürmek
- Çok işlevli çok katmanlı kullanıcı programlar üretmek
- Kent konut rezervine katkıda bulunmak
- Limanı yenilemek, yolcu kapasitesini arttırmak
- Yüksek nitelikli tasarım
- Ulaşımı ve tüm altyapı sorunlarını yeniden ele almak
- Planlama yöntemi olarak bazen bölgelemeye bazense kolaj tekniğine başvurmak
- Kent ile limanı suyla ilişkilendirmek
- Transparanlık
- Kentle suyu harmanlamak ( blending the sea and the city )

Yine incelenen tüm örneklerden elde edilen veriler doğrultusunda, ABD ve Avrupa'da liman dönüştürme politikaları adına iki ayrı yaklaşımın ortaya çıktığını söylemek mümkündür.

ABD ve yeni dünya ülkelerinde , öncelikle limana ait tüm izlerin silindiğini , adeta temizlendiğini ve bu izlerden arındırılmış eski liman bölgesine yepyeni tasarımların yapıldığını görmek mümkün.Yine bu tasarımlarda sadelik ve kolay çözümler üretmek her zaman tercih edilen planlama yaklaşım ilkesi olmuş.

Avrupa'da ise tam tersi biçimde var olan tüm izlerle yeni bir dünya yaratmak hedeflenmiş.Bu yapılırken kentle limanın ilişkisi bütün karmaşıklığıyla sürdürülüyor, gemiler binalara

karşıyor, arabalar konteynırlarla bir arada.Avrupa'da ABD 'de olduğu gibi planlamacı verilmiş bir alanın problemleriyle uğraşmak yerine problemi kentle bütünleştirerek çözmeyi deniyor ; bir anlamda farklı alanlar arasında bir titreşim yaratmanın peşinden koşuyor.

#### **4.TERSANE ve YAKIN ÇEVRELERİNİN DÖNÜŞÜM PROJELENDİRİLMESİ**

##### **4.1.Tersanelerin Kapatılma Sebepleri ve Dönüşümün Tanımı**

Son otuz yıl içinde bir çok tersane,çevreye verdikleri ekolojik zarar , buldukları konum itibariyle ( kentin merkezi ) , büyüyen gemi ebatlarına paralel olarak gelişmemeleri ve yeterli teknolojik atlamayı yapamamaları, çok işlevli kentin göbeğinde barındırdıkları tek işlevle yarattıkları tezat, mal ve insan transferlerinde havayollarının kullanılmasıyla gemi yolculuklarının seyrek tercih edilmesi ve bu doğrultuda büyük gemi yapım faaliyetlerinde dünya çapında yaşanan genel durgunluk sebebiyle kapanmış ya da yer değiştirmiştir.

Bir çok ülkede boşaltılan ya da işlevsiz kalmış monofonksiyonel tersane bölgeleri birer arkeolojik sit alanı ilan edilmiş, mümkün merteye korunmuş ön görülen olabildiğince çeşitli işlevle ( konut, iş,eğlence, kültür, rekreasyon, turizm, eğitim ) kent ile entegrasyonu sağlanmış , böylelikle bölgede alt yapı sistemleri onarılmış, halka yeni iş imkanları sağlanmış ve bütün bunların sonucunda eski tersane alanları yeniden hayat bulmuştur.

Önümüzdeki bölümde, dünya genelinde, sözü edilen sebeplerden ötürü kapanmış ya da kapanmakta olan bir çok tersane ve yakın çevresi için önerilmiş , uygulanmış ya da uygulanacak olan dönüşüm projeleri üstünde karşılaştırmalı olarak durulacaktır.

##### **4.2.Tersane ve Yakın Çevrelerinin Dönüşüm Projeleri**

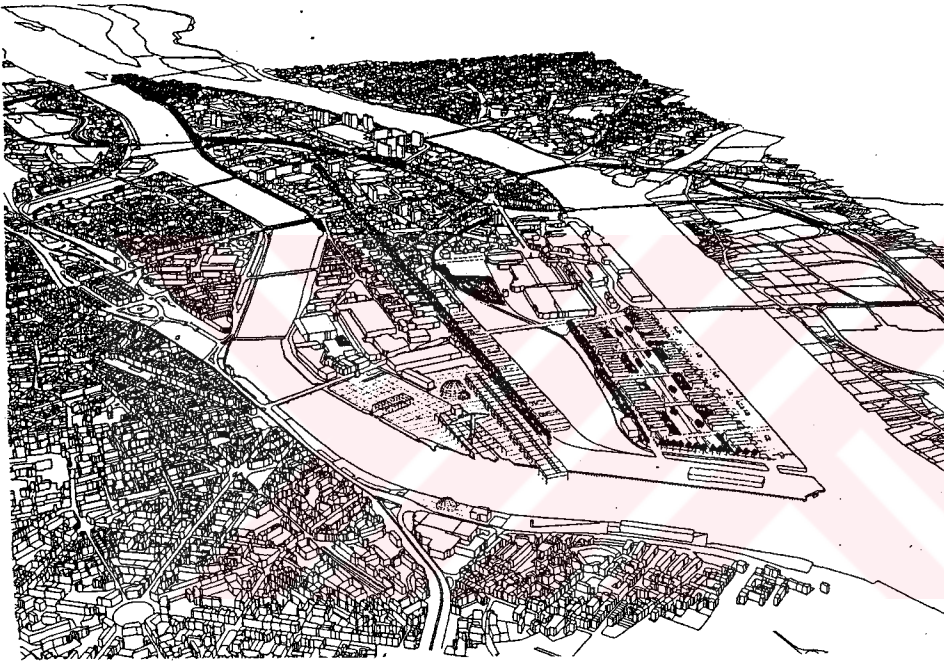
###### **4.2.1.Nantes Tersane Bölgesi Dönüşüm Projesi, Fransa**

Fransa'nın Nantes şehir merkezinde yer alan ve bir zamanlar savaş gemilerinin üretildiği tersaneler buldukları konum ve büyüklükleri sebebiyle kentle uyumsuz hale gelmiş.

1980'lerle beraber tersane alanı kentle ilişkilendirmek üzere küçük temetik bölgelere ayrılmış , savaş gemilerinin yapıldığı tersane bölgesi ve havuzlar rekreasyon amaçlı olarak tümüyle halka açılmış.

Doğu bölgesi alışveriş ve eğlence merkezinin etrafında konuşlandırılmış konutlara ayrılmış, batı bölgesi kültürel faaliyetler için yeniden planlanmış.

Planlama geleneği bakımından açık uçlu bir kent örgüsünün tercih edildiği görülüyor. (Stich, 1999)



Şekil 4.1. Nantes Tersane Bölgesi dönüşüm proje perspektifi, (Stich, 1999)

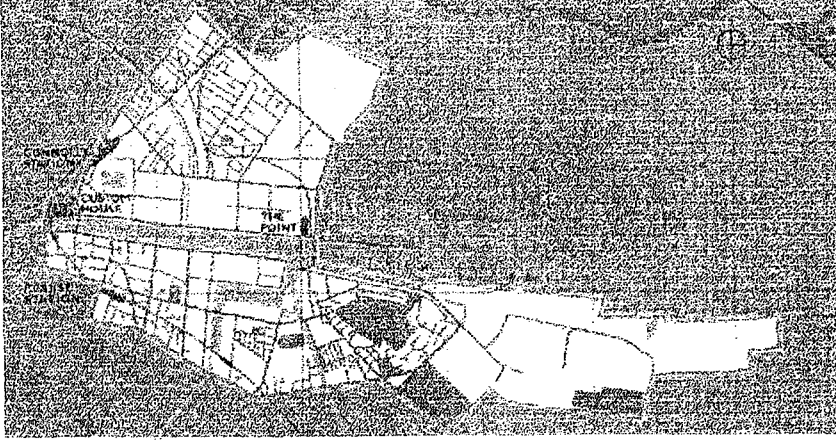
#### 4.2.2. Dublin Tersane Bölgesi Dönüşüm Projesi, İrlanda

1996 yılında dönemin ekonomi bakanlığınca yaratılan kaynakla Dublin Tersane Bölgesi'nin yeniden ele alınmasına karar verilmiş. Tersanenin kazanacağı yeni sosyal işlevlerle yeni bir kimlik kazanacağı ve böylece kentin de zenginleşeceği ve gelişeceği düşünülmüş.

1997 yılında açılan yarışma sonucunda Dublin Tersane Master Planı oluşturulmuş. Bu planla sosyo-ekonomik ve yönetsel strüktürün oluşturulması, mimari ve endüstriyel arkeolojinin turizm bağlamında yeniden yorumlanması hedeflenmiş.



526 hektarlık alan 15 yıl içinde konut ve rekreasyon alanı olarak yeniden planlanmış.(Internet, 2001)



Şekil 4.2. Dublin Tersane Bölgesi dönüşüm projesi,(Internet, 2001)

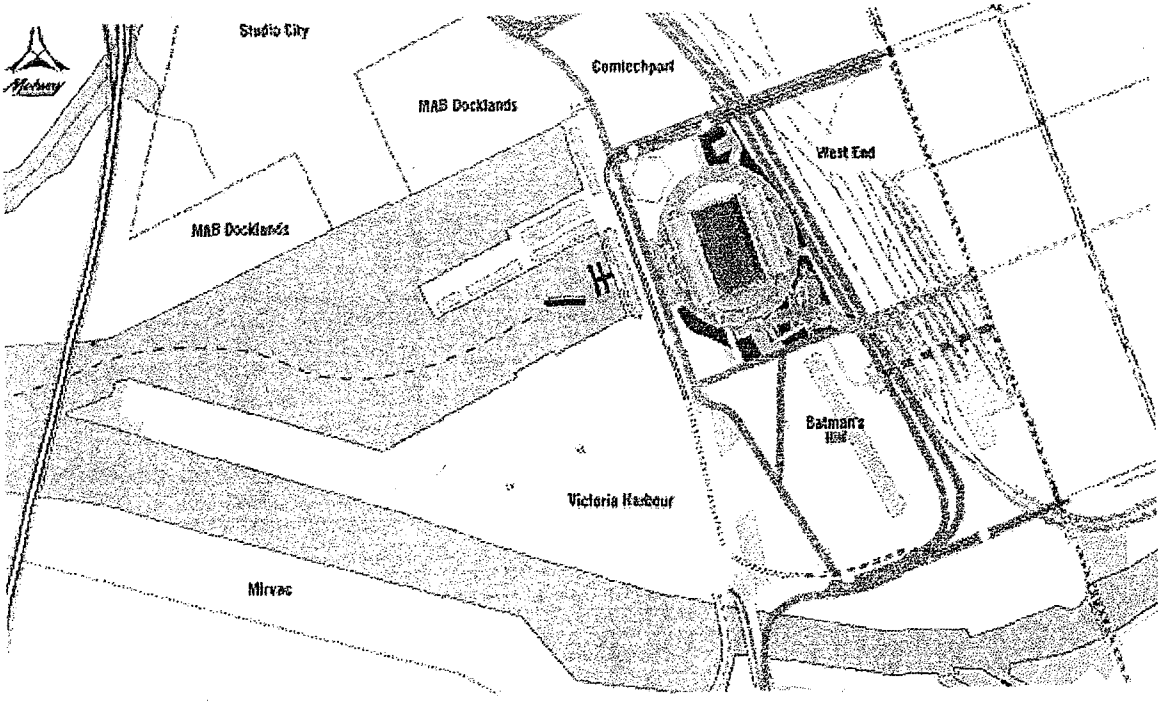
#### **4.2.3.Melbörn Tersane Bölgesi Dönüşüm Projesi, Avustralya**

Sadece yer altı sistemleri için 55 milyon dolar harcanan bölgede tematik parkları , dev stadyumu, 20 milyon dolarlık yaya – araç köprüleri, tv – sinema stüdyoları, lokantaları, dükkanları, 300 teknelik marinası , bisiklet yolları, büro binaları ve otoparkları ile yeni bir ‘‘stüdyo kent ‘‘ kurmak amaçlanmıştır.

Ayrıca yine ön görülen konut alanında planlanmış 1800 konutla kentin konut rezervine katkıda bulunmak başka bir hedef.

2010 yılında tamamlanacak olan projeye eski tersane bölgesinin senede 20 milyon turist çekeceği düşünülüyor.(Internet, 2001)





Şekil 4.3. Melbörn Tersane Bölgesi dönüşüm projesi, (Internet, 2001)

#### 4.2.4. Boston Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, ABD

Boston yakınlarındaki Charlestown, eski Amerikan tersanesinin geliştirilmesi konusu Boston Yeniden Geliştirme Kurumu ( BRA ) tarafından 1970'lerde ele alınmış, projelendirme süreci 2000'de sona erdirilmiş.

Deniz kıyısının kent dokusuyla bütünleştirilmesinin amaç edinildiği projede 430000 metrekarelik alan dört alt bölgeye ayrılmış:

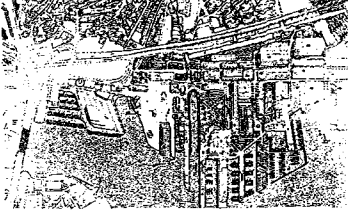
- Tarihi anıt bölgesi
- Yeniden geliştirilen bölge
- Tersane parkı
- Ulusal tarihi park

BRA, bölgeyi çok çeşitli kullanımlı ticari, idari, araştırma ve kültür merkezi haline dönüştürmek için esnek nazım planlar hazırlanmış.

133000 metrekare açık alan, 248000 metrekare ticaret, araştırma ve otel alanı, 44000 metrekare kültürel etkinlik alanı olarak değerlendirilmiş, ayrıca bölge için modern bir akvaryum tasarlanmış.

Ayrıca 2282 konut birimi, 4300 araçlık otopark ve 38 teknelik marina planlanmış, sonuç olarak tersane bölgesi ekonomik yönden dengeli, kendi içinde bütünleşmiş ve Boston kentine entegre bir alan haline getirilmiş.

Projenin ana hedefi açık uçlu bir strüktür kurgulamak, kamusal alanı maksimize etmek, turisti , çalışanı ve yerliyi kolayca organize eden bir cadde – yol sistemi yaratmak ve karakteristik strüktürlü dikkat çekici binalarla çekim noktaları oluşturmak olmuş.(Mambro, 1998)



Şekil 4.4.Boston Limanı dönüşüm projesi, (Mambro, 1998)

#### 4.2.5.Keroman Tersane Bölgesi Dönüşüm Projesi, Fransa

1941 yılında Almanya ile savaş sırasında Fransa Lorient Bölgesi'nde kurulmuş üç büyük denizaltı tersanesi günümüzde mimari tasarım ve planlama bağlamında yeniden ele alınmış.Açılan yarışmada esas olarak alınan, bu bölgeyi uluslararası bir endüstriyel parka dönüştürmek.

Ayrıca Lorient , Fransa'nın hala ikinci önemli balık avlama bölgesi.

26 hektarlık alanda her biri 170 metre uzunluğunda, 130 metre derinliğinde ve 20 metre yüksekliğinde üç büyük tersane mevcut.

Yarışmanın amacı burayı kente katabilmek, yaşanılır kılmak, suyla kenti birleştirmek, endüstriyel mirası yeniden değerlendirmek ve kenti okyanusa açmak.

Jüri yarışmacılardan coğrafyacı, kent planlamacısı, mimar ve yurttaş kimliklerine bürünmelerini beklemiş.

Tüm projeler genelde üç konuyu işlemişler :

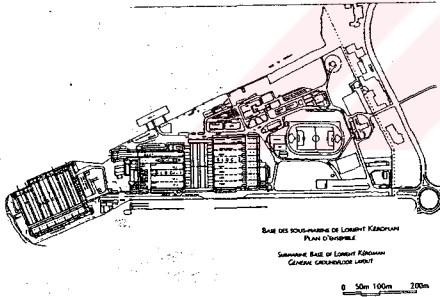
- Açık havada kurulacak okyanusa entegre yeşil park
- Teknolojik park , heliopark
- Balık avlama limanı

Ayrıca sosyal ve kültürel faaliyetlerin yürütülebileceği mekanların kurgulanması istenmiş , bu noktada yaklaşım yarışmacılara bırakılmış.

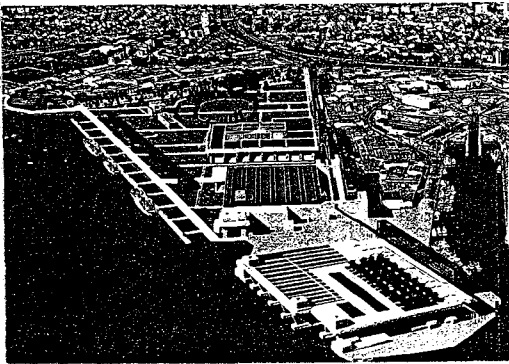
Yarışma sonucunda birinci gelen proje Lüksemburg'lu mimarlar Bohdan Paczowski ve Paul Fritsch'e ait.

Mimarlar projelerinde tersanelerin akustik özelliklerinin gelişmiş olduğunu ileri sürerek bir tanesine konser salonu önerisinde bulunmuşlar, diğer k2 tersanesine tenis kortları yerleştirmişler ve başka oyunlar için mekan düzenlemişler , kıyıya ikişer katlı küpler dizmişler.

Bu küplerde kafeteryalar, restoranlar, dükkanlar ve bürolar planlanmış.Geriye kalan alan açık hava müzesi ve bir takım tematik parklar olarak değerlendirilmiş.(Yarışma Kataloğu,1999)



Şekil 4.5.Keroman Tersane Tesisleri planı, (Yarışma Kataloğu, 1999)



Şekil 4.6. Keroman Tersane Tesisleri dönüşüm projesi, (Yarışma Kataloğu, 1999)

## 4.2.6.Londra Tersaneleri ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projeleri

### 4.2.6.1.Bölgenin Ekonomik ve Sosyal Yapısı

Londra'nın üç yerel belediyesinin sınırları içine giren tersaneler toplam 2226 hektarlık alanda, Thames Nehri'nin güney kıyısında London Bridge ve kuzey kıyısında Tower Bridge 'ten doğuya doğru Greenwich'in ve Thames Barrier'in hizasını aşarak 13 km boyunca uzanır.

Konteynır taşıyan gemiler için denize daha yakın Tilbury'de daha modern tesislerin kuruluşu ve diğer liman kentlerinin rekabeti en sonunda tersane bölgesi için gerileme dönemini başlatmış.1970'lerin sonu ve 1980'lerin başında liman havuzlarının kaçınılmaz sonu gelmiş.

Limana bağlı fabrikalar, imalathaneler, tamirhaneler, depolar ve tersaneler gibi iş yerlerinin kapanmasıyla kendine yeterli ve dış dünyayla bağları zayıf olan bu bölge işsizliğe terk edilmiş.

1977'de İşçi Partisi Hükümeti tersane bölgesi için bir stratejik plan geliştirmiş.Bu plan kentsel yenilemenin öncelikle yerel belediyelerden gelmesini ön görüyormuş.

Bölgedeki toplam alanın % 80 kadarı kamu kuruluşlarının mülkiyetindeymiş.Yatırımların çoğu sosyal konutlara gidiyor ve ön görülen oranda özel ve ortak mülkiyet için konut yapılamıyormuş.

1979 'da Muhafazakar Parti'nin başa geçmesiyle "Yeni Kent Geliştirme Kurumu " modeli çerçevesinde sorunun çözülebileceği savunulmuş.

1981'de Liverpool'da ve benzer dokuz yerde daha aynı kurum kurulmuş.Böylelikle kamu alanlarının özel sektöre devredilmesi sağlanmış.

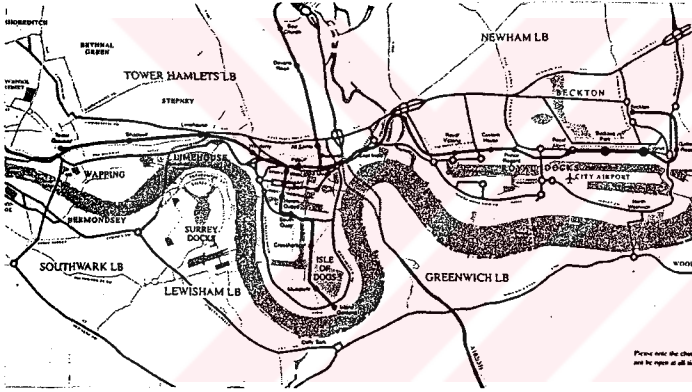
London Docklands Development Corporation ( LDDC ), 1981 – 1998 yılları arasında tüm kamu alanlarının sahibi olarak işlevini sürdürmüştü.LDDC'nin amacı ve rolü öncelikle bu alana yatırımı cazip yapmak imiş.Bölge girişim bölgesi ilan edilmiş.

Kısa zamanda Docklands (tersane) Hafif Tren Yolu ve arkasından Royal Docks'ta bir havalimanı kurulması gibi girişimlerle özel sektöre cazip şartlar hazırlanmış.

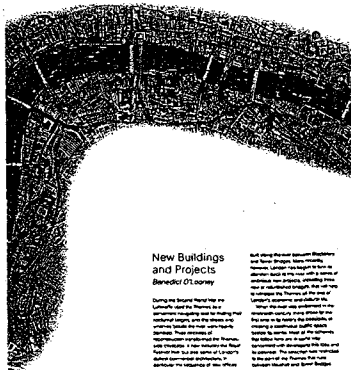
1987 yılında Kuzey Amerika'nın en büyük gayri menkul yatırımcılarından Olympia and New York şirketi Isle of Dogs üzerine Avrupa'nın o dönemde en büyük ofis binasını içeren ( 245 m ) Canary Wharf projesini başlatmış.Bu binaya daha sonra katılan 13 yeni ofis binasıyla bölge adeta Manhattan' I andırmış, böylece toplam 1250000 metrekarelik büro ve alışveriş alanı tasarlanmış .

Bu arada dar gelirlili ve işsiz insanların yaşadığı mahalleler ortadan kaldırılmış.

LDDC henüz ilk on yılında bölgeye 10 milyar sterlin yatırım çekebilmek için devlet bütçesinden 1 milyar sterlin harcamış.(Basatemür, 2001)



Şekil 4.7.Londra Tersane Bölgesi vaziyet planı, (Basatemür, 2001)

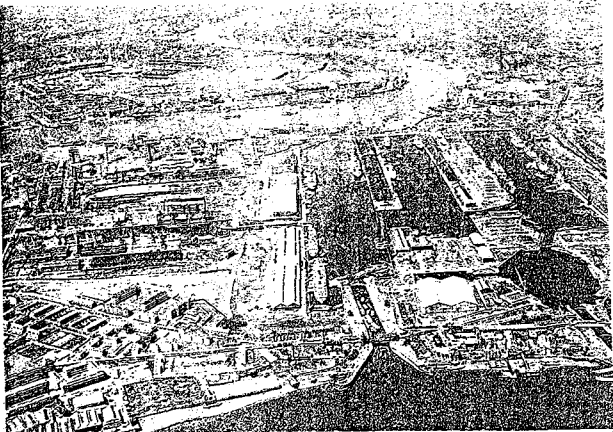


Şekil 4.8. Londra Tersane Bölgesi, (Basatemür, 2001)

#### 4.2.6.2.Londra Tersaneleri ve Yakın Çevreleri Planlama İlke ve Kararları

Bölgenin geneli bakımından alınan planlama kararları şunlardır :

- Kentleşmeyi sınırlandırmak, yeni park alanları açmak
- Kötü kent parçalarını yenilemek
- Şehir içinde şehir yaratmak
- Su alanlarını korumak, su şehri yaratmak
- Tersaneyi temizlemek, endüstriyel kalıntıları ve izleri korumak
- Londra'nın oryantasyonunu Thames Nehri'ne yönlendirmek
- Özel mekanlardan ziyade kamusal mekanları ön plana çıkarmak
- Koordine edilmiş bir trafik sistemi tasarlamak
- Yeni bir konut politikası yaratmak
- Kültürel faaliyetler için yeni mekan organizasyonları kurgulamak
- Yeşil alan ve açık alanlar için yeni tasarım stratejileri oluşturmak
- Çökmüş , bozulmuş kent merkezlerini yeniden ele almak
- En az alanda insan – mal transferini çözmek ama buna mukabil sosyal iletişimi zirveye taşımak
- Her yönüyle özel binalar yaratarak toplumu kente motive etmek , “ a key building can switch a city ! “
- 2021 yılına kadar İngiltere'nin beş şehrini Avrupa'nın en iyi elli şehrinin içine sokmak.(Chaline, 2001)



Şekil 4.9.Londra Tersane Bölgesi hava fotoğrafı, (Chaline, 2001)



### **4.2.6.3.Kurulan Alt Bölgeler ve Dönüşüm Projeleri**

#### **4.2.6.3.1.London Bridge City Bölgesi**

Docklands'in en batı kesiminde kalan bu bölgedeki tren yolları ve bazı depo binaları onarılmış ve aralarına yenileri katılmış.Aradaki liman girintisi doldurulup buraya yaya yolu , dükkanlar, ofisler ve konutlar tasarlanmıştır.

#### **4.2.6.3.2.Wapping Bölgesi**

Bu bölgedeki depolar, pahalı konut, ofis ve alışveriş kullanımı için restore edilmiş, eski liman havuzunda bir marina kurularak burası yenilenmiş, iş çevresi ve turizm için çekici bir yer haline getirilmiştir.Ayrıca havuzlarda su sporları ve gösterileri yapılmakta.

#### **4.2.6.3.3.Butlers Wharf, Shadler Bölgesi**

Tower Bridge'in güney doğu kıyısında eski tahıl depoları olan New Concordia Wharf Bölgesi için 1984 'te otoparklı, yüzme havuzlu lüks daireler ve ofisler tasarlanmıştır.Ayrıca sokak yenilenmelerine gidilmiş, bölgede yeni üniversite yurtları, müzeler sanat galerileri, lokanta ve kafeler planlanmıştır.

#### **4.2.6.3.4.Bermondsey Bölgesi**

Bölgede 1928 yılında bahçe şehir tarzında yapılmış konut alanının iyileştirilmesi sağlanmış, ayrıca bölgeye park eklenmiştir .

#### **4.2.6.3.5.Isle of Docks Bölgesi**

Havuz kıyılarında , iş binaları arasında deniz sporları merkezi ve birkaç marina tasarlanmıştır, yine kıyı şeridinde konutlar çözülmüştür.

#### **4.2.6.3.6.Surrey Docks Bölgesi**

LDDC öncesi belediye boşalan endüstri alanları yerine sosyal konut yapmayı ve havuzları doldurarak yeşil alanlar yaratmayı planlamış.Bu nedenle eskiden %60 kadarı su alanı olan bölgenin şimdi % 8lik bölümü su.

Hafif sanayi, ofisler, konut, alışveriş ve eğlence gibi işlevlerin anayol ve tren yolu bağlantıları düşünülmüş.

#### **4.2.6.3.7.Royal Docks Bölgesi**

Tersane bölgesinin en büyüğü olan Royal Docks, aynı zamanda kapsamlı bir masterplana sahip ve şimdiye kadar yol, tren ve hatta havalimanı gibi ulaşım projelerine büyük yatırımlar yapılmış.

Havalimanının yakınında 65000 metrekarelik bir endüstriyel sergi salonu tasarlanmış.En doğudaki havuzun kenarında 2400 öğrencilik bir üniversite kampüsü açılmış ve bir teknoloji merkezi kurulmuş.Ayrıca yine bu bölge için su kayağı, yelken ve kürek yarışmaları için bir merkez düşünülmüş ve yine 400 metrelik bir yürüyüş parkuru ve parklar burası için planlanmış.(O'Looney, 2000)

#### **4.2.6.4.Yeni Projeler**

##### **-St. George Wharf Projesi**

Broadway Macyan Architects tarafından hazırlanmış büro – konut – otopark projesi

##### **-Parliament View Projesi**

Eski Londra merkezinde, büyük kilise etrafında park projesi

##### **-Millenium Wheel and Pier Projesi**

135 metre yüksekliğinde, aynı anda 800 kişinin binebildiği 32 kayıklı 2100 ton ağırlığında dev dönme dolap ve onunla bağlantılı, feribot vetren bağlantı projesi.

Dönme dolaba yılda 2 milyon kişinin bindiği söyleniyor.Yeni bin yıl için kentin taşıdığı ikinci işaret.

### **-Hungerford Bridge Projesi**

Parliament Meydanı ile Tarafalgar Meydanı'nın bağlayan ve altından tren yolu bağlantılarının da çözüldüğü Thames'in üstünde köprü projesi.

Projenin sahibi Lifschutz Davidson köprü'nün yanı başındaki pieri de sergi merkezi olarak yeniden tasarlamış.

### **-Charing Cross Pier Projesi**

1995 'te açılmış yarışma sonucu tamamen cam ve çelikten oluşan pavyonun içine bürolar yerleştirilmiş.

### **-Southbank Masterplan Projesi**

Southbank etrafındaki 30 hektarlık alanın bilişim, iletişim, ulusal sinema – tiyatro sanatları, konser ve sergi için yeniden düzenlenmesi için 1994 'te yarışma açılmış.Geriye kalan alan yeşil park olarak değerlendirilmiş.

### **-Somerset House Projesi**

Güzel sanatlar için fakülte ve atelyelerinin tasarımı, ayrıca 40000 metrekarelik yeni otopark

### **-Iroko Housing Projesi**

59 konutlu alçak evler ve çevresi projesi, bir sağlık merkezi ve televizyon kulesi

### **-Blackfriars Millenium Pier Projesi**

Yeni ofis binaları ve otogar

**-Blackfriars Station-Bridge Projesi**

Pierlerin birinde yeni güzel sanatlar akademisi için tasarım yarışması

**-Bankside Lofts Projesi**

Eski depo binası konut ve bürolar için yeniden tasarlanıyor

**-Puddledock Development Projesi**

Yeni büro binası ve sanat galerileri

**-Millenium Bridge Projesi**

Norman Foster tarafından 350 metrelik köprü ve feribot iskelesi

**-Modern Tate Gallery Projesi**

Eski elektrik idare binasının modern sanat galerisine dönüşümü için 1994 yılında açılmış yarışmayı Herzog – Meuron kazanmış.Binaya en az müdahaleyle iç mekan için çelik strüktür ekleyen grubun projesinin uygulaması 2000 yılında sona erdirilmiş.

Bina Londra'nın yeni kültürel buluşma yerlerinden biri olmuş.(Adam, 1998)

**-Thames Court Projesi**

Thames Nehri boyunca yeni büro binaları projesi

**-Thames Wharf Studios Projesi**

1984 – 1991 yılları arasında batı Londra Hammersmith bölgesi iyileştirme projesi içinde, 1900'lerin başında benzin depoları olarak kurulmuş binaları Richard Rogers ve ekibi tarafından konutlara dönüştürülmüş.Bir depo binasına da Rogers bürosunu taşımış.

**-Thames Reach Konut Projesi**

1984 – 1987 yılları arasında Rogers, bazı antrepoları konutlara dönüştürmüştür.

#### **-Billingsgate Markt Projesi**

1985 – 1988 yılları arasında Rogers eski balık pazarının bulunduğu alanı ve binayı restore edip burayı iletişim ve ticaret merkezine dönüştürmüştür.

#### **-Masterplan Royal Albert Docks Projesi**

1984 – 1986 yıllarında Thames kıyısında gelişmiş bir insan – mal transferi sistemi, yeni yönetim ve büro binaları, alışveriş merkezi, eğlence merkezi ve konutlar Rogers tarafından tasarlanmıştır.(Powell,1999)

#### **-Hauseuropa Projesi**

1987 - 1989 yıllarında St Katharine Tersanesi'nin 23500 metrekarelik alan Londra Ticaret Merkezi olarak Rogers ve ekibi tarafından tasarlanmıştır.

#### **-Millenium Dome Projesi**

365 feet çapında, 93 feet yüksekliğindeki 1km uzunluğunda çevreye sahip bu dev yapı, Londra kentinin yeni bin yıl için sahip olduğu birinci işaret. Tasarım Rogers ve ekibine ait. Bu tür projelerin uzun ömürlülüğünün olamayacağı, binanın içine girildiğinde oryantasyonun yitirildiği ve banal bir iç mekanla karşılaşıldığı gibi yorumlara rağmen bina hala Londra'nın en büyük iddialarından biri ve senede 7 milyon kişi burayı ziyaret etmekte.(Domeisen, 2000)

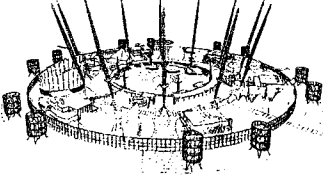
#### **-Jubilee Line Projesi**

Mevcut tren hattına 16 kmlik ve 11 istasyonlu yeni tren hattı eklenmiştir.Geniş açıklıklı, gün ışığını mümkün olduğunca alabilen istasyonlar tasarlanmıştır.(Wegerhoff, 2000)

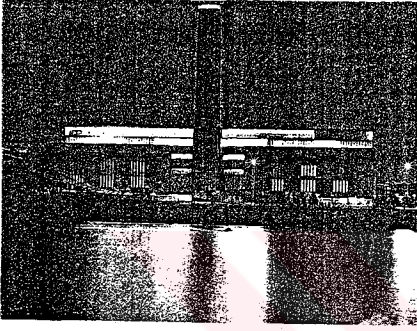
#### **4.2.6.5.Restorasyon Projeleri**

Birçok eski antrepo, depo ve konut restore edilmiş, bazı antrepolar müzeye, birçok depo konuta, büroya yada hostele ya da otele dönüştürülmüş.

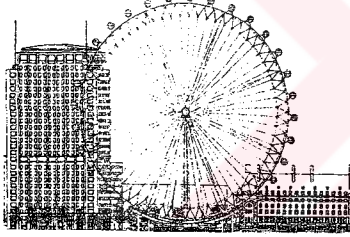
St,Saviour 's Dock, Wapping Pier, Royal Victoria Warehouse, Butler's Wharf, Poplar Havuzu , Canary Wharf, Royal Albert Dock Projeleri önemli restorasyon ve dönüşüm projeleridir.(Pevsner, 1998)



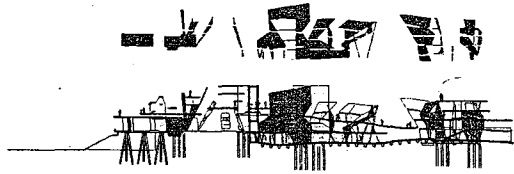
Şekil 4.10. Millenium Dom projesi,( Adam, 1998)



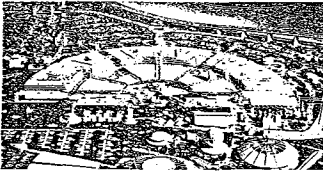
Şekil 4.11. Modern Tate Gallery, (Powell, 1999)



Şekil 4.12. Dönme Dolap projesi, (Powell, 1999)



Şekil 4.13.Londra Tersaneleri için Benjamin Marston' un dönüşüm projesi(Pevsner, 1999)



Şekil 4.14. R. Rogers' ın Royal Albert Tersanesi dönüşüm projesi, (Adam,1998)



### **4.3.Tersaneler ve Yakın Çevreleri Dönüşüm Projelendirme Yöntem ve Planlama**

#### **İlkelerinde Tespit Edilen Ortak Yaklaşımlar**

Bu bölümde konuya ilişkin irdelenen altı örnek sonucunda dünya genelinde tersanelerin ve yakın çevrelerinin dönüşüm projelendirilme yöntem ve planlama ilkelerinde tespit edilen ortak yaklaşımlar aktarılacaktır.

Bu yaklaşımlar kısaca şunlardır :

- Açık strüktürlü yeni şehir yaratmak
- Bölgeyi kentle bütünleştirmek, şehir içinde şehir yaratmak
- Su bölgelerini korumak, su şehri yaratmak
- Endüstriyel kalıntıları korumak
- Kamusal alanı maksimize etmek
- Karma kullanımlı, çeşitli işlevli yeni alanlar yaratmak
- Eski dokuyu korumak

### **5.AĞIR SANAYİ TESİSLERİ, LİMAN BÖLGELERİ, TERSANELER ve YAKIN**

#### **ÇEVRELERİ DÖNÜŞÜM PROJELERİ YÖNTEM ve PLANLAMA İLKE ve**

#### **KARARLARINDA TESPİT EDİLEN ORTAK YAKLAŞIMLAR**

Bu bölümde sözü geçen konuya ilişkin verilmiş örnekler sonucunda dünya genelinde, eski, işlev dışı kalmış ya da taşınmak zorunda kalmış ağır sanayi tesisleri, liman ve tersaneler ve yakın çevreleri için üretilmiş ya da üretilmekte olan dönüşüm projelerinde tespit edilen ortak planlama ve uygulama ilke ve kararları aktarılacaktır.

Bu ilke ve kararlar doğrultusundaki proje yaklaşımları şunlardır :

- Kendi içinde bir bütün olarak açık şehir
- Şehir içinde şehir yaratmak
- Proje alanıyla kenti ilişkilendirmek

- Suyla kenti ilişkilendirmek
- Kamusal alanı maksimize etmek
- Çok katmanlı kullanıcı, çok işlevli program yaratmak
- Mevcudu değerlendirmek, endüstriyel anıtsallığı olan her şeyi korumak, yeniden kullanım
- Bölgenin ve şehrin gelişiminin devamlılığını gözetken ucu açık, esnek, geçişli planlama anlayışı
- Yüksek nitelikli mimari
- Kentin konut rezervine katkıda bulunmak ve yeni konut politikaları oluşturmak
- Bölgeyi uluslararası bir çekim noktasına dönüştürmek
- Koordine bir trafik sistemi yaratmak
- Yeşil alan ve park için yeni tasarım stratejileri kurgulamak
- Transparan mimari, transparan kent

Önümüzdeki bölümde, bir dönem ağır sanayi tesislerine yoğun biçimde ev sahipliği yapmışlığı, yüzyıllar boyu kentin en önemli limanı işlevini görmüşlüğü ve hala kısmen de olsa mevcudiyetini koruyan sivil ve askeri tersaneleri barındırması ile tezin konusu bakımından verilmiş dönüşüm projelerine konu olabilecek nitelikteki İstanbul 'un Haliç Kıyıları, geçmişi bugünü ve geleceği itibariyle incelenecek ve bu konuda yorumlarda bulunulacaktır.

## **6.İSTANBUL HALIÇ KIYI BÖLGESİ'NİN KENTSEL NİTELİKLERİ**

### **BAKIMINDAN DÜNÜ VE BUGÜNÜ**

#### **6.1.Haliç Kıyı Bölgesi'nin Coğrafi Konumu**

Haliç, İstanbul'un Avrupa yakasında kuzey – batıdan güney – doğuya doğru uzanarak, şehri İstanbul ve Beyoğlu yarım adaları halinde ikiye bölen, sekiz kilometre uzunluğunda ( Alibey – Kağıthane kavşağından Sarayburnu Tophane çizgisine kadar ) ve maksimum 700 m. genişliğinde ( Kasımpaşa – Cibali arası) Kağıthane ve Alibey Dereleri'nin döküldüğü bir iç körfezdir.

Körfezin en derin yeri Karaköy ağzında 40 m. ye varırken, en sığ yeri Alibeyköy'de 3m. ye kadar düşer.

Haliç, güneyde ve İstanbul Yarımadası'nda 40 – 60 m. yükseklikteki eğime sahip tepelerle ( Ayasofya – Topkapı Sarayı 40m., Beyazıt – Süleymaniye 50 – 60m. , Edirnekapı – Fatih 60 – 70 m. ), kuzeyde ve Beyoğlu Bölgesi'nde de 100 m. yükseltiye sahip tepelerle ( Taksim 70 – 80m. , Okmeydanı 90 –100 m. , Şişli – Mecidiyeköy 100 – 200 m. ) çevrilmiştir.

Haliç Kıyılarındaki semt ve mevkileri sayacak olursak Sarayburnu ve Sirkeci'den başlayarak ; Bahçekapı, Eminönü, Rüstempaşa, Yemiş İskelesi ve Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Küçükmustafapaşa ve Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp, Bahariye, Silahtarğa ve Haliç'in bitiminin batı kesimini oluşturan Alibeyköy, Beyoğlu yakasındakiler ise Eminönü karşısına düşen Galata ve Karaköy'den başlayarak Perşembepazarı, Azapkapı, Kasımpaşa, Hasköy, Halıcioğlu, Sütlüce ve Haliç'in bitiminin doğu kesimindeki Kağıthane'dir.(İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil 6.1.Haliç Bölgesi'nin İstanbul'daki yeri, (İstanbul Ansiklopedisi)

## 6.2.Haliç Kıyı Bölgesi İçin Tarih Boyunca Alınmış Planlama ve Uygulamaya Yönelik

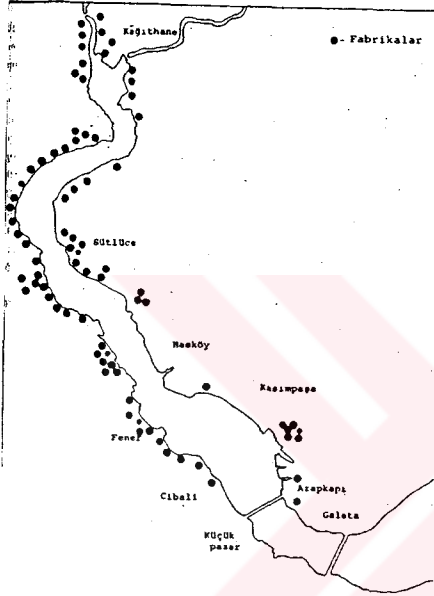
### Bazı Kararlar

- Fatih Sultan Mehmet tarafından, Haliç'in dolmasının önlenmesi için( iskan ve insan kastediliyor) çıkarılan fermanla “ Kağıthane yamaçlarının ziraatten men olunması , yamaçlara ayrık kök ektirilmesi , Haliç'ten bir fersah ( 5685m. ) uzaklığa kadar yonca ekilmesi ve hayvan otlatmasının yasaklanması ” emredilmiş.Yine bu yörede ağaç kesimi de bu fermanla yasaklanmış.
- Kanuni döneminde çıkartılan nizamnamede “kent in bina inşa edilecek yerleri belirlenerek , meydanlar , kamuya ait yerler ve mesire yerlerinin konut alanı olarak kullanılamayacağı ” bildirilmiş.

- 1721 – 1722 de Saadabad kompleksinin temelini atılması ile Haliç'te büyük bir imar hareketi başlatılmış.
- 1828 'de alınan bir kararla Eyüp'te bir Feshane ve halat fabrikası kurulmuş daha sonra gıda ve mensucat sanayileri ile matbaalar da Haliç'e yerleştirilmiş.
- İstanbul için ilk imar planı sayılabilecek bir çalışma, Moltke tarafından hazırlanmış.Moltke bu çalışmasında, yeter genişlikte yolların açılması, bazı meydanların da düzenlenmesi konularına değinmiş, 1837 ' de bir de İstanbul Haritası hazırlamış.
- 1913 ' te Haliç'te Silaharağa Elektrik Santrali kurulmuş ve tersanelerle birlikte tekstil sanayinin de Haliç'te yerleşmesi doğrultusunda kararlar ve izinler çıkmış.
- Cumhuriyet dönemi başlarında (1925 yılı ) Unkapanı Hal Tesisleri ile mezbaha tesisleri kurulmuş.
- 1932 yılında İstanbul'un planlama sorunu ile ilgili çalışmalar gerçekleşmiş.Kendi ülkelerinde isim yapmış üç şehirci, Alfred Agache, Herman Elgötz ve H. Lambert İstanbul'a davet edilmiş ve kendilerinden İstanbul'un planlanması ile ilgili raporlar istenmiş.
- Elgötz raporunda mevcut mezarlıklar, park ve bahçelerden başka parka gerek olmadığını, yeşil yollarla, gezi ve bağlantıların sağlanmasının gerektiğini, yalnız Haliç'te vapur iskelesi arkasında parklar yapılmasını, Beyoğlu'nun ve Galata'nın kuzey batısında işçi mahalleleri ile sebze ve meyva bahçeleri oluşturulmasını ve Taksim'den Harbiye'ye kadar olan alan ile Beşiktaş tramvay yolu arasında bir park ve bunu iki yanında da bahçeli evler düşünülmesi gerektiğini belirtmiş.
- 1935 'te yine aynı amaçla Alman şehircilik uzmanı Prof. Wagner İstanbul'a davet edilmiş.
- 1936 'da da Fransız şehircilik uzmanı Prof. Henri Prost İstanbul kenti planlama çalışmalarını yönetmesi için davet edilmiş.

- 1950'li yılların ortasında Kağıthane deresi ve çayı, teneke ve eski tahta parçalarıyla oturtulmuş atölye bozuntularının, boğucu ağır kokuların her yeri kapladığı çamurlaşmış dere sularında kayıkların işleyemediği bir durum almış.
- 1937 yılında Prost Nazım Planı ile verilen "Sur dışında 500 metrelik bir şerit bırakılarak sanayi kurulabilir" kararı ile ve 1954 tarihli Beyoğlu Nazım Planı ile Haliç'in Beyoğlu Nazım Planı ile Haliç'in Beyoğlu Yakası sahili, sanayi alanı olarak onaylanmış.
- 1958 – 1960 yıllarında İtalyan Prof. Luigi Piccinato başkanlığındaki, İller Bankası Planlama Bürosu tarafından "Geçit Devresi Nazım Planı " oluşturulmuş. Planın yeşil alanlarla ilgili bölümünde de, Büyük Küçük Çamlıca, Kağıthane Parkı, Eyüp Manzumesi ve Surlar iç ve dış yeşilliklerinden oluşan dört büyük parkın düzenlenmesinin gerekliliği belirtilmiş.
- 1966 'da yürürlük kazanan İstanbul Sanayi Planına göre alınan önlemlerle, Haliç yöresinde yoğun biçimde yer alan sanayi kuruluşlarından, Eminönü'nden Eyüp'e kadar uzanan kıyı bölgesindekilerin dondurulması, Karaköy'den Silahtar'a kıyı bölgelerindeki alanda ise, yeniden sanayi kuruluşu yapılması kararlaştırılmış.
- 1976 yılında Boğaziçi Üniversitesi tarafından düzenlenen, Haliç'in temizlenmesi ve düzenlenmesine ilişkin sempozyumda ortaya konan önerilerden hareketle, Haliç'in yeniden düzenlenmesine yönelik çalışmalar, Bayındırlık Bakanlığı'na verilmek üzere Master Plan haline getirilmiş, ancak Bayındırlık Bakanlığı'nca bu çalışmaya işlerlik kazandırılmamış.
- 5 Haziran 1981 ' de Dünya Çevre Günü dolayısıyla düzenlenen toplantıda Haliç konusu yeniden gündeme gelmiş. Daha sonra Başbakanlık Çevre Müsteşarlığının talimatıyla, Vilayet'in koordinatörlüğünde Haliç'I Kurtarma Projesi'nin yürütülmesi kararlaştırılmış.
- 13.10.1981 'de vilayetteki toplantıdan sonra, İstanbul Valisi Nevzat Ayaz'ın başkanlığında Haliç Düzenleme Üst Kurulu oluşturularak, Haliç'le ilgili kısa, orta ve uzun vadeli önlemlerin belirlenmesi ve devamlılığın sağlanması görevi, Vali Muavini Adnan Kızıldağlı başkanlığındaki Haliç Çalışma Grubuna verilmiş.

- Başbakan Bülend Ulusu 'nun 26.2.1982 tarihli genelgesinde de, Haliç'in temizlenmesi çalışmalarında bütün kamu kuruluşlarının her türlü katkısı sağlamaları talimatının verilmesi ile çalışmalara destek ve hız kazanmış.
- 8 Mayıs 1984'te, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce, Nazım Plan Bürosu tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Haliç Düzenleme Planı onaylanarak, yürürlüğe girmiş.Haliç ve çevresindeki yıkım ve düzenleme çalışmaları, planın onayından 15 gün sonra başlatılmış ve hala devam etmekte.



Şekil 6.2. Haliç Çevresindeki Endüstri Bölgeleri, ( Ayalp, 1975)

### 6.3.Haliç Bölgesi'nde Korunacak Tarihi Eserler

Boğaziçi Üniversitesi 'nden Prof.Dr. Semih Tezcan 'ın direktörlüğünde 18 kişilik uzmanlar grubu tarafından, 1977 yılında oluşturulan "Haliç Master Planı ve Uygulama Programı Kesin Raporu" na göre; Sepetçiler Kasrı, Yalı Köşkü, Yeni Cami Külliyesi ve Mısır Çarşısı, Rüstem Paşa Camii, Süleymaniye Külliyesi, Şehzadebaşı Külliyesi, Valens Su Kemerli, Hacı Kadir Camii, Şebsefa Hatun Camii, Fatih Külliyesi, Gül Camii, Sultan Selim Camii ve Külliyesi, Ferruh Kethuda Camii, Kariye Camii, Tekfur Sarayı, Yatağan Camii, Aya Tekla Camii, İvaz Efendi Camii, Anemas Zindanı, Defterdar Camii, Cezari Kasım Camii, Silahi Camii, Zal Mahmut Paşa Camii ve Külliyesi, Eyüp Sultan Külliyesi, Piyer Loti Kahvesi, Saadabat Sarayı, İmrahor Köşkü, Halıcioğlu Camii, Eski Tersane Sarayları, Taşkızak Tersanesi, Aynalıkavak Kasrı, Kaptanpaşa Camii, Camialtı Tersanesi, Azapkapı Camii,



Galata Bedesteni, Rüstempaşa Hanı, Arap Camii ve Galata Kulesi Haliç'te Korunacak Tarihi Eserlerdir.



Şekil 6.3. 20.yy başı Haliç görünümü,(İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil 6.4. Eyüp Mezarlığından Haliç Görünümü, (İstanbul Ansiklopedisi)



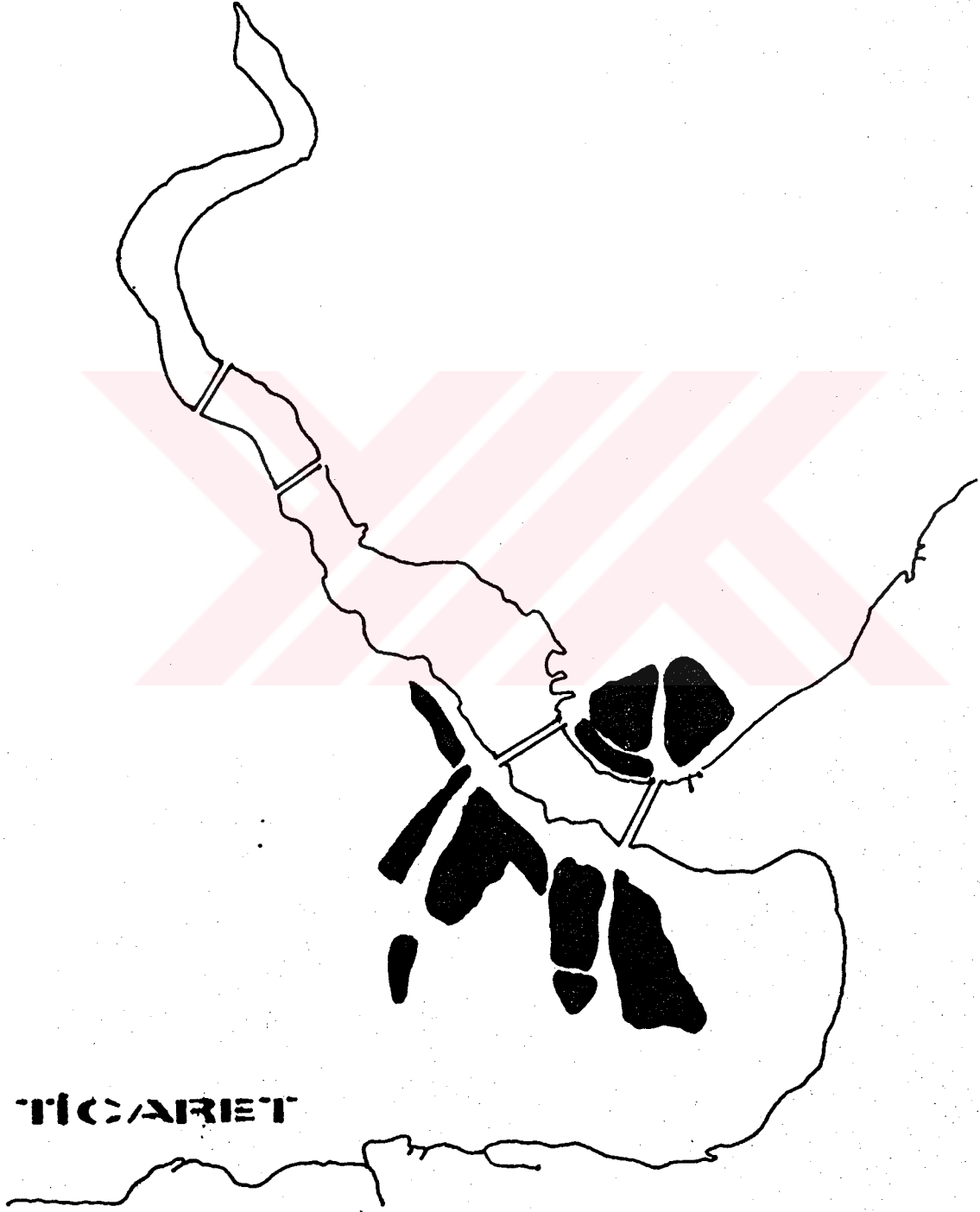
Şekil 6.5. Haliç Bölgesi'nde tarihi yapı ve yerleşimlerin planı



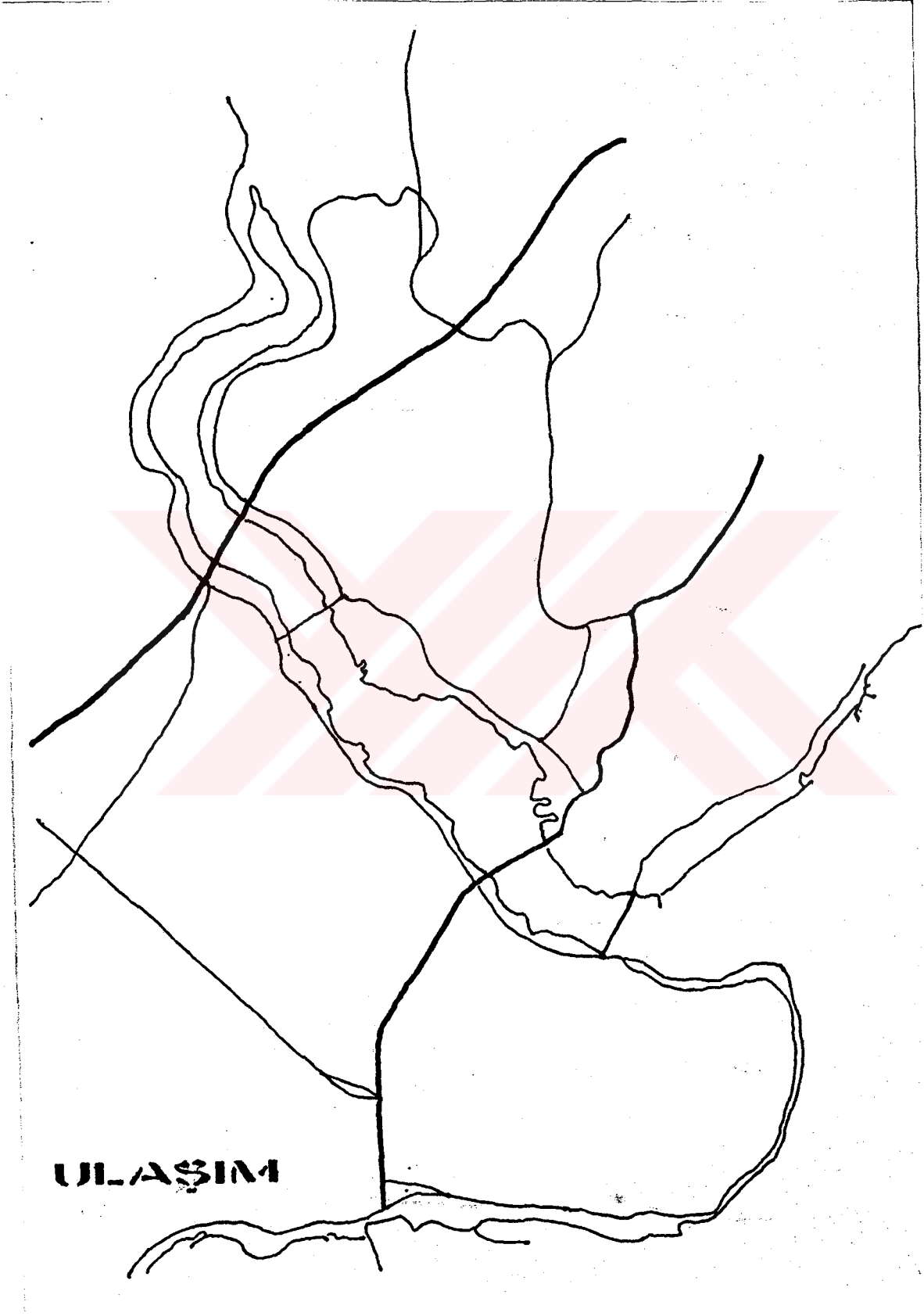
Şekil 6.6. Haliç Bölgesi yeşil alanların planı



Şekil 6.7. Haliç Bölgesi konut alanları planı

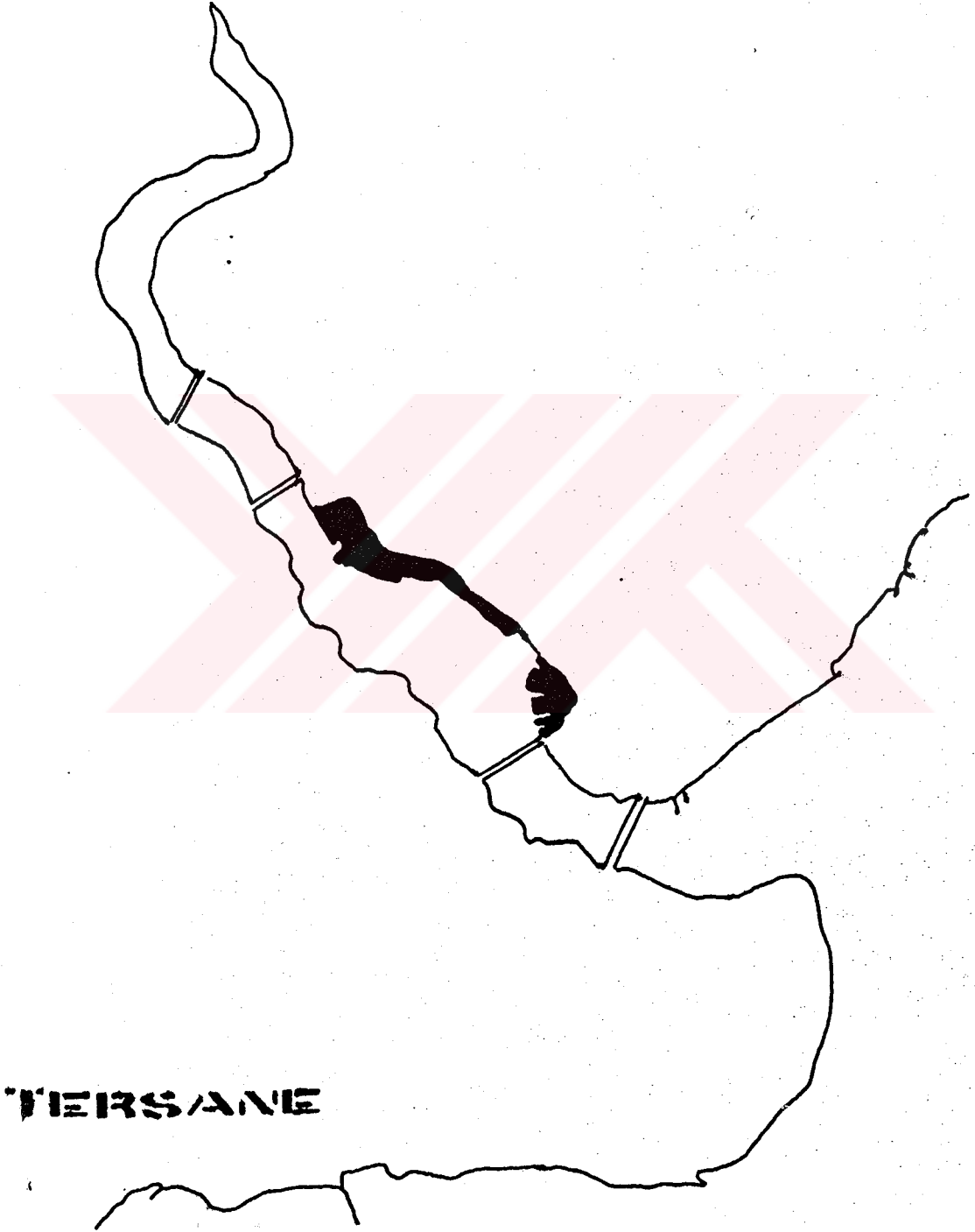


Şekil 6.8. Haliç ticaret alanları planı



Şekil 6.9. Haliç Bölgesi ulaşım planı



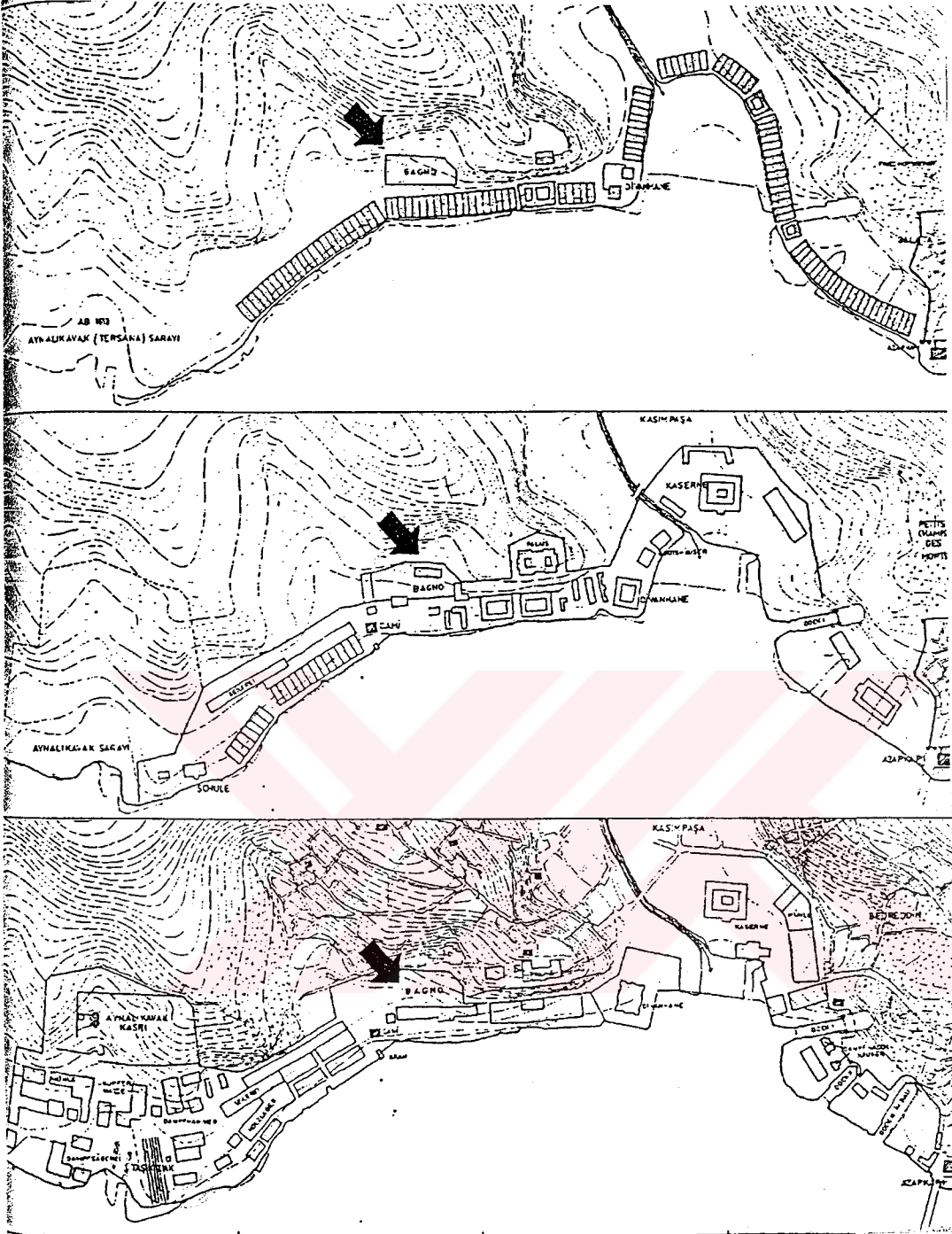


Şekil 6.10. Haliç Bölgesi tersane yerleşim planı



- 1390 yılında Yıldırım Beyazıd devrinde kurulan Gelibolu Tersanesi Osmanlı Devleti'nin ilk büyük ve düzenli tersanesiymiş..
- 16.yy a kadar önemini yitirmemiş olan Gelibolu Tersanesi'nin yanında İstanbul Haliç, Tuna , Süveş, İzmit, Edincik ve Karamürsel Tersaneleri de bulunmaktaymış.
- 15.yyda Haliç Tersanesi bir divanhane, mescidler, zindan ve bir kaç gözden oluşmaktaymış.
- 1547 yılında Kaptanpaşa Sokollu Mehmed'in emri ile tersane çevresinin, içinin sadece denizden görülebildiği bir duvarla çevrildiği bilinmekte.
- 16.yy sonunda bütün Haliç kuzey kıyıları tersane gözleriyle çevrilmiş.
- 17.yy ikinci yarısında tersane adeta surla ayrılan küçük bir kent görünümünde imiş.
- 17.yy sonuna kadar tersane bahçesine Hünkar Kasrı, çeşitli sanat kollarına yönelik karhaneler ( atelyeler ) yaptırılmış.
- 1721 yılında III.Ahmed harap haldeki Divanhane'yi yıktırıp yeniden yaptırmış.
- 18.yy içinde Türk Donanması'ndaki değişim tersaneye yansımış, gözler yerine gemi kızağı ve benzeri inşaat rampaları gereksinimi doğmuş.
- III.Selim ve II.Mahmud dönemlerinde denizlerde kullanılan gemi tiplarının değişmesi ve gelişmesi sonucu ve tersane – donanma inşa , gemi inşa ve bakımı için Haliç Bölgesi'nde sahil mezarlığının alt kısmı arasında bir kuruhavuz yaptırılmış.
- 18.yy tersane bölgesinde yapılan yapılar arasında Çorlulu Ali Paşa Camii ( 1707 ), yeni Divanhane ( 1722 ), maçuna ( 1773 ), Kalyoncular Kışlası (1780 – 1784 ), Hendaze Odası ( 1776 – 1780 ), un, tahıl ambarları ( 1784 ), ilk kuru havuz (1796 – 1799 ) ve iki yeni maçuna ( 1795 )sayılabilmekte.
- 1805 ' te Valide Kızağı, Taşkızak ve Ağaçkızak yapılmış.

- 1825 yılında II.Mahmud döneminde ikinci kuru havuzun yapımına başlanmış.
- 1835'te demirhane ve buharla işleyen bir bıçkılıhane kurulmuş.
- 1850' de küçük çekiç fabrikası kurulmuş.
- 1851'de çelik fabrikası kurulmuş.1852 'de büyük bir demirhane kurulmuş.
- 1888 – 1889 yıllarında çelik fırını, endazehane ve modelhane ayrıca demirhane, tamirhane ve haddehane öğrencileri için kışla binaları yaptırılmış.
- 1839 – 1861 yıllarında ihtiyaçtan dolayı üçüncü kuru havuz yapılmış.
- 1869 'da bugünkü divanhane inşa edilmiş.
- Temmuz 1933'te Haliç ve Camialtı Tersaneleri Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'ne bağlanmış.
- 1939 'da Camialtı 'nda bir liman atelyesi kurulmuş ve burası mauna, duba yapımı ve tamirat yeri olarak kullanılmış.
- 1952 yılında kurulan Denizcilik Bankası'na bağlanan Haliç Tersanesi'nde kızaklar, marangozhane, elektrik atelyesi ve bir dökümhane yapılmış.
- 1953'te Camialtı Tersanesi kendi adını alarak Haliç Tersanesi 'nden ayrılmış.
- 1984 yılında Haliç ve Camialtı Tersaneleri, İstinye, İzmir, Alaybey ve Pendik Tersaneleri ile beraber Ulaştırma Bakanlığı Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'ye bağlanmış.
- 1995 yılında tersane bölgesi T.C.Kültür Bakanlığı İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından sit alanı ilan edilmiş.( Köksal, 1996)



Şekil 7.2. Haliç Bölgesi tersanelerin gelişimini gösterir planlar, (Müller-Wiener, 1994)

### 7.2.Haliç ve Camialtı Tersaneleri'nin Bugünkü Konumu

Haliç ve Camialtı Tersaneleri bugün Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. 'ne bağlı olup Haliç Tersanesi 916 ada 1 nolu parselde, Camialtı Tersanesi 1045 ada 1 nolu parselde yer almaktadır. Askeri Taşkızak Tersanesi ise Camialtı ile aynı ada ve parsel üzerinde bulunmaktadır.

Atatürk Köprüsü'nden Hasköy'e doğru tarihsel süreç içinde tersane ile bağlantılı diğer yapılar ise Haliç Tersanesi tarafından kullanılan eski Kalyoncu Kışlası, kıyıda Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Binası, Bahriye Dikimevi Tesisleri, kuzeyde Bahriye Hastanesi ve ek binaları, spor tesisleri, kıyıda Çorlulu Ali Paşa Camii, Camialtı Tersanesi, Taşkızak Tersanesi ve son olarak kuzeyde Aynalıkavak Sarayı olarak sınırlanmaktadır.

Tersanelerin Galata'ya açılan kapısına Azaplar Kapısı, dereye açılan kapısına Kasımpaşa Kapısı, kara tarafına açılan kapılarına Nakkaşhane Kapısı, Zindan Kapısı, Şahkulu Kapısı ve Hasköy tarafına açılan kapıya Hasköy Kapısı adları verilmiştir.(Köksal, 1996)

### **7.3.Haliç ve Camialtı Tersanelerine Bağlı Binalar ve Tüm Değerli Teçhizatlar**

Haliç Tersanesi 72000 metrekarelik bir alana ve 475 metre rıhtım uzunluğuna, Camialtı Tersanesi 400 metre rıhtım uzunluğuna sahip ve yine hemen aynı büyüklükteki alanda konuşlanmış.

#### **7.3.1.Haliç ve Camialtı Tersanelerine Bağlı Binalar**

##### **7.3.1.1.Divanhane**

Divanhane tersane idari hizmetleri gören Kaptanpaşa ve Tersane – I Amire gibi görevlilerin kaldığı Fatih Dönemi binası imiş.Daha sonra II.Mahmud döneminde yıkılıp yerine yeni bir divanhane yapılmış, bu yapı fazla bir değişikliğe uğramadan günümüze kadar gelmiş.Yapı şu anda Türk Deniz Kuvvetlerince askeri amaçlı olarak kullanılmaktadır.

##### **7.3.1.2.Zindan**

16.yy başlarında inşa edilmiş ve üç amaçlı ( atelye, hapishane, hastane ) olarak kullanıldığı düşünülen , yalnızca yukarıdan ışık alabilen 31000 esirlik zindan ne yazık ki günümüze kadar gelememiş.Zindanla beraber inşa edilmiş mescid, mutfak, fırın, hamam, çeşme, kilise ve havradan da iz yoktur.

##### **7.3.1.3.Çorlulu Ali Paşa Cami**



1707 yılında yaptırılan cami 1970'lerde bir restorasyon geçirmiş ve oldukça değiştirilmiş.

#### **7.3.1.4.Tersane Mahzenleri**

Gemi yapımında ve donanımında kullanılan malzemeler ile savaş malzemelerinin saklandığı mekanlar imiş.Günümüzde bu mekanlar mevcut değildir.

#### **7.3.1.5.Tersane Karhaneleri**

Karhaneler orta sofalı, çok odalı, çeşitli sanat ve zanaat faaliyetlerinin içlerinde yürütüldüğü bir nevi atelyeler imiş.Bu mekanlara eklenmiş mescid, çeşme ve beş tuvalet karhanelerle birlikte yokolmuşlar.

#### **7.3.1.6.Tersane Kışlaları**

Tersanede çalışan azaplar, kalyoncular ve kalafatçılar gibi görevlilerin bir düzen altında bir arada bulunmalarını ve barınmalarını sağlamak amacıyla yapılan binalara kışla denilmekteymiş.

##### **7.3.1.6.1.Kalyoncular Kışlası**

Bugüne kadar ulaşmış bir yapıdır.Üç katlıdır ve 160 odası vardır.1990'dan sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 'na bağlı Kuzey Deniz Saha Komutanlığı tarafından Karargah Binası olarak kullanılmaktadır.

##### **7.3.1.6.2.Azaplar Kışlası**

Haliç Tersanesi 'nde ilk yapılan kuru havuz ile Sokollu Mehmed Paşa Cami arasında konumlanan 18.yy yapısı daha sonra yıkılmış.

##### **7.3.1.6.3.Kalafatçılar Kışlası**

Galata Kürkçü Kapısı 'nda yapılmış yapı daha sonra yıkılmış.

### 7.3.1.7.Eğitim Yapıları

1852 yılına kadar Kasımpaşa'da yer almış Deniz Mühendishanesi bugün Bahriye Hastanesi olarak kullanılmaktadır.

### 7.3.1.8.Müze

Tersane içinde 1896 yılında Camialtı meydanında bir müze kurulmuş yanında Tarihi Kayıklar Galerisi açılmış.

Ayrıca Aynalıkavak Kasrı Hasbahçe ya da Tersane Bahçesi denilen alanda yapılmış ve günümüze kadar ulaşmış.

### 7.3.1.9.Atelyeler

- Makina Atelyesi
- Boru Atelyesi
- Ahşabiye Atelyesi
- İnşaiye Atelyesi
- Elektrik Atelyesi

### 7.3.1.10.Duvar

1547 yılında Kaptanpaşa Sokollu Mehmed tarafından Haliç Tersanesi kara tarafından dev bir duvar ve böylece tersanenin içi artık sadece deniz tarafından görülebilir.Duvar günümüze kadar mevcudiyetini korumuş.

### 7.3.1.11.Havuzlar

1 nolu havuz ; boy : 118m , en : 20m , derinlik : 13.5m

2 nolu havuz ; boy : 83m , en : 16m , derinlik : 10.5m

3 nolu havuz ; boy : 158m , en : 16.30 , derinlik : 9.50m (Tersane Staj Tutanakları, 1993)

Şekil 7.3. Haliç Tersanesi vaziyet planı, ( Staj tutanağı,1993)

### 7.3.2.Haliç ve Camialtı Tersaneleri'ne Bağlı Teçhizatlar

#### 7.3.2.1.Kızaklar

eski kızak ; boy : 56m , en : 18m

yeni kızak ; boy : 70m , en : 22m

#### 7.3.2.1.Vinçler

2 adet 5 tonluk raylı kızak kreyni

1 adet 30 tonluk raylı kızak kreyni

ayrıca havuzlarda 1 adet 5 tonluk Nellen vinci

Lima Vinci : 10 ton büyük kanca , 4 tom küçük kanca

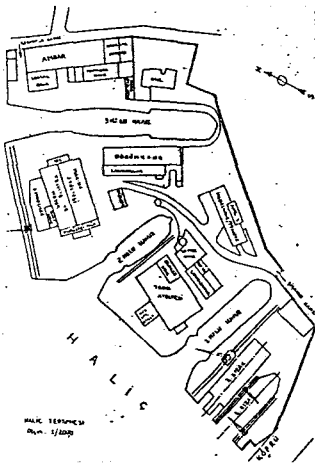
Florantine Vinci : 20 ton büyük kanca , 5 ton küçük kanca

Dökümhanedeki kreynler :

1 adet ray üzerinde 20 tonluk ,

2 adet ray üzerinde 5 tonluk kreyn

Yine inşaiye atelyesinde 15 , 5 ve 25 tonluk, kereste ambarında 5 tonluk ve yine elektrik atelyesinde 2 tonluk kreyn bulunmaktadır.(Tersane Staj Tutanakları, 1993)



Şekil 7.4.Haliç Tersanesi

## 7.4.Haliç ve Camialtı Tersaneleri'nin Bugünkü Durumları ve Faaliyet Koşulları

### 7.4.1.Haliç ve Camialtı Tersaneleri'nin Fiziksel Durumu

Tersane bünyesindeki fabrika ve atölyelerin katı ve sıvı atıklarının, gemi yapım, bakım ve onarımında kullanılan kimyasal ve diğer maddelerin cüruf, çöp ve sintinenin tam olarak arıtılması sonucunda Haliç'in suyu kirlenmektedir.

Kirlenen Haliç'teki boya, gaz ve kimyasal maddeler tersanedeki üç havuzun taşlarında olumsuz etki yapmaktadır.

1 nolu havuzun duvarında çatlaklar, kirlilik, tüm havuz duvarlarında bozulma ve bitkilenme görülmektedir.(Köksal, 1996)

Haliç Tersanesi'ndeki kızaklar uzun süredir kullanılmadığı için paslanmış, ahşapları çürümüştür.

Tersanedeki tüm atelye binalarında ve diğer binalarda strüktürel yıpranma, cephe kaplama elemanlarında bozulma vardır.

### 7.4.2.Haliç ve Camialtı Tersaneleri'nin Kullanım Koşulları

Bugün gemi yapım faaliyetleri için tersane alanı yetersiz durumdadır.Özellikle Haliç Tersanesi'nin tam kapasiteyle çalışması halinde mevcut alanlar ve kapalı tesisler beklentiye güçlükle cevap verebilmektedir.

Mevcut tesislerin büyütülmesi ve tersane alanlarının artırılması ise tersane arazisinin sahip olduğu fiziksel özellikler ve konumu gereği imkansız görünmektedir.

Haliç Tersaneleri buldukları yer itibarı ile hem kentin gelişmesini ve suyla buluşmasını engelleyen, şehrin göbeğinde karanlık bir nokta, terk edilmiş bir bölge ( halkın giriş çıkışı yasak ) gibi kalmış, hem de kendi işleyişini ve büyümesini de sağlayamamış, bu haliyle de tersane teknolojisinin gerisinde kalmıştır.

Tersanelerin zaman içinde parça parça ve plansız şekilde gelişmiş olması sonucunda tesislerde genel anlamda kullanım zorluğu çekilmekte, tersane iç işleyişinde sıkıntı yaşanmaktadır.

Örneğin atelyelerin birbirine çok uzak mesafelerde ve dağınık biçimde konumlandırılmış olması, tersane müdürlüğü gibi tali, ikincil bir işleve sahip binanın tersanenin merkezinde yer alması, tersane atelyesinin yatayda ve düşeyde olumlu biçimde kullanılamamasına ( düşeyde kesitten neredeyse hiç yararlanılmamış ) yol açmaktadır.

Ayrıca yeni Galata Köprüsü'nün açılma özelliğindeki " ebedi !!!" problemlerden ötürü tersanelerde üretilen tekneler Haliç'ten dışarı çıkarılamamaktadır.

#### **7.4.3.Haliç ve Camialtı Tersaneleri'nin Ekonomik Durumu**

1988 yılı itibariyle tersanede gerçekleşen çelik işleme miktarı 925 tondur.Bu da tersanenin ancak % 30 'u kadar bir kapasite ile çalışması demektir.

Üretim kapasitesinin diğer bir deyişle çelik işleme miktarının artırılması ancak modern teknolojiyle , yani teknolojik yeniliklerle mümkün olabilir.

Haliç Tersanesi 'nin 1992 yılı sonu gerçekleşen işler durum raporuna göre :

Tamir gören gemi adedi 17

Havuz giren gemi adedi -

Tamir ve havuz gören gemi adedi 893 ton

Haliç Tersanesi'nin 1993 yılı eylül ayı itibariyle gerçekleşen işler raporuna göre :

Tamir gören gemi adedi 3

Havuz gören gemi adedi -

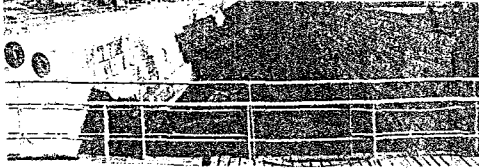
Tamir ve havuz gören gemi adedi - dir.(Köksal, 1996)

1993 yılı içinde Haliç Tersanesi'nin 130 milyar , Camialtı Tersanesi'nin de 65 milyar zarar ettiği ileri sürülerek adı geçen tersanelerin önce kapatılmasına daha sonra da satışlarına ve ya işletme haklarının devredilmesine karar verilmiş fakat devlet bu doğrultuda hiçbir faaliyette bulunmamıştır.(Köksal, 1996)

Ancak bazı birimlerde çalışmalar durdurulmuş, çalışan eleman sayısında % 90 eksiltmeye gidilmiştir.Şu anda 2001 yılı itibariyle bazı gemilerin bakım ve onarımları yapılmaktadır.Devlet, bu tersanelerin her hangi bir gemi yapım ihalesine girmesini engellemekte, bu tesisleri gözden çıkarmış gibi davranmakta buna karşın bu bölgeler için hiç bir yapıcı yeni adım atmamakta buraları için yeni bir politika geliştirmemektedir.



Şekil 7.5 Haliç Tersanesi



Şekil 7.6. Haliç Tersanesi

Bundan sonraki bölümde İstanbul kenti bağlamında Haliç Kıyıları ve Haliç Tersaneleri için ön görülen ve ön gördüğümüz senaryolar aktarılacaktır..



## 8.İSTANBUL HALIÇ KIYI BÖLGESİ ve HALIÇ TERSANELERİ İÇİN YENİ

### KENTSEL GELİŞİM SENARYOLARI

1995 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı Büyükşehir Planlama Müdürlüğü yapmış olduğu araştırmalar sonucunda kentin gelişim koşullarını göz önünde bulundurarak 2010 yılına kadar İstanbul şehri için yeni kentsel senaryolar üretmiştir.

Planlama Müdürlüğünün konu hakkında yayımladığı dökümanları incelendiğinde, altı tip gelişim senaryosu ortaya çıkmıştır..

1. Senaryoda "Batı ağırlıklı ( İstanbul Avrupa Yakası) " gelişimi öngören yaklaşım benimsenmiş.Bu senaryoda Alibeyköy Kağıthane Bölgesi yeşil alan, Tarihi Yarımada sınırına kadar Fener – Balat dahil her iki Haliç Kıyısı konut alanı, Kasımpaşa – Şişhane – Beyoğlu hattı ve Tarihi Yarımada MIA (merkezi iş alanı), Sarayburnu – Yeşilköy sahili yeşil alan olarak planlanmış.
2. Senaryoda, İstanbul'un " doğu – batı yakalarında dengelibir gelişim " öngörülmüş, buna bağlı olarak Tarihi Yarımada'nın güney bölümü ve Şişhane – Beyoğlu hariç tüm Haliç Bölgesi Alibeyköy – Kağıthane dahil konut alanı şeklinde planlanmış
3. Senaryoda " doğal yapının korunması " öngörülmüş, Alibeyköy'den Yenikapı'ya kadar büyük bir yeşil alan düşünülmüş, Tarihi Yarımada ve Beyoğlu mevki iş merkezi, geri kalan Haliç Kıyı Bölgesi konut alanı olarak planlanmış.
4. Senaryoda " tarihi ve kültürel çevreyi korumak " ön planda tutulmuş, Haliç Bölgesi yerleşkeleri mümkün mertebe korunmuş, Tarihi Yarımada ve Beyoğlu Bölgesi MIA (merkezi iş alanı ), Sarayburnu Yenikapı arası yeşil alan ve Alibeyköy, Fener – Balat , Alibeyköy Kasımpaşa arası ve Eyüp konut alanı olarak planlanmış.
5. Senaryoda " alt yapı yatırımlarının olmaması ve göçün devam etmesi " dikkate alınarak Beyoğlu, Şişli, Eminönü, Fatih, Alibeyköy ve Kağıthane bölgeleri iş merkezi, Eyüp, Fener – Balat, Kasımpaşa gibi bölgelerin konut alanı olarak gelişeceği öngörülmüş.

6. Senaryoda sanayinin gelişimi ve kirletici sanayinin desentralizasyonu esas alınmış, bu doğrultuda Beyoğlu, Şişli ve Tarihi Yarımada MİA, bunun dışında kalan tüm Haliç Bölgesi konut alanı olarak değerlendirilmiş.(İstanbul Anakent Belediye Belgeleri)

Tüm bu senaryoların sonucunda bir " alternatif plan " oluşturulmuş.Bu planda tüm Haliç Kıyıları yeşil alan, Sütlüce sırtları,Kasımpaşa ve Alibeyköy arası orman alanı, Fatih - Aksaray Bölgesi, Beyoğlu ve Şişli Bölgesi MİA, Tarihi Yarımada çevresi ve Alibeyköy düşük yoğunluklu konut alanı olarak öngörülmüş.

Dünyada kentsel dönüşüm projeleri tarandığında, çok nadir olarak tanıklık edilen proje alanını kesin alt bölgelere ayırmak ve proje programını da bu doğrultuda parçalamak yöntemine , İstanbul Kenti'nin önümüzdeki on yılının planlanması bakımından Haliç Bölgesi içinde başvurulmuştur.

Ancak yine belirtmelidir ki, bu tip dönüşüm örneklerinde oluşturulan alt bölgeler birbirine çok iyi bir ulaşım ağı ve çok zengin çeşitlilikte dinamik bir program dizgisi ile bağlanmaktadır.

Böylece bu bölgeler kavuşturuldukları yeni kentsel program ve planla, kentin uluslararası çekim noktalarından biri haline, kent için ekonomik, sosyal ve altyapısal bir yaşam kaynağına dönüştürülmektedir.

Kurgulanan on yıllık senaryolar bakımından Haliç Bölgesi'nin aynı kentsel konum ve iddiaya kavuşacağını söylemek mümkün gözükmemektedir.

Oysa Haliç Bölgesi, İstanbul gibi bir metropolün merkezinde, barındırdığı coğrafi, mimari ve şehirselle güzelliği ve tarihi, endüstriyel kalıntıları, yer altı ve yer üstü kaynakları ve kent içindeki konumu ve buna karşılık kentsel yerleşim, ulaşım ve çevre kirliliği problemleri ile her bakımdan bütünsel olarak yeniden ele alınmalıdır.Dolayısıyla kurgulanan kentsel senaryolar sonucunda bu bölgenin belki İstanbul'dan da fazla bir kentsel program ve çeşitliliği, sosyal dinamizmi, çağdaş ve uluslararası yaşamsal çekiciliği taşıması gerekliliği yerine getirilmeli, burası yeniden kentin uluslararası odak noktalarından biri, belki de en başta geleni olmalıdır.

Konuya böyle bakıldığında, Haliç Bölgesi için çok farklı ekonomik gelirli, farklı sosyal gruplardan kullanıcılara hitab edebilen, çok çeşitli kentsel program ve işlevlerin ( eğlence, eğitim, kültür, spor, konut, turizm, dini merkez, ticaret ) birbiri peşi sıra bir sarmal gibi tekrar ettiği, kendi içinde birbirine son derece entegre, dinamik ve açık bir kent strüktürünün, organize ve kolaj bir kentsel planlama sisteminin oluşturulması gerekliliği düşünmeli, böylece yatayda ve düşeyde Haliç semtlerinin birbiri ile ilişkilendirilmesi sağlanmalıdır.

Son kertede Haliç Bölgesi bir bütün olarak düşünölmeli ve buranın bütünden parçaya kadar bir hikayesi olmalıdır.

Bu hikayenin tutarlılığı ancak önceden benimsenmiş bazı kentsel tasarım ilkeleri ve planlama prensipleri – kararlarıyla mümkün kılınabilir :

- **Çok katmanlı kullanıcı çok işlevli kentsel program yaratmak**

Hiçbir yerleşim alanı , kent parçası tek bir işlevle yaşayamaz. Her bölge için çok çeşitli işlevleri bir araya getiren ustaca tasarımlar yapılmalıdır. Haliç Bölgesi için düşünölecek böyle bir programlama sistemi bu bölgeyi, hem kendi kendine yeter, hem de kente her türlü kaynağı sağlayan uluslararası bir konuma taşıyacaktır.

- **Bölgenin ve kentin gelişiminin devamlılığını gözetken ucu açık, esnek, geçişli kent strüktürü yaratmak**

Her büyük kent gibi İstanbul şehri de fiziksel ve sosyal bakımdan çok hızlı değişim göstermektedir. Bu bağlamda kentin sunduğu tüm yaşam kaynaklarının tüketiminde de büyük değişiklikler olmaktadır.

Haliç gibi İstanbul'un merkezinde yer alan ve her türlü değişime açık bir bölgede, İstanbul Kenti'nin sunduğu yaşamasal koşul değişimleri yapılan planlamalarda hesaplanmalı, bu değişimler önceden görölmeli, bu değişimlere önceden mekan yaratabilecek tasarımlar gerçekleştirilmeli, aynı zamanda kente yeni yaşama kaynakları sunulabilmelidir.

- **Bölgede bulunan anıtsallık değeri olan tün binaları, kentsel yerleşim alanlarını, endüstriyel tesisleri, doğal yeraltı ve yerüstü kaynaklarını korumak, yeniden kullanmak ve yeni kaynaklar üretmek**

Bugün Haliç Bölgesi'nde 40 civarında korunmaya değer tarihi bina ve yerleşim alanı ve ayrıca sanayi tesisleri ( Sütlüce Mezbahası , Feshane gibi ) ve tersaneler bulunmaktadır.Bahis edilen bu miras için koruma ve yeniden kullanım politikaları oluşturulmalıdır.

- **Kamusal alanı maksimize etmek**

İstanbul Kenti ve en çok Haliç Bölgesi'nde kent, düşeyde birbirinden kopuk yerleşkeler şeklinde gelişmiştir.Haliç'in her iki yakasında belirli noktalardan tepelere ( Sütlüce mevki ve yukarısı, Kasımpaşa, Beyoğlu, Eyüp ve sırtları, Fener – Balat ve sırtları,Sarçhane – Unkapanı – Şişhane - Beyoğlu gibi) kültürel parklar, kültür, eğlence, spor ve ticaret merkezleri tasarlanabilir.Bu arterler Haliç üstünden köprülerle birbirine bağlanabilir.Böylece kentli için düşeyde bir yaşam başlar , üsttekilerle alttakiler arası bir ilişki kurulur.

Yine Haliç Kıyıları'nda planlanacak kültür merkezleri ve konut bölgeleri meydanlarla bu arterlere bağlanabilir.Böylece yatayda da Haliç'in semtleri , dini merkezleri ve eski imalathane yeni kültür merkezleri birbirleriyle ve kentle ilişkilendirilmiş olur.

Yine bir çok dini merkez yakın çevresindeki kötü yerleşimlerle adeta boğulmuş durumdadır,buralarının da tekrar düşünülmesi , bu bölgelerin kaliteli mimariye ve işleyen kentselliğe kavuşması gerekmektedir.

Aksaray, Saraçhane, Unkapanı, Şişhane, Galata ve Beyoğlu arteri Unkapanı Köprüsü ile beraber ve yine Cağaloğlu, Eminönü, Karaköy arteri Galata Köprüsü ile beraber ticaret ,eğlence ve kültürel faaliyetler için yeniden planlanmalı, organize edilmeli; Karaköy ve Eminönü kıyı ve meydanları yeniden düzenlenmelidir.

- **Kentin konut rezervine katkıda bulunmak, yeni konut politikaları oluşturmak**

Haliç Bölgesi'nin iki yakasında da ( özellikle kuzey yakası ) tepelere doğru halk ve sosyal olanaklar zenginleşmekte, deniz seviyesine inildikçe fakirleşmektedir.Bu fiziksel ve sosyal kent gerçeği Boğaziçi'nde tam tersi biçimde seyretmektedir.

Kıyıda oluşturulacak yüksek kalitedeki konut bölgeleri ve kamusal mekanlar, rehabilite edilmiş alt ve üst yapı sonucunda kıyıdaki yaşam tepedekini yakalayacaktır.

Böylece aynı zamanda kıyının ve denizin bakımı ve 24 saat yaşaması ( kentliyle suyu birleştirmek , harmanlamak) söz konusu olacaktır.

Ayrıca kentin konut rezervine katkıda bulunulmuş olacaktır.Böyle bir kıyı kullanımının ardından Haliç Bölgesi'nin tepelerine kadar aralıksız biçimde yayılmış uygunsuz alt yapı destekli, kötü planlı ve programlı kötü kalitedeki konutların büyük bölümü yıkılabilecektir.

Yine Fener – Balat, Kasımpaşa ve Eyüp gibi tarihi yerleşkelerin rehabilite edilip buraların halk için yeniden çekici hale getirilmesi gerekmektedir.

#### - Yeşil alan ve parklar için yeni tasarım stratejileri kurgulamak

Yeşil alanın kıyılarda değil, kıyılardan tepelere doğru belirli arterlerde Sütlüce, Alibeyköy, Eyüp civarı gibi düşeyde, sık ağaçlı orman ve kültürel, dinamik yeşil tematik park olarak iki ayrı biçimde tasarlanması gerekliliği vardır.Bu parklar sayesinde kentli düşeyde de birbiriyle kentle ilişki kurabilecektir.

Yine Haliç Bölgesi'nde bulunan tüm mezarlıkların ve diğer yeşil alanların ( kıyıdakiler hariç ) korunması gerekmektedir.

Kıyılar boyunca giden yeşil alanlar işlevsiz kalmış, kenti sudan koparmış, kıyılarda bulunan binaları tek başına bırakmıştır.Ayrıca buraları dolgu alanlar oldukları için buralarda ağaç da yetiştirilememektedir.Buralarda sadece ot ve yine otun yanında ot yaşamaktadır.

#### - Koordine bir ulaşım sistemi yaratmak

Yatayda ve düşeyde kıyıda planlanacak konut ve kültür bantının hemen arkasında E5, TEM, Yeşilköy – Sirkeci – Beşiktaş sahiyolu ve Taksim'e entegre yeni bir ulaşım ağı ( metro, hafif raylı sistem, teleferik ) tasarlanmalı, bu ağ denizden Haliç boyunca desteklenmelidir.

#### - Yüksek nitelikli kentsel tasarım ve şeffaf mimari

Özellikle Haliç Kıyıları'nın işlevini, anlamını yitirmiş yeşil bantla değil yeni ve kaliteli mimariye örnek teşkil edebilecek nitelikte özel ve kamusal mekanlarla (bina – açık alan ) değerlendirilmesi, buraların kentli ve turistler için yeni çekici odak noktaları haline getirilmesi gerekmektedir.

Bugün, devlet tarafından neredeyse işlevsiz bırakılmış, gözden çıkarılmış, son onbeş yıldır zarar eden, hiçbir gemi yapım ihalesine sokulmayan, sadece küçük teknelerin bazı onarım işlerini alabilmiş, çalışanlarının %90 kadarını son 12 yıl içinde kaybetmiş, bulunduğu konum itibarıyla büyüyemeyen, teknolojisini yenilemeyen , çevreye ve kendisine ekolojik bakımdan son derece zarar veren , yıllardır kentlinin girmesinin yasak olduğu Haliç Tersane Tesisleri sahip oldukları endüstriyel kalıntılar ( bina ve teçhizat ), coğrafi özellikler ve bulunduğu konum bakımından İstanbul Kenti'nin ve Haliç Bölgesi'nin uluslararası boyutta bahsi edilen odak noktalarından biri olmaya adaydır.

Tersanelerin sahip olduğu bu tarihi ve coğrafi mirasın sağlıklı biçimde değerlendirilmesi , ancak önceden alınacak kentsel dönüşüm proje ilke ve kararlarına sadık kalmakla mümkün olabilecektir.Bu ilkeler belki şimdiden şöyle sıralanabilir :

- **Bölgede yer almış endüstriyel faaliyetin daha verimli bir biçimde yerine getirilmesi ve çevreye zarar vermemesi açısından tesislerin başka bir bölgeye taşınması**
- **Bölgede bulunan ve anıtsallık değeri taşıyan tüm endüstriyel obje ve binaları korumak, sergilemek ve bölge için çok katmanlı kullanıcı çok işlevli dönüşüm programları üretmek**
- **Bölgeyi kentle bütünleştirmek, şehir içinde açık strüktürlü yeni bir şehir yaratmak**
- **Kentliyle suyu ilişkilendirmek,kentle suyu harmanlamak,su şehri yaratmak**
- **Yüksek nitelikli kentsel ve mimari tasarım**
- **Ulaşım ve alt yapı sistemlerini yeniden kurgulamak**



Böyle düşünüldüğünde Haliç ve Camialtı Tersaneleri, endüstriyel tüm izlerin değerlendirildiği bir üniversite kampüsüne ya da çok işlevli bir kültür park( müze kütüphane , sergi , konferans , konser, sinema, tiyatro, film çekim setleri ya da yüzme, tenis, basketbol gibi spor faaliyetleri veya eğlence; disko gece kulübü, rekreasyon , konut ) olarak yeniden planlanabilir.

Herşeyden önce ( endüstriyel ) arkeolojik değeri olan tüm nesnelere (tersanede kullanılan ve bir çok yerde benzeri bulunamayan makinalar,kızaklar (yazlık sinema olarak değerlendirilebilir), vinçler ve havuzlar gece – gündüz açık ve kapalı mekanlarda sergilenmelidir.

Havuzlardan biri yüzme havuzu olarak kullanılırken diğer havuzlarda sergileme ve moda defileleri yapılabilir.

Refik Saydam Caddesi'nden ( Taksim ile Unkapanı Köprüsü'nü bağlayan yol ) Haliç'e doğru yaklaşık 25 metrelik uçurum konser ve konferans salonları, müze, kütüphane ve otopark olarak değerlendirilebilir.

Divanhane Binası'ndan asker çekilebilirse bu bina müze, lokanta ve ya otel olarak; Kalyoncular Kışlası yine otel olarak işletilebilir.

16.yy da inşa edildiği düşünülen 31000 kölelik zindan tekrar planlanabilir ve burası gece kulübü – disko olarak yeniden tasarlanabilir.

Düşeyde ve yatayda yaya ve araç ulaşımı yeniden organize edilebilir; bu bölgeye denizden de gelinebileceği fikri doğrultusunda bir deniz trafik işleyiş şeması kurgulanabilir.

Özellikle Camialtı Bölgesi için stüdyo tipi konutlar, yine her iki bölge için spor ve gösteri alanları, lokantalar ve yeşil, dinamik parklar tasarlanabilir.

Refik Saydam Caddesi ile deniz arasında ilişki kurmak son derece önemlidir.Denizden tersaneye destek verilebilir ,ayrıca tersaneler arası ve tersanelerin içinde elektrikli tramvay işleyebilir.

## 9.SONUÇ

Bugün Avrupa'nın bir çok ülkesi, ABD, Avustralya ve Japonya gibi gelişmiş ülkeler kendi topraklarında ön plana çıkmış güçlü şehirlerini dünya genelinde yeni kurallarıyla son 25 yıldır var olan rekabet oyununda baş role soyundurtmaya uğraşmakta ; bu doğrultuda yeniden ele aldıkları, bir zamanların işleyen ancak şimdilerde işlevsiz kalmış sanayi kentlerini –girişte belirtilen gerekçelerden ötürü ( işlenebilir hammadde ve işgücü sıkıntısı, değişen sosyal ortam ve beklentiler, 3.dünya ülkeleri ile oluşturulan yeni ticaret ilişkileri, refah ortamı ve yeni nüfusun kimliği, dünya genelinde yaşanan barış, teknolojik yenilenme ve ulaşım, iletişim imkanları ) her yönden gelişmiş, çok işlevli, ulaşım ve iletişim kurgusu zengin, yeni deneyimler için son derece davetkar ve çekici birer odak noktası haline getirmeye çabalamaktadırlar.

Söz konusu kentlerin eski işlevini yitirmiş tüm sanayi yerleşkeleri, liman ve tersaneleri, kent ekonomisine, sosyal ve fiziksel yaşantısına yeni kaynak oluşturmaları bakımından, çok amaçlı yeniden kullanıma ve uluslararası ziyarete ve ilgiye açık birer imaj, birer kent içinde kent, birer müze ( imaj ) olarak yeniden tasarlanmış; buraları topyekun dönüştürülmüş ve yaşama döndürülmüş yeni adresler, kentlerin yeni gelir kaynakları haline getirilmiştir.

Günümüz siyasi ortamı (artık bir ingilizin Cenova'ya ya da Delhi'ye, bir almanın Brüksel'e sahip olamayacağı son derece açıktır) ve tükenen yer altı ve yer üstü kaynakları düşünüldüğünde, Avrupa kentlerinin sanayi miraslarının bu şekilde yeniden değerlendirilmesi aslında çağımızın ortak gerçeği olmuştur.

Bu doğrultuda tüm mevcut kaynaklar akıllı bir biçimde kullanılmış, hiç bir şey tam olarak gözden çıkarılmamış, her şey misafirlerin beğenisine sunulmuştur.

Bugün Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Belediyesi Süleymaniye Külliyesi'ni hala tam olarak gezdiremezken ,almanlar Essen'de maden ocaklarını kültür parkına dönüştürmüş ve bölgeye turistik geziler düzenlemekte,fransızlar denizaltı tersanelerinde tasarladıkları kapalı tenis kortlarında uluslararası ATP turnuvası düzenleme hazırlığında olmakta,ingilizler tersane havuzlarında yine uluslararası kürek yarışları organize etmektedirler.

İşte böylece yüzyıl ortasında neredeyse birer harabe haline gelmiş, doğru düzgün çalışmayan birer makinayı andıran bir çok dünya kenti, böylesine kapsamlı bir dönüşüm hareketiyle sanayi kentinden iletişim ve finans kentine terfi etmişlerdir.(finans sektörünün sanayi ve ticaret sektörünün karşısındaki göreceli ağırlığı artmıştır.( Bilgin,2000 )

Bir çok dünya kentinde kurgulanan bu değişim projelendirilmesi önceden belirlenmiş bazı planlama ilke kararları doğrultusunda gerçekleştirilmiştir .Bu kararları kısaca aktarmak mümkündür:

- kentsel çevreyi yeniden bir bütün olarak tasarlamak
- kentin bölgeleri arasındaki kopukluğu gidermek ve kentle diğer kentler arası iletişim kurmak
- kenti bir bütün olarak yönetmek
- kentin yeniden canlanmasını sağlamak , kente hayat vermek , kenti doğurtmak
- değişim için planlamak , değişimi planlamak(Finch, 1999)
- sabit ve değişken yoğunluğu dikkate almak , iç ve dış insan ve mal transferlerini yeniden organize etmek ( koordine bir ulaşım sistemi )
- çevrenin verimliliğini ayakta tutmak
- binaların yeniden kullanımlarını sağlamak , binaların programlarını dönüştürebilmek
- bölgenin ve şehrin gelişiminin devamlılığını gözetken ucu açık planlama yapmak
- çok katmanlı kullanıcı, çok işlevli programlar yaratmak
- kentin konut rezervine katkıda bulunmak, yeni konut politikaları oluşturmak
- kamusal alanı uluslararası kalitede maksimize etmek

- yeşil alan ve parklar için yeni tasarım stratejileri oluşturmak
- yüksek nitelikli mimari tasarım
- kentle suyu harmanlamak, su şehri yaratmak
- kentin tüm alt yapı sorunlarını çözmek

Bugün mal, sermaye ve bilgi akışının yoğun biçimde yaşandığı dünyamızda Türkiye Devleti'nin Balkanlar ve Karadeniz etrafında oluşan yeni siyasi coğrafya ile birlikte tüm bu bölgelerle, Kafkasya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika ile yeni ticari ve kültürel ilişkiler içine girme şansı vardır. İşte İstanbul tüm bu ilişkiler ağının odak noktası, adeta merkezi olma potansiyeline sahip bir şehirdir.

Dolayısıyla artık İstanbul Kenti için de büyük ölçüde geçerliliğini koruyan, ana ilke kararlarıyla, planlama ve uygulama prensipleriyle neredeyse aşağı yukarı her sanayi kentinde ortaya çıkmış bu kentsel dönüşüm hareketi, kentsel silkinme, İstanbul kentinin merkezinde yer almış konumu, zengin coğrafi özellikleri, tarihi, turistik ve ideolojik mekanları, anıtsal değeri yüksek kamusal ve özel yapı stoğu, genel mimari ve kentsel nitelikleri ve acilen sıkı bir kentsel dönüşüm müdahalesi bekleyen işlev dışı kalmış endüstriyel tesisleri bakımından Haliç Bölgesi'nden başlamalıdır.

İçine düştüğü işlevsizlik, çevreye verdiği ekolojik zarar ve barındırdığı kentsel program ve yasalar gereği kentliden ve kentten tecrit edilmişliği ile , Haliç Bölgesi'nin yaşayacağı bu çok boyutlu kentsel değişimin ve kentsel gelişimin önünü tıkamakta olan Haliç Tersaneleri; oysa sahip oldukları coğrafi konum ve arkeolojik mirasın yeniden değerlendirilmesi, buranın çok işlevli bir biçimde uluslararası kalitede bir kentsel dönüşüm politikasıyla yeniden projelendirilmesi halinde, tam da bu değişimin başlayacağı noktada durmaktadır. Tersaneler geçirecekleri dönüşüm ile ulusal ve uluslararası kalite ve yaşamsal zenginlik bakımından Ayasofya Camii'ne alternatif bir kentsel mekan olmaya adaydır.

Böylece Haliç Bölgesi de uluslararası boyutta sunacağı kültürel, ticari, eğitim ve eğlence zenginlikleriyle İstanbul kentinin yeni bir odak noktası, üreteceği yaşam ve yaşam kaynaklarıyla bu kent için bir gelir kaynağı, yeni bir adres, yeni bir imaj olmaya adaydır.

Böyle bakıldığında, Haliç Bölgesi sahip olduğu kentsel gelişim potansiyeli ile İstanbul'u dünya kentlerinin arasına sokabilecek güç ve dinamizme sahip görünmektedir.

Ancak İstanbul ve İstanbul'lu kendini her anlamda yenilemeli, kendine yeni yaşamsal kaynaklar üretmeli ve yeni iletişimsel dinamizme bir an önce kavuşmalıdır.

Kentler tarihlerini devamlı biçimde yeni baştan yazmak durumundadırlar. Bu da ancak kentlinin kendini dinamize etmesi, kendini sürekli yenilemesi ile mümkündür. Aksi takdirde kendi tarihini yazamayan kentler dünya üzerinden silinip gider.

Bugün bir çok ülke giriştiği kentsel dönüşüm politikaları ile kentlerine yeni yaşama kaynak ve olanakları üretmeye, kentlerini yüzyılın büyük oyununa sokmaya, tarihlerini yeniden ve başka bir biçimde yazmaya gayret etmektedirler( İngiltere Hükümeti son yirmi yılda güttüğü politika ile beş İngiliz şehrini 2021 yılına kadar Avrupa'nın en iyi elli kenti arasına sokmayı hedeflemiştir).

21.yüzyıl ülkelerin değil kentlerin yüzyılı olacak gibi gözüküyor, tıpkı bir zamanların ortaçağ dünyasında olduğu gibi(Eco) .

İstanbul'un oyunun neresinde olacağı ise şimdiden büyük bir merak konusu...

“ BİZ ARJANTİN'İ TUTUYORUZ , ÇÜNKÜ MARADONA BİZİ ŞAMPİYON YAPTI ! “

Arjantin – İtalya dünya futbol şampiyonası yarı final maçı öncesi Napoli'li gençlerin televizyona verdiği demeç.

Not : Dünya şampiyonasından bir sene evvel Maradona'lı Napoli takımı tarihinde ilk ve son kez İtalya şampiyonu olmuştu.

## KAYNAKLAR

- Adam, H, (1998), Kunst Statt Elektriziteat, Bauwelt, No: 40,s.220-232
- Affentranger, C., (2000), Eine Stadt im Umbruch, Deutsche Bauzeitschrift, No:2,s.33-38
- Ayalp, H.,(1975), Kentsel Dönüşüm Estetiği,Mimarlık,no:117,s.48-62
- Ballhausen, N., (1999), Gelandet auf der Herzobase, Bauwelt, No: 34,s.45-67
- Basatemür, B.- S., (2001), Londra' nın Eski Liman Alanları: Docklands, XXI, mart-nisan,s.25-46
- Baumann, A., (1996), Kunst, Landschaft und Ruhrgebiet, Bauwelt, No:48,s.240-248
- Bergen, T., (1993), Eine Probe um Kop van Zuid, Bauwelt, No: 48,s.660-668
- Boeri, S., (1997),The Port of Genoa Plan,Concepts design for a mobile territory,L'arca, ocak,s.52-60
- Boeri, S., (1999), Preliminary Project for the Port Napoli Passenger Area,L'arca, kasım,s.34-37
- Buchanan, K., (2000),Titanic Triumph,Bauwelt,No: 63,s.770-789
- Chaline, C., (2001), Les Docklands de Londres Regeneratition urbaine en Europe, L'architecture d'aujourd'hui, ocak-şubat,s.16-19
- Cres, C., (1997), Docks sur Mediterranee Restructuration, Marseille,techniques-architecture, temmuz,s.47-56
- Domeisen, O., (2000), Monuments to a Nation, Werk Bauen und Wohnen, No: 9,s.23-32
- Drescher, F.,(1991), Umstrukturierung Antwerpen, Bauwelt, No: 29,s.148-157
- Duncan, B., (1999), Centre Allemand du Design, techniques-architecture, temmuz,s.87-93
- Escher, G., (1999), Ausbau des Duisburger Innenhafens, Bauwelt, No: 29,s.160-179
- Eşkar, F., (1997), Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, No: 910,s.24-37
- Finch, P.,(1999), What the Task Force Wants, the architect's journal, temmuz, s.34-50
- Friedrich, J., (2000), An der Elbe in Geestacht, Bauwelt, No: 29,s.157-174
- Geuze, K.,(1996), Neue Projekte am Hafen Schouwburgplein,Bauwelt, No: 48,s.304-318
- Haliç Staj Tutanakları, (1993)
- Hornecker, M.,(2000), Friche Ferroviaire, Munich, L'architecture d'aujourd'hui, nisan,s.23-40
- IBA Emscherpark Kataloğu, (1999)
- Internet, (2001)
- İstanbul Anakent Belediyesi Belgeleri, (2001)

## İstanbul Ansiklopedisi

- JFP, (1997), Premices d'une Metamorphose site de Renault a Boulonge, techniques-architecture, temmuz,s.122-120
- Keroman Yarışma Kataloğu, (1999)
- Köksal, G., (1996), Haliç Tersaneleri Tarih-Teknoloji Gelişim Süreci ve Korunum Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, No: 768
- Llano, P., (1998), Reorganization of the Vigo-Barcelona, Architettura Progetti,No: 8,s.27-34
- Mancke, C., (1996), Tokyo Metropolitan Waterfront Subcenter, JA, yıllık,s.23-34
- Mambro, A., (1998), Boston Deniz Kıyısının Yeniden Düzenlenmesi,L'arca, şubat,s.34-39
- Mead, A., (1998), Conserving a Monument of the Industrial Past, the architects journal, temmuz,16-24
- Molen, C., (1999), Sandwich City, the architect's journal, nisan,s.48-56
- Müller-Wiener, (1994)
- Nadal, L., (2001), Osaka le Port, L'aéroport et la ville globale, L'architecture d'aujourd'hui, ocak,s.78-96
- Novaselic, T., (1996), Rehabilitation the Chelsea Piers, the architect's journal, mart,s.12-15
- O'Looney, B., (2000), New Buildings and Projects, AA Files, No: 40,s.23-58
- Pevsner, N., (1999), Docklands Defined, the architect's journal, şubat,s.36-40
- Powell, K., (1999), Rogers's Projects on Thames, the architect's journal, şubat,s.95-103
- Rompf, P., (1999), Am grünen Strand der Emscher, Bauwelt, No:29,s.180-189
- Schneier-Madanes, G., (2001), Buenos Aires Aborde son Estuaire, L'architecture d'aujourd'hui, ocak,s.23-45
- Stich, T., (1999), Umwandlungsprojekte am Nantes Hafen, Baumeister, eylül,s.67-72
- Stundenberger, M., (1998), Urban Design on VW District, the architect's journal, mayıs,s.42-47
- Tanyeli, G., (1998), Endüstri Arkeolojisi, Artkitekt, temmuz,s.29-35
- Tilman, H., (1999), La Hollande: Refaite ou Defaite, L'architecture d'aujourd'hui, eylül.s.67-73
- Wegerhoff, E., (2000), Die Erweiterungder Jubilee Line, Baumeister, haziran,s.71-78
- Welter, V., (1998), New Labour, Neues London, Bauwelt, No:40,s.304-312
- Wenzel, M., (2000), Blick ins Areal der Nachindustriellen Braunkohlelandschaft, Werk Bauen- Wohnen, eylül,s.24-38
- Wettbewerbe, (1989, 1992, 1997)s.23-28,s.72-89,s.55-63

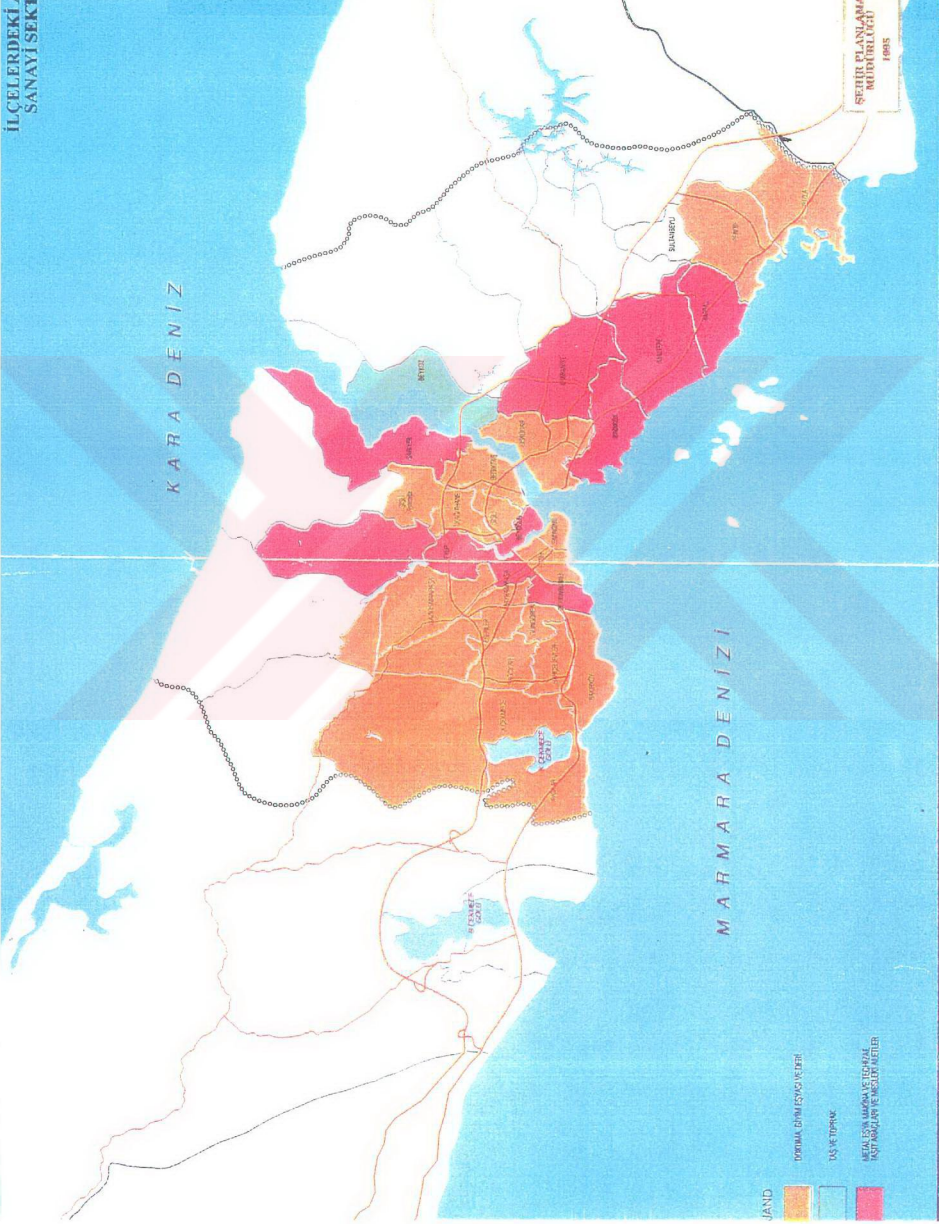


Wilson, A., (2001), Quand L'urbain prend le large ville Ports, L'architecture d'aujourd'hui,ocak,s.46-52

Zaoui, M., (1997), De la Rehabilitation a la Reconversion les fruits d'une culture Sydney, techniques- architecture, temmuz,s.59-67



Ek 1. İSTANBUL KENTİ MEVCUT DURUMU GÖSTERİR HARİTALAR  
Ek 1.1. İSTANBUL İLÇELERİNDEKİ AĞIRLIKLIL SANAYİ SEKTÖRLERİNİ GÖSTERİR HARİTA



0 500 1000  
METER

BEŞİKTAŞ  
ŞİŞLİ  
BEYOĞLU  
BEYOĞLU  
ÜSKÜDAR  
KADIKÖY  
SARİYER  
ÜMRANİYE  
ZEYTİNBURNU  
ŞİLE

ŞEHİR PLANLAMA  
MÜDÜRLÜĞÜ  
1995

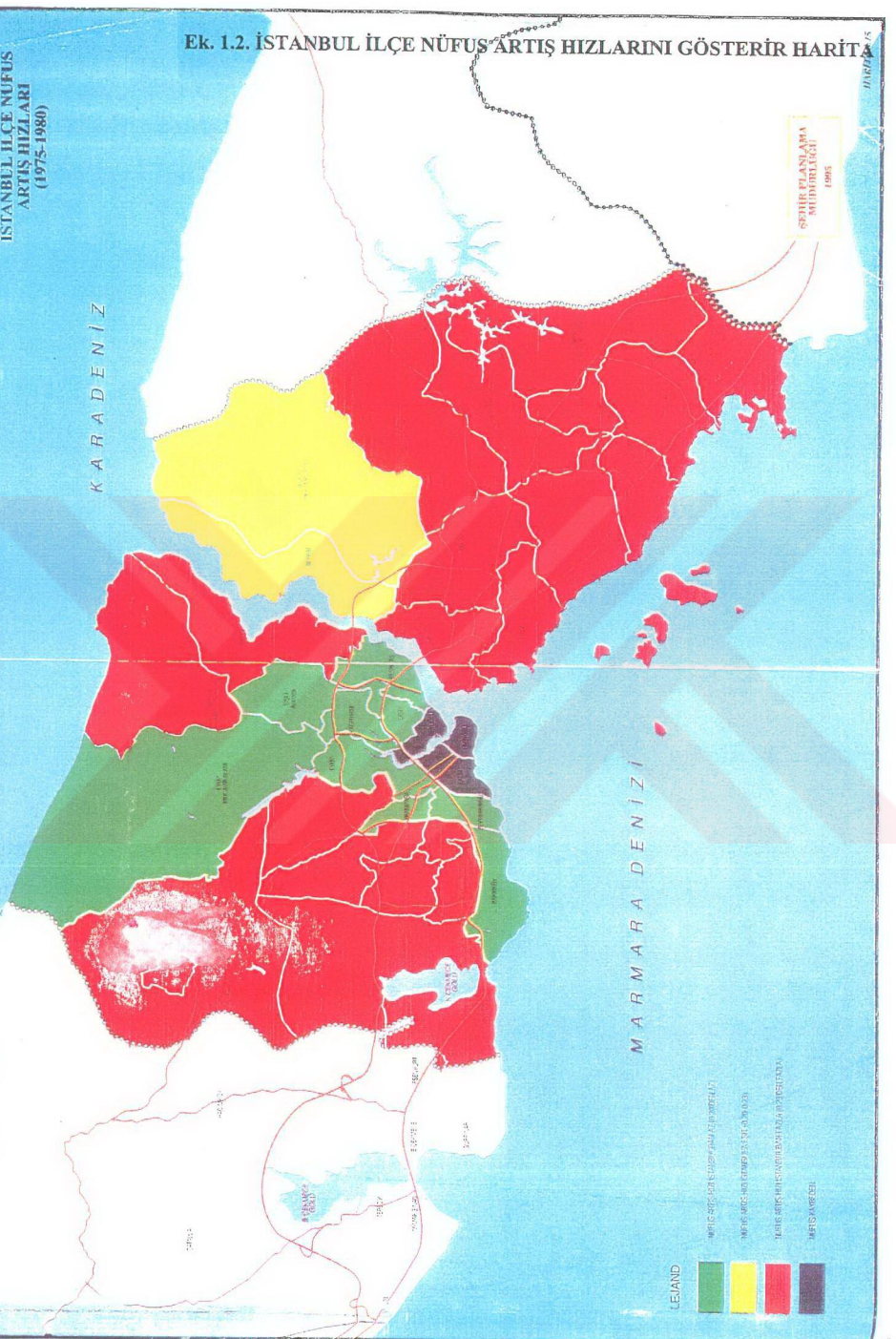
KARADENİZ

MARMARA DENİZİ

ŞEHİR PLANLAMA  
MÜDÜRLÜĞÜ  
1985

LEGJEND

- NÜFUS ARTIŞ HIZI %10 VE DÜŞÜK
- NÜFUS ARTIŞ HIZI %10-20 ARASI
- NÜFUS ARTIŞ HIZI %20-30 ARASI
- NÜFUS ARTIŞ HIZI %30 VE ÜZERİ























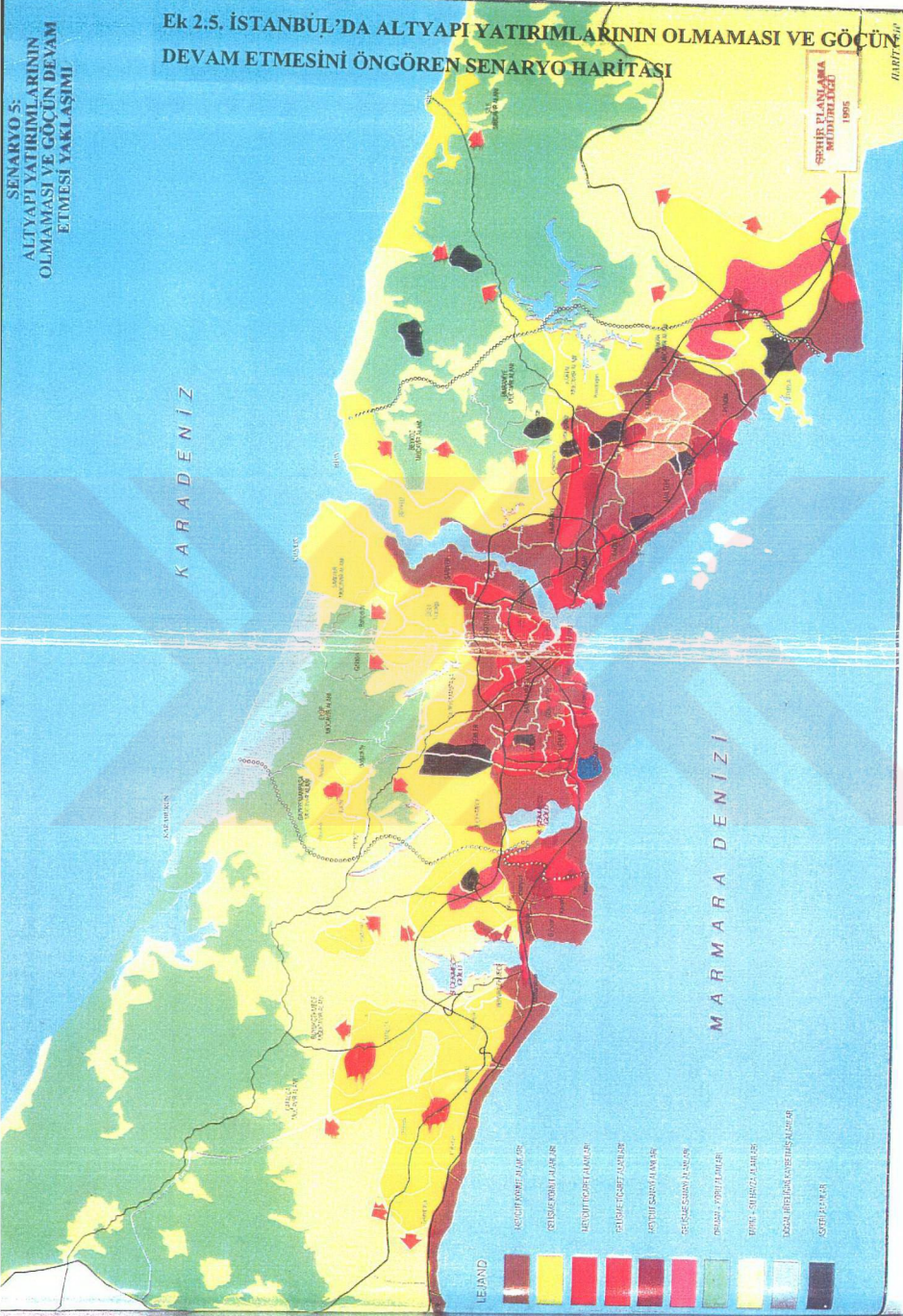
# Ek 2.5. İSTANBUL'DA ALTYAPI YATIRIMLARININ OLMAMASI VE GÖÇÜN DEVAM ETMESİNİ ÖNGÖREN SENARYO HARİTASI

ŞEHİR PLANLAMA BÜYÜKŞİFİ  
1995

HARİT NO: 5

KARADENİZ

MARMARADENİZİ





# Ek 2.6. İSTANBUL'DA SANAYİNİN GELİŞİMİNİ VE KİRLİTİCİ SANAYİNİN DESENTRALİZASYONUNU ÖNGÖREN SENARYO HARİTASI

SENARYO 2025  
SANAYİNİN GELİŞİMİNİ VE  
KİRLİTİCİ SANAYİNİN  
DESENTRALİZASYONUNU  
YAKLAŞIMI

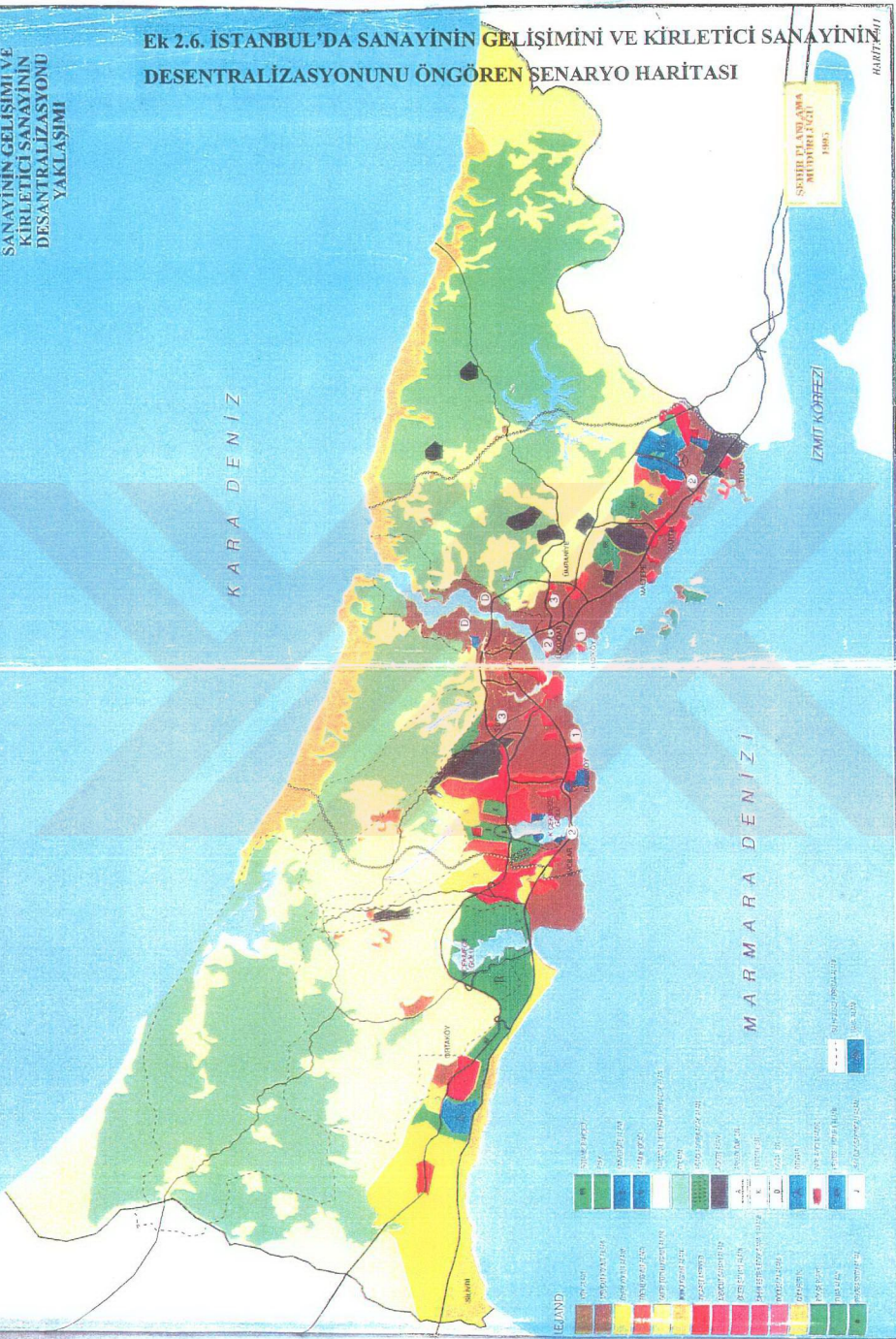
HARİTENİN

ŞEHİR PLANLAMA  
MÜDÜRLÜĞÜ  
1993

K A R A D E N İ Z

İZMİR KÖRFEZİ

M A R M A R A D E N İ Z İ



LEJAND

- |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 |



# Ek 3. İSTANBUL' UN ÖNÜMÜZDEKİ ON YILI İÇİN KENTSEL GELİŞİM ALTERNATİF PLANI

HEKİMLİK

ŞEHİR PLANLAMA  
BİREYLERİ  
1995

KARA DENİZ

İZMİT KÖRFEZİ

MARMARA DENİZİ

LEGEND

1	Yüksek katlı konut alanları
2	Orta katlı konut alanları
3	Düşük katlı konut alanları
4	Yazlık alanları
5	Yazlık alanları
6	Yazlık alanları
7	Yazlık alanları
8	Yazlık alanları
9	Yazlık alanları
10	Yazlık alanları
11	Yazlık alanları
12	Yazlık alanları
13	Yazlık alanları
14	Yazlık alanları
15	Yazlık alanları
16	Yazlık alanları
17	Yazlık alanları
18	Yazlık alanları
19	Yazlık alanları
20	Yazlık alanları
21	Yazlık alanları
22	Yazlık alanları
23	Yazlık alanları
24	Yazlık alanları
25	Yazlık alanları
26	Yazlık alanları
27	Yazlık alanları
28	Yazlık alanları
29	Yazlık alanları
30	Yazlık alanları
31	Yazlık alanları
32	Yazlık alanları
33	Yazlık alanları
34	Yazlık alanları
35	Yazlık alanları
36	Yazlık alanları
37	Yazlık alanları
38	Yazlık alanları
39	Yazlık alanları
40	Yazlık alanları
41	Yazlık alanları
42	Yazlık alanları
43	Yazlık alanları
44	Yazlık alanları
45	Yazlık alanları
46	Yazlık alanları
47	Yazlık alanları
48	Yazlık alanları
49	Yazlık alanları
50	Yazlık alanları
51	Yazlık alanları
52	Yazlık alanları
53	Yazlık alanları
54	Yazlık alanları
55	Yazlık alanları
56	Yazlık alanları
57	Yazlık alanları
58	Yazlık alanları
59	Yazlık alanları
60	Yazlık alanları
61	Yazlık alanları
62	Yazlık alanları
63	Yazlık alanları
64	Yazlık alanları
65	Yazlık alanları
66	Yazlık alanları
67	Yazlık alanları
68	Yazlık alanları
69	Yazlık alanları
70	Yazlık alanları
71	Yazlık alanları
72	Yazlık alanları
73	Yazlık alanları
74	Yazlık alanları
75	Yazlık alanları
76	Yazlık alanları
77	Yazlık alanları
78	Yazlık alanları
79	Yazlık alanları
80	Yazlık alanları
81	Yazlık alanları
82	Yazlık alanları
83	Yazlık alanları
84	Yazlık alanları
85	Yazlık alanları
86	Yazlık alanları
87	Yazlık alanları
88	Yazlık alanları
89	Yazlık alanları
90	Yazlık alanları
91	Yazlık alanları
92	Yazlık alanları
93	Yazlık alanları
94	Yazlık alanları
95	Yazlık alanları
96	Yazlık alanları
97	Yazlık alanları
98	Yazlık alanları
99	Yazlık alanları
100	Yazlık alanları

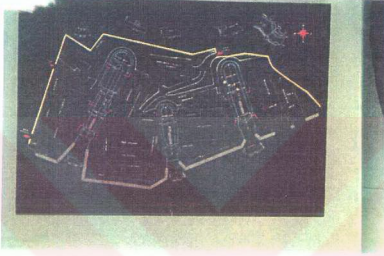


ALTERNATİF PLAN

#### Ek 4. HALIÇ KIYI BÖLGESİ SİLÜET FOTOĞRAFLARI



**Ek 5. HALIÇ TERSANELERİ FOTOĞRAFLARI**



## ÖZGEÇMİŞ :

Doğum Tarihi 16.03.1974

Doğum Yeri İstanbul

Lise 1985-1993

Lisans 1994-1999

İstanbul Alman Lisesi

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi

Mimarlık Bölümü

