

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL KIYI ALANLARINDA YER ALAN SANAYİ  
BÖLGELERİNDE DÖNÜŞÜM STRATEJİLERİNİN  
DEĞERLENDİRİLMESİ;  
HALIÇ – TERSANELER BÖLGESİ**

Y. Mimar Bora YERLİYURT

**FBE Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Şehir Planlama Programında  
Hazırlanan**

**DOKTORA TEZİ**

**Tez Savunma Tarihi** : 18 Kasım 2008  
**Tez Danışmanı** : Prof. Dr. Emre AYSU (YTÜ)  
**Jüri Üyeleri** : Prof. Dr. Zekiye YENEN (YTÜ)  
: Prof. Dr. Cengiz GİRİTLİOĞLU (İTÜ)  
: Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI (İTÜ)  
: Prof. Dr. Zekai GÖRGÜLÜ (YTÜ)

İSTANBUL, 2008

# İÇİNDEKİLER

	Sayfa
TABLO LİSTESİ.....	vi
ÖNSÖZ .....	viii
ÖZET .....	ix
ABSTRACT .....	xi
<b>1. GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>
1.1 Tezin Amacı .....	3
1.2 Tezin Sınırları.....	5
1.3 Problemin Tanımı .....	6
1.4 Tezin Varsayımları .....	7
1.5 Tezin Yöntemi .....	8
<b>2. KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI, İÇERİĞİ VE TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDEKİ GELİŞİMİ .....</b>	<b>11</b>
2.1 Kentsel Dönüşüm ile İlgili Tanımlar- Kavramlar.....	11
2.2 Kentsel Dönüşümün Tarihsel Süreç İçindeki Gelişimi.....	22
2.3 Kentsel Dönüşümün Kent Planlamadaki Rolü ve Özellikleri.....	29
2.4 Türkiye'nin Planlama Süreci Paralelinde Kentsel Dönüşüm Kavramının Ortaya Çıkışı ve Gelişimi .....	32
2.5 Bölüm Değerlendirmesi .....	42
<b>3. KIYILARDA YERALAN SANAYİ ALANLARININ DÖNÜŞÜM SÜRECİ</b>	<b>45</b>
3.1 Sanayileşme Süreci .....	45
3.1.1 Sanayi ve Sanayileşme Kavramları .....	45
3.1.2 Dünya'da ve Türkiye'de Sanayileşme Sürecine Genel Bir Bakış.....	46
3.1.3 Sanayinin Yer Seçiminde Faktörler Ve Eğilimler .....	50
3.1.4 Tarihsel Süreç İçinde İstanbul'da Sanayinin Yer Seçimi ve Gelişimi.....	55
3.2 Kıyı Alanları ve Sanayi – Kıyı İlişkisi.....	62
3.2.1 Kıyı Kavramı ve Kıyı Alanlarının Önemi.....	63
3.2.2 Tarihsel Süreçte Kentsel Kıyı Alanlarının Kullanımları .....	66
3.3 Sanayisizleşme Süreci – Sanayi Toplumundan Bilgi Toplumuna Geçiş.....	71
3.3.1 Sanayi ve Yan Fonksiyonlarının Kıyı Alanlarından Geri Çekilme Süreci .....	74
3.4 Kentsel Kıyılarda Uygulanmış Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri.....	75
3.5 Bölüm Değerlendirmesi .....	100
<b>4. HALIÇ TERSANELER BÖLGESİ ve GERİ ALANI.....</b>	<b>102</b>
4.1 İstanbul Metropoliten Alanında Haliç .....	102
4.1.1 Konumu, Çevre İlişkileri Ve Sınırlar.....	102
4.1.2 Doğal Yapı .....	102
4.1.3 Ulaşım .....	103
4.1.4 İstanbul'un Tarihsel Gelişimi İçerisinde Haliç Fiziksel Mekan ve Silüetinin	

	Gelişimi.....	106
4.1.5	Haliç'e Kimlik Kazandıran Öğeler.....	112
4.2	Haliç'in Planlama Süreci .....	122
4.3	Alan Çalışması.....	131
4.3.1	Dönüşümün Gerçekleşeceği Öngörülen Alan Bütününde Analitik Bakış.....	135
4.3.1.1	Fiziksel Yapı Analizi .....	135
4.3.1.2	Sosyal Yapı Analizi .....	139
4.3.1.3	Ekonomik Yapı Analizi .....	141
4.3.2	Dönüşümü Tetikleyeceği Öngörülen Alanlara Detaylı Bir Analitik Bakış .....	143
4.4	Bölüm Değerlendirmesi .....	149
<b>5.</b>	<b>ÇALIŞMA ALANINA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....</b>	<b>151</b>
5.1	Tersaneler Ve Çevresinde Konumlanan Küçük Sanayi Fonksiyonunun Yer Seçimi ve Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi.....	151
5.1.1	Çalışma Alanındaki Küçük Sanayi Yer Seçiminin Değerlendirilmesi.....	153
5.1.2	Çalışma Alanındaki Küçük Sanayinin Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi.....	164
5.2	Kentsel Dönüşüm Kapsamında Alanda Yer Alacak Fonksiyonların Seçilmesine İlişkin Bir Değerlendirme Yaklaşımı.....	180
5.2.1	Modelin Soyut Yapısı .....	181
5.2.2	Modelin Çalışma Alanına Uygulanması.....	183
<b>6.</b>	<b>GENEL DEĞERLENDİRME .....</b>	<b>192</b>
	KAYNAKLAR.....	198
	İNTERNET KAYNAKLARI.....	204
	EKLER.....	205
	Ek 1: Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri.....	206
	Ek 2: Kıtalara Göre Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri.....	213
	Ek 3: İstanbul Mevcut Ulaşım Sistemleri .....	216
	Ek 4: İstanbul, Osmanlı Dönemi Limanlar, Surlar, İskeleler, Mezarlıklar .....	217
	Ek 5: İstanbul, Osmanlı Dönemi Tepe Noktaları Ve Külliyyeler .....	218
	Ek 6: Haliç Kıyısındaki Sanayi Tesisleri Ve Dönüşüm Uygulamaları.....	219
	Ek 7: Alan Çalışması Bina Fonksiyon .....	226
	Ek 8: Alan Çalışması Zemin - Kat Fonksiyon.....	227
	Ek 9: Alan Çalışması Kat Adetleri .....	228
	Ek 10: Alan Çalışması Bina Durumu.....	229
	Ek 11: Alan Çalışması Bina Yapım Tekniği .....	230
	Ek 12: Alan Çalışması – Hanehalkı Anket Formu .....	231
	Ek 13: Alan Çalışması – Ticaret Anketi Formu .....	233
	Ek 14: Alan Çalışması – Sanayi Anketi Formu.....	234
	Ek 15: Çalışma Alanında Yer Alan Sanayi Birimleri.....	236
	ÖZGEÇMİŞ.....	241

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Kentsel Dönüşüm Süreci .....	15
Şekil 2.2 Kentsel Dönüşüm Konsepti .....	16
Şekil 2.3 Kentsel Dönüşüm Süreci .....	17
Şekil 2.4 İnsan Yerleşmelerinin Genel Evrim Süreci .....	23
Şekil 3.1 Barselona'daki Kentsel Dönüşüm Müdahale Bölgeleri .....	77
Şekil 3.2 Barselona Port Vell Plan Alanı .....	78
Şekil 3.3 Liverpool-Kentsel Dönüşüm Bölgesinin Konumu.....	80
Şekil 3.4 Liverpool-Dönüşüm Aksları .....	80
Şekil 3.5 Master Plan Kararları .....	81
Şekil 3.6 Master Plan Kıyı Dönüşüm Alanları .....	82
Şekil 3.7 Kings Waterfront Alan Fotoğrafı.....	82
Şekil 3.8 Kings Waterfront Master Plan Şeması .....	83
Şekil 3.9 Charlestown Bölgesi.....	85
Şekil 3.10 Charlestown Bölgesi Gelişim Planı.....	85
Şekil 3.11 Harbor Burnu'nun Konumu .....	87
Şekil 3.12 Harbor Burnu Gelişim Planı .....	88
Şekil 3.13 Rowes Limanı Konumu.....	89
Şekil 3.14 HafenCity Master Planı .....	92
Şekil 3.15 Cottonera Bölgesi.....	98
Şekil 4.1 Haliç Coğrafi Mekanının Topografik Analizi .....	103
Şekil 4.2 İlk Çağlarda Kent Planı .....	107
Şekil 4.3 Roma Döneminde Kent Planı .....	108
Şekil 4.4 Bizans Döneminde Kent Planı .....	108
Şekil 4.5 1453–1616 Döneminde Kent Planı .....	110
Şekil 4.6 Haliç Kıyılarında Bugüne Ulaşan Sanayi Mirası.....	116
Şekil 4.7 Haliç – Camialtı – Taşkızak Tersaneleri .....	120
Şekil 4.8 İlk çağlarda- 15 ve 16.yy.larda Haliçte Tersaneler .....	121
Şekil 4.9 Çalışma Alanının Belirlenmesindeki İlke Ve Süreçlerin Mekana Yansıması.....	132
Şekil 4.10 Çalışma Alanı 1.Etap ve 2.Etap Sınırları.....	133
Şekil 4.11 2.Etap Çalışmasında Anketlerin Gerçekleştirildiği Sanayi Birimleri .....	144
Şekil 4.12 Sanayi Alanında Yapılan İşin Konusu .....	145
Şekil 4.13 Sanayi Alanında İşletmelerin Kuruluş Yılları.....	145
Şekil 4.14 Sanayi Alanında İşletmelerin İşyeri Genişlikleri .....	146

Şekil 4.15 Sanayi Alanında İşletmelerde Çalışan Sayıları.....	146
Şekil 4.16 Sanayi Alanında İşletmelerin Hammadde Temin Ettiği Yerler .....	147
Şekil 4.17 Sanayi Alanında İşletmelerin İş Yerlerini Taşımak İstedikleri Yerler .....	147
Şekil 4.18 Sanayi Alanında İşletmelerin Tersaneler Yerine Gelmesini İsteddiği Fonksiyon..	148
Şekil 5.1 Küçük Sanayi İşletmelerin işyerlerini taşıma eğilimi .....	165
Şekil 5.2 Taşınma Eğilimindeki Küçük Sanayi İşletmelerinin Tercih Ettiği Yerler .....	165
Şekil 5.3 Ana iş kolları - İş Yerini Nakletme İsteği.....	167
Şekil 5.4 Kuruluş Yılı - Ana İş Kolu Arasındaki İlişki.....	168
Şekil 5.5 Kuruluş Yılı - Taşınma İsteği Arasındaki İlişki.....	168
Şekil 5.6 Çalışanın İkamet Yeri - Gelir Durumu ilişkisi.....	172
Şekil 5.7 Ek Mekan İhtiyacı - İş Yerini Nakletme İsteği İlişkisi .....	173
Şekil 5.8 Soyut Model Şeması.....	182
Şekil 5.9 Filtrelerin Soyut Yapısı .....	182
Şekil 5.10 Değerlendirme Matrisinin Soyut Yapısı.....	183
Şekil 5.11 Likert Ölçeğine Göre Fonksiyon Değer Aralığı .....	187
Şekil 5.12 Likert Ölçeğine Göre Parametrelerin Katsayı Aralığı.....	187
Şekil 6.1 Süreç Akış Şeması.....	197

## TABLO LİSTESİ

Tablo 1.1 Etaplar İle İlişkili Olarak Tezin Yöntemi.....	10
Tablo 2.1 Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Gelişim Süreci.....	27
Tablo 2.2 Dönüşüm Değişkenleri ve Uygulamaları .....	41
Tablo 3.1 Eski ve Yeni Sanayi Alanları Karşılaştırması.....	54
Tablo 3.2 Tarihsel Süreçte Kıyı Kullanımları.....	67
Tablo 3.3 İngiltere sanayi kentler nüfus değişimleri .....	73
Tablo 3.4 Grand Harbour Nüfus Değişimi.....	97
Tablo 4.1 Çalışma Alanı Yapı Stoku Fonksiyon Özellikleri .....	136
Tablo 4.2 Çalışma Alanı Yapı Stoku Zemin Kat Fonksiyon Özellikleri .....	137
Tablo 4.3 Çalışma Alanı Yapı Stoku Kat Adetleri Özellikleri.....	138
Tablo 4.4 Çalışma Alanı Yapı Stoku Bina Durumu Özellikleri.....	138
Tablo 4.5 Çalışma Alanı Yapı Stoku Bina Yapım Tekniği Özellikleri .....	139
Tablo 4.6 Çalışma Alanı Yapı Stoku Konut Büyüklüğü Özellikleri .....	139
Tablo 4.7 Çalışma Alanı Yapı Stoku Mülkiyet Özellikleri.....	140
Tablo 4.8 Çalışma Alanı Yapı Stoku Kira Bedelleri Özellikleri.....	140
Tablo 4.9 Çalışma Alanı Kullanıcılarının Alana Göçle Gelme Tarihleri .....	141
Tablo 4.10 Çalışma Alanında Uzmanlaşmış İş Kolları.....	142
Tablo 4.11 Çalışma Alanında Uzmanlaşmış İş Kollarının Mülkiyet Durumu.....	142
Tablo 5.1 İstanbul2010 AKB Master Plan Özet Kurgusu.....	162
Tablo 5.2 Ana iş kolları - İş Yerini Nakletme İsteği Çapraz Tablo.....	166
Tablo 5.3 Kuruluş Yılı - Ana İş Kolu Çapraz Tablo .....	167
Tablo 5.4 Mülkiyet Durumu – Taşınma İsteği Çapraz Tablo .....	170
Tablo 5.5 Çalışanların İkamet Yerlerinin Uzaklık Sınıflaması.....	171
Tablo 5.6 İkamet Yerleri – Gelir Durumu Çapraz Tablo.....	171
Tablo 5.7 Ek Mekan İhtiyacı - İş Yerini Nakletme İsteği Çapraz Tablo .....	173
Tablo 5.8 Tersanenin İşine Etkisi - İş Yerini Nakletme İsteği Çapraz Tablo .....	174
Tablo 5.9 $t$ Testi Sonuç Özet Tablosu.....	176
Tablo 5.10 Mülkiyet Ve Kira Bedeli İle Taşınma İsteği Arasındaki “Ki Kare” Tablosu.....	178
Tablo 5.11 Aynı Mekanda Olma İsteği İle Taşınma İsteği Arasındaki “Ki Kare” Tablosu ..	179
Tablo 5.12 Taşınma Koşulları Değişkeni İle Taşınma İsteği Arasındaki “Ki Kare” Tablosu	180
Tablo 5.13 Fonksiyon Ham Değerleme Tablosu Örneği .....	186
Tablo 5.14 Parametrelerin Ağırlık Katsayısı Örneği .....	187
Tablo 5.15 Fonksiyon Final Değerleme Tablosu Örneği.....	188

Tablo 5.16 Toplam Değer Tablosu .....	189
---------------------------------------	-----

## ÖNSÖZ

“Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerinin Değerlendirilmesi” konulu tez çalışmam süresince bilgi ve tecrübeleriyle beni yönlendirerek çalışmamın her aşamasında desteklerini esirgemeyen değerli hocalarım; danışmanım Sn. Prof. Dr. Emre Aysu ve Sn. Prof. Dr. Zekiye Yenen’e doktora eğitim süreci bütününde bana verdikleri emekler, ayırdıkları zaman ve bitmeyen sabır ve hoşgöruları için sonsuz teşekkür ve saygılarımı sunarım. Ayrıca tez çalışması sürecinde değerlendirme ve bilgi birikimleri ile çalışmama destek olan Sn. Prof. Dr. Cengiz Giritlioğlu’na içtenlikle teşekkür ederim.

Tez çalışması kapsamında gerçekleştirilen alan çalışmasında yapılan analitik çalışmalar (anket, tespit), verilerin dökümü, bilgi ve belgelerin grafik düzeni konularındaki katkılarından dolayı sevgili öğrenci arkadaşlarım Deniz Öztürk, Caner Altay, Kemal Bölükbaşı, Hakan Kavrazlı, Seçkin Baştürk, Serdar Sağlam ve İbrahim Alıcı’ya çok teşekkür ederim.

Çalışma süresince bana her konuda anlayış gösteren, bütün bölüm hocalarıma ve çalışma arkadaşlarıma ve çalışmamın her aşamasında çeşitli konulardaki yardımlarını hiç esirgemeyen Ozancan Özübal’a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca tüm eğitim hayatım boyunca bana verdikleri destek, gösterdikleri anlayış ve sabırdan dolayı sevgili annem, babam ve kardeşlerime teşekkür ederim.



## ÖZET

20.yüzyılın başlarında sanayileşmenin getirdiği sosyo-ekonomik sorunlar ve yeniden yapılanma süreçleri tartışılırken, 21.yüzyıla girerken sanayi sonrası toplumdaki dönüşüm süreci ve buna paralel olarak gelişen küresel değişimler gündeme gelmiştir. Küreselleşmeyle birlikte sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş süreci, sosyal ve ekonomik politikalarda olduğu gibi, özellikle gelişmekte olan ülkelerin kentleşme süreçlerinde de önemli değişikliklere neden olmuştur. Sanayi sektörünün yerini hizmetler sektörüne bırakması, kentlerin sosyo-ekonomik yapısıyla birlikte arazi kullanım desenlerini de etkilemiştir. Bu süreç içinde uygulanan desantralizasyon politikaları ile kent merkezlerinden geri çekilen sanayi fonksiyonunun boşalttığı alanların nasıl değerlendirilmesi gerektiği konusu önem kazanmıştır. Bu noktada ‘Kentsel Dönüşüm’ kavramı, kentsel planlamanın önemli bir enstrümanı olarak ön plana çıkmıştır.

Tez çalışması kapsamında, sanayisizleşme süreci sonucunda kentsel kıyı alanlarında konumlanan atıl kalmış sanayi alanları, kentsel dönüşüm bağlamında irdelenmiş ve benzer özellik gösteren Haliç kıyısında konumlanan tersaneler bölgesi ve geri alanı bu çerçevede değerlendirilmiştir.

Birinci bölümde; Tez çalışmasına ilişkin genel bir açılım yapılmıştır. Bu bağlamda çalışılan konuya ilginin sebepleri ve çalışmada amaçlanan neler olduğu ortaya konmuştur. Çalışma konusu ve süreci gereği konunun hangi sınırlar dahilinde ele alındığı ifade edilmiştir. Tez çalışmasına yön verecek çıkış noktası olan problemin tanımı ortaya konduktan sonra buna bağlı olarak konunun hangi varsayımlar doğrultusunda değerlendirileceği sunulmuştur. Son olarak ise varsayımlara bağlı değerlendirmelerin nasıl bir yöntemle yapılacağı belirtilmiştir.

İkinci bölümde; Tez konusu kapsamında çalışmanın en önemli kavramsal ayağını oluşturan ve konuya ilişkin çeşitli açılımlar sunan ‘Kentsel Dönüşüm’ olgusu irdelenmiştir. İlk olarak konu, kavramsal boyutuyla detaylı olarak ele alınmıştır. Bu konuda literatürde taranan kentsel dönüşümüne ilişkin kullanılan bir çok tanıma yer verilmiş ve bu tanımlar ışığında tez çalışması kapsamında kastedilen kentsel dönüşüm tanımı yapılmıştır. Daha sonra kentsel dönüşümün tarihsel süreç içinde izlediği gelişim-değişim süreci, aynı zamanda insan yerleşmelerin genel evrimi ile de ilişkilendirilerek ortaya konmuştur. Bununla birlikte endüstri devrimi sonrası kentlerde ortaya çıkan sorunları çözmeye yönelik müdahaleler içeren dönüşüm projeleri aracılığıyla günümüze kadar gelen temalar aktarılmıştır.

Günümüzde kent planlama pratiğinde önemli bir araç olan kentsel dönüşümün planlamadaki rolü ve özellikleri belirtildikten sonra Türkiye’de kentsel dönüşüm konusunun nasıl geliştiği irdelenmiştir. Bu kapsamda Türkiye’deki planlama sürecine paralel olarak bu sürecin hangi aşamasında kentsel dönüşüm kavramının ortaya çıktığı ve ne şekilde geliştiği ortaya konmuştur.

Üçüncü bölümde; Tez çalışması bağlamında ortaya konan problemin temelini oluşturan ‘Sanayi’ kavramı irdelenmiştir. Sanayileşme süreci ve buna bağlı olarak sanayinin yer seçim kriterleri Dünya ve Türkiye’deki eğilimler çerçevesinde ortaya konmuştur. Bu eğilimler doğrultusunda sanayinin kıyı kullanımında yer seçmesi açıklanarak kıyı alanları ve kıyı-sanayi ilişkisi vurgulanmıştır. Bununla birlikte, kıyı mekanının kentler açısından taşıdığı önem de ortaya konmuştur. Sanayileşme ile birlikte kentsel kıyı alanlarındaki eski sanayi alanlarının değerlendirilmesi konusu kentsel dönüşüm kavramı ile ilişkilendirilerek vurgulanmıştır. Buna bağlı olarak da tez konusu özelinde, kentsel kıyı alanlarındaki eski sanayi alanlarının nasıl değerlendirildiğine ilişkin bu alanlarda uygulanmış çeşitli dönüşüm projeleri irdelenmiştir.

Dördüncü bölümde; Çalışma alanı olarak seçilen, merkezdeki sanayinin geri çekilme sürecinin de etkisiyle büyük ölçüde atıl kalmış Haliç-Tersaneler Bölgesi ve geri alanı analitik olarak ele alınmıştır. Bu doğrultuda ilk olarak Haliç bölgesine genel bir bakışla İstanbul Metropolitan Alanı bütününde konum, çevre ilişkileri, doğal yapı, ulaşım, tarihsel süreç, silüet, imaj öğeleri kapsamında bir analitik yaklaşım ortaya konmuş, daha sonra Haliç'teki planlama süreci kent silüetine etkileriyle birlikte incelenmiştir.

Alan çalışması kapsamında ise ilk olarak, çalışma alanı sınırlarıyla birlikte tanımlanmış ve çalışmanın nasıl bir yöntemle gerçekleştirildiği anlatılmıştır. Tersane alanları da dahil olmak üzere bu bölgelerin kente ilerleyen bölümlerinde bulunan konut ve fonksiyon alanlarının değerlendirildiği bir alan çalışması gerçekleştirilmiştir. İki etaplı olarak gerçekleştirilen çalışmanın birinci etabında belirlenen sınırlar içerisinde kalan alanların, kent içindeki konumundan başlamak suretiyle fiziksel, sosyal, ekonomik profilinin çıkarılması amaçlanmıştır. Sosyo-ekonomik yapıya ilişkin veriler anket çalışmaları ile irdelenmiştir. İkinci etap çalışmaları ise tez konusu özelinde sanayi odaklı gerçekleştirilmiştir. Bu çalışma, alan sınırları dahilinde bulunan küçük sanayi işletmeleri ile gerçekleştirilen anket ve tespit çalışmalarını içermektedir. Bu çalışmada amaç varsayımlar doğrultusunda alanda bulunan küçük sanayinin dönüştürülebilir potansiyelini değerlendirebilecek verilere ulaşmaktır. Bu amaca yönelik yapılan anket çalışmasında elde edilen verilerin dökümü yapılarak elde edilen sonuçlar rakamsal ve grafik olarak ortaya konmuştur.

Beşinci bölümde; İlk olarak ikinci etap alan çalışmasından elde edilen sonuçların varsayımlar doğrultusunda değerlendirilerek çalışma alanındaki gerçekleştirilmesi öngörülen kentsel dönüşüm yaklaşımına ilişkin sorunlar ve potansiyeller ortaya konmuştur.

İkinci olarak ise yine çalışma alanında öngörülecek bir kentsel dönüşüm yaklaşımında, yeniden işlevlendirilecek tersane ve küçük sanayi alanlarının yeni işlevlerinin seçim sürecine ilişkin bir değerlendirme yöntemi kurgulanmıştır. Bu değerlendirme yöntemi ilk önce soyut olarak açıklanmış daha sonra da alan özelindeki parametrelere göre düzenlenmiş hali ortaya konmuştur.

Altıncı bölümde ise, tez çalışmasına ilişkin genel sonuçların ortaya konulduğu bir değerlendirme yer almaktadır. Bu çerçevede ilk olarak, bölgesel ve yerel kalkınma eğiliminde geliştirilen kentsel politikalar doğrultusunda günümüzün en önemli planlama araçlarından biri olan kentsel dönüşümüne ilişkin tez kapsamındaki sonuçlar ortaya konmuştur. Bununla birlikte tez konusu özelinde, eski sanayi alanlarının kentsel dönüşüm kapsamında ele alınma sürecinde, önem taşıyan bazı noktalar vurgulanmıştır.

Daha sonra, tez bağlamında ortaya konan kentsel dönüşüm proje alanlarının belirlenmesi ve projelerde öngörülecek fonksiyonların seçim süreçlerine ilişkin problematikler doğrultusunda çalışma alanı özelinde geliştirilen yaklaşımlara paralel olarak genel bir “süreç akış şeması” ortaya konmuş ve bu şemanın benzer kentsel dönüşüm süreçlerinde de kullanılabilirliği ifade edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Dönüşüm, Sanayi, K1y1, Sanayisizleşme, Haliç

## ABSTRACT

While in the beginning of the 20th century the socio-economic problems and restructuring issues brought by industrialization were being discussing, towards the 21st century the global factors in parallel with the transformation process of post industrial societies are started to be discussed. Supported by the globalization process of transition through industrial society to information society, besides the social and economical politics, it has also considerable modifications especially on urbanization process of developing countries. The installation of services instead the industrial sector is effected the socio-economic organization and the land use patterns of the cities. Though the implementation of decentralization politics, the approaches in order how to maintain the retreated industrial areas in the centre of cities rather gained importance. At this point, the 'Urban Transformation' concept is brought forth as a fundamental instrument of urban planning.

In the scope of this thesis, the retreated industrial areas during the deindustrialization process are examined and in accordance with this study the naval dock yard region and its hinterland in the Golden Horn is evaluated.

In the first section; a general descriptive explanation of the thesis is held. In this context the keen interest for this subject of the study and the aims are put forward. Related to the subject and its process the limits of the research are denoted. After defining the problem, the assumptions in the research is performed. Finally, the methodology used in the evaluation of the assumptions is determined.

In the second section; 'Urban Transformation' concept that is supposed to be one of the main instruments for the problem introduced in the context of this thesis is explicated. Initially, the concept of the thesis is searched in detail and studied. On this head all the different definitions in literature are searched and the explanation about urban transformation supported in the thesis is developed. Subsequently the history of urban transformation that followed the development-change process associated with the evolution of human settlements is also discussed. The themes composing the transformation projects that aimed to solve the problems arise in the cities after the industrial revolution are transmitted.

After the role and the characteristics of urban transformation as an important instrument in urban planning today, the development of urban transformation as a topic in Turkey is put forward. In this context firstly the process of planning in Turkey is indicated, then in which part of this process and how the urban transformation concept is taken place is discussed.

In the third section; 'industry' concept in the context of the underlying problem of the thesis is studied. The process of industrialization and the location criteria for the industries is introduced through the inclinations taking place among the world and in Turkey. In accordance with these inclinations the location of industries along the coasts is explained and the relation in between coast-industry is emphasized. Nonetheless, the consequence of coastal space for the cities' point of view is explained. The urban transformation fact aroused by the industrialization and the re-use of the abounded industrial urban coastal areas are also stated by different transformation projects.

In the forth section; the Golden Horn-Naval Dockyard region and its hinterland that is neglected during the decentralization process of central industrial functions perceived as the case area is examined analytically.

At first, the situation, environmental, communication and transportation, historical process, silhouette, image elements of the Golden horn is studied analytically in the context of Istanbul Metropolitan Area, then the planning process taking place in the Golden horn is investigated with its effects on the silhouette of the city as well.

In the context of the case study, the borders and the limits of the area are defined and the methodology of the research is explained. Behind the banks and the coastal functions including the Golden horn and Taşkızak dock yards, a residential and functional survey is held. On the first stage the situation, physical, social, economic profile of the area in the city is aimed to achieve. The socio-economic data is obtained by the questionnaires. The second stage of the case study is performed by focusing on the industry. This part consists of the analytical determinations and questionnaires implemented to the small industrial enterprises. Among the 130 enterprises in the study field interviews are realized with 67 of the enterprises. In this survey it is aimed to reach the data in order to evaluate the potential of the small industrial functions in accordance with the assumptions. The results of data breakdown are examined in graphics and numeric.

In the fifth section; According to the results of the second stage of the research the problems and potentials for urban transformation approach are discussed.

And latterly an evaluating methodology is edited for re-functioning of dock yards and small industrial functions in the urban transformation approach which will predict in the case area. The evaluation methodology is explained in abstract at first, and then the arranged frames according to the parameters are explicated for the case area.

In the sixth section, a general review of results of the study is taken place. In this framework firstly, the outcomes in the scope of the thesis regarding the urban transformation which is one of the most contemporary planning tool of our era, in accordance with the urban policies enhanced in consideration of the regional and local development are stated. Additionally, specifically in consideration of the subject of the thesis, some issues are emphasized which are important within the process of the evaluation of the former industrial areas in the scope of the urban transformation.

Following, a general “process flow chart” in parallel with the approaches enhanced specifically in accordance with the problematic related with the designation of the urban transformation areas presented within the context of the thesis and election processes of the functions which will be foreseen in the projects is stated. And the employability of the chart within the similar urban transformation processes is implied.

**Key Words:** Urban Transformation, Industry, Waterfront, Deindustrialization, Golden Horn

## 1. GİRİŞ

Kentler de canlı varlıklar gibi doğan, büyüyen, yapıları sürekli değişen toplumsal birimlerdir (Keleş, 2004). Kentler kuruldukları tarihlerden günümüze, her dönemin gerektirdiği farklı sosyo-ekonomik, toplumsal, politik ve teknolojik dinamikler doğrultusunda değişen yeni yaşam biçimlerine cevap verebilecek dönüşümlere ihtiyaç duyarlar. Bu dönüşümler sayesinde kent, kendini yeni koşullara göre yeniden kurgulayarak devamlılığını sağlamaktadır.

Kentlerde yaşanan ilk büyük çaplı dönüşümler sanayi döneminde ortaya çıkmıştır. Kentlerinin mekansal yetersizlikleri, artan nüfus, sağlıksız yaşam koşulları gibi sanayileşme temelli sorunlar bu dönemin ortak dönüşüm nedenleridir. Günümüzde ise, ülkemiz ve gelişmekte olan benzer ülke kentlerinde dönüşüm gerekliliğini oluşturan nedenler çeşitlilik göstermektedir. Fiziksel anlamda bakıldığında; günümüz kentlerinin mevcut yapı stoklarının fiziksel ömürlerini dolduruyor olmaları, altyapı problemleri, kentsel estetiğinin bozulması, sosyal anlamda bakıldığında; artan nüfusla birlikte yasadışı yapılaşan alanlar, kentlerin kimliksizleşmesi, teknolojik anlamda bakıldığında ise; ulaşım ve mekansızlaşma gibi genel başlıklar ile bu çeşitlilik açıklanabilir.

Söz konusu dönüşüm gereklilikleri “kentin yeniden üretimi” sürecini de beraberinde getirmektedir. Bu süreç kendiliğinden gelişebildiği gibi planlı bir biçimde de gerçekleşebilir. Kendiliğinden gelişen dönüşümlerin kente maliyeti yüksek olmaktadır. Benimsenecek planlı yaklaşımlar hem ekonomik anlamda hem de kentsel mekan anlamında kentin daha sağlıklı bir yeniden üretim süreci geçirmesini sağlar. Bu noktada karşımıza “Kentsel Dönüşüm” olgusu çıkmaktadır. Kentsel Dönüşüm ulus devlet anlayışının bir adım ötesine geçmiş ve küreselleşen dünyada kendine yer arayan kentlerin, yeni kimliklerinin yaratılması ve süreç içinde de bu kimliklerinin pazarlanabilmesi açısından son derece önemlidir.

20.yy’ın ikinci yarısında ekonomik durgunluk, yeni pazar arayışları, çevre kirliliği ve ulaşımdaki yeni gelişmeler kent merkezindeki mevcut sanayi alanlarının boşaltılmasını gündeme getirmiştir. Su kenarında yer alan, gerek teknolojik gerek ticari gerekse kültürel anlamda hızla gelişimini sürdüren kentlerde boşalan kent merkezleri turizm, rekreasyon gibi yeni çekim güçlerinin yaratılması bakımından önemli potansiyellere sahiptir (Hoyle, 1988). Böylesi bir durum küreselleşen dünyada kendine yer arayan kentlerin yeni kimliklerinin yaratılması ve ihtiyaçları olan donatıların yerleştirilmesine olanak sağlar. Bu anlamda kentsel alanlarda gerçekleştirilen dönüşüm projelerine bakıldığında bu projelerin önemli bir bölümünün kıyı alanlarında yer seçtiği görülmektedir. Bu durumun birkaç önemli sebebi

vardır.

İlk olarak; kentsel gelişimini tamamlamış sanayi sonrası kıyı kentlerine bakıldığında kentsel alanda müdahaleye en müsait bölgeler kıyı alanları olarak karşımıza çıkar. Çünkü sanayisizleşme sürecine giren bu kentlerdeki kıyı alanlarında bulunan sanayi dönemine ait fonksiyon alanlarının büyük bir bölümü atıl duruma gelir. Bu eski sanayi yapıları ya da alanları, küreselleşmeye ayak uydurma çabasındaki kentlerin “potansiyel yeni fonksiyon alanları”dır. Aynı zamanda yoğun kent merkezlerindeki yüksek rant değerine sahip sınırlı sayıdaki yatırım alanlarına en önemli alternatifi de sanayisizleşme sürecinde yeniden ele alınması gereken kıyı alanları oluşturmaktadır.

Bununla birlikte, kıyı alanları kentin nefes alma mekanları olarak düşünüldüğünde, su kültürüne sahip kentlerde fiziksel ve sosyal anlamda kent, kıyı ve insan ilişkisinin ne denli önemli olduğu gerçeği karşımıza çıkar. Sanayi dönemi fonksiyonlarıyla donanmış ve kentsel planlama anlamında müdahale edilmemiş kıyı alanlarının kent ile ilişkisi kopuktur çünkü kıyı bandı kullanımı insana yönelik tasarlanmamıştır. Günümüzde ise kentsel dönüşüm projelerinin hedefi, kent ile kıyı ilişkisini yeniden sağlayarak insan odaklı kıyı mekanları kurgulamaktır. Bu açıdan da kıyı alanları kentsel dönüşüm konusunda başlıca müdahale alanlarındandır.

Bir diğer sebep ise şöyle değerlendirilebilir; Günümüzün yoğun rekabet ortamında su kenarlarının yeniden değerlendirilmesinde ve yapılanmasında kent içinde farklı gruplardan farklı talepler ve öneriler gelmektedir. Bazı toplumsal örgütler kentte barınan insanların sosyal yaşam ve ruh sağlığı açısından parkları ve sosyal aktivite merkezleri önerirken; yatırımcılar ve şirket sahipleri bu tür alanlarda maksimum ticari potansiyelleri olan ofis, alışveriş, eğlence merkezleri veya otel gibi farklı fonksiyon önerilerinde bulunabilmektedir (Hall, 1993). Kıyı alanlarındaki dönüşümün insan odaklı ve daha çok kamusal kullanıma yönelik olması -uygulanan dönüşüm modeline göre- yatırımcılar (girişimciler) için çekici bir unsur olabilmektedir. Çünkü kıyı alanları bütün kente ait alanlardır. Sadece geri bölgelerine hizmet etmezler. Bu da kullanıcı sayısının sadece o bölgeyle sınırlı kalmayacağını gösterir. Kentsel dönüşüm sürecinde müdahale alanına öngörülecek fonksiyona göre hem yatırımcı hem de kullanıcı yararı dengeli bir şekilde gözetilebilir.

Bir çok anlamda buluşma ve aktarma noktasında bulunan İstanbul söz konusu kentsel dönüşümleri son on yıldır yaşamakta olan bir su kenarı kentidir. Kent, su kimliğini konumlandığı alanın doğal çevre verileri olan Marmara Denizi, Haliç ve Boğaz’ın yanısıra su

yüzeylerinin çevresinde yükselen kara parçaları ve tepelerinden almaktadır. Tez çalışmasında İstanbul'un en önemli su kenarı bölgelerinden biri olan Haliç örnek alan olarak seçilmiştir. Bu bölge, İstanbul Metropolitan Alanı'nın sanayisizleşme sürecinde fonksiyon değişikliklerine uğrayan ve halen bu değişim sürecinin devam etmekte olduğu geniş bir kıyı alanıdır. Bu kıyı bandında yer alan potansiyel müdahale alanlarından biri de eski tersaneler bölgesidir. Tez çalışmasında, eski tersane alanı ve geri bölgesi fiziksel ve sosyal özellikleri açısından irdelenerek bölgenin dönüşüm potansiyeline ilişkin değerlendirmeler yapılmış ve kentsel dönüşüm bağlamında öngörülen işlevlerin belirlenmesi konusunda bir yaklaşım ortaya konulmuştur.

### **1.1 Tezin Amacı**

Günümüzde gerçekleştirilen planlama çalışmaları incelendiğinde kentsel dönüşüm projelerinin birbirine benzeyen fizik mekan ve fonksiyon çözümlerine rastlanmaktadır. Bu projeler -küreselleşmenin de bir sonucu olarak- farklı coğrafyalarda birbirinin neredeyse aynı fonksiyonlara ve yapı tipolojilerine sahip mekanlar ortaya çıkarmaktadır. Bu durum 'yerin ayırt ediciliğinin' ve 'kimliğinin' oluşturulmasında ve hatta 'varolan kimliğin korunmasında problemlerle karşılaşıldığının bir göstergesidir.

Kentsel dönüşüm çalışmalarında karşılaşılan başka bir sorun ise parçacı yaklaşımlarla yaratılmaya çalışılan 'kent makyajı'dır. Kent makyajından kastedilen kentin önemli ve uğrak güzergahları üzerindeki parçaların güzelleştirilmesidir. Ancak bu yaklaşım biçimleri noktasal kalmaktadır. Çevreden soyutlanan, birbirinden kopuk, proje bazında noktasal çözümlerle doğru kentsel sisteme ulaşmak mümkün değildir.

Kentsel dönüşüm konusuna ilişkin bahsedilen temel sorunları uygulama ölçeğinde daha da çoğaltmak mümkündür. Ülkemizde bu uygulamaların özellikle son yıllarda yoğun olarak gündeme geldiği de düşünülecek olursa, ülke koşulları özelinde karşılaşılan sorunları çeşitlendirmek kaçınılmazdır. Bu doğrultuda tez çalışmasının en genel amacı günümüzde kentsel planlamanın en önemli uygulama araçlarından biri olan kentsel dönüşüm projelerinin doğru kurgulanmasına yardımcı olacak yaklaşımların irdelenmesidir.

"Kentsel Dönüşüm" olgusunun çok değişkenli ve birbirini zincirleme etkileyen bir dizge olduğunu söylemek mümkündür. Kentsel dönüşümüne konu olan alanlar dönüşüm gerekliliğini oluşturan sebepler açısından farklılık gösterirler. Eski kent merkezleri, fonksiyonunu yitiren sanayi alanları, afet riski taşıyan yerleşim bölgeleri, gecekondu alanları vb. köhneleşen,

sağlıksızlaşan, işlevini yitiren ve çeşitli sorunların yaşandığı kent parçaları kentsel dönüşüm olgusunun uygulama alanları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu uygulama alanlarının belirlenmesine yönelik değerlendirmeler kadar, uygulama sürecini başlatacak ateşleyici fonksiyonların seçimi de son derece önemlidir. Dünya örneklerine bakıldığında gözlenen genel eğilim bu fonksiyonların barınma (konut), kültür, turizm, rekreasyon, ticaret (ofis) aktiviteleri üzerinde yoğunlaştığıdır. Bu noktada önemli olan, müdahale alanının sosyo-ekonomik ve fiziksel özelliklerinin ön planda tutulduğu ve kamu-yatırımcı dengesinin sağlanabileceği fonksiyon seçimlerinin yapılabilmesidir.

Bütün bunlara bağlı olarak tez çalışmasının amacı; kentsel dönüşüm projelerinin gelişim ve uygulama süreçlerine katkıda bulunacak yaklaşımlar ortaya koymaktır. Bu amaç doğrultusunda hedeflenenler ise:

- Öngörülen alanların kentsel dönüşüm potansiyelinin değerlendirme sürecine,
- Kentsel dönüşüm kapsamında ele alınması öngörülen alanlara getirilecek fonksiyonların belirlenme sürecine ilişkin sistematik kurgular geliştirmektir.

Yurtdışında 1960'lerden sonra sıkça görülmeye başlayan kentsel dönüşüm çalışmaları - yukarıda bahsedilen bazı problemlere karşın- günümüze gelinceye kadar kuram, yasal taban, organizasyon, finansman, katılım ve uygulama gibi bir çok boyutuyla belirli bir olgunluk seviyesine gelmiştir. Bunda merkezi ve yerel yönetimlerin, girişimcilerin ve kullanıcıların eşgüdüm içinde çalışmalarının ve sergilenen uzlaşmacı yaklaşımların payı büyüktür.

Ülkemizde de hızlı kentleşme nedeniyle günümüze kadar oluşan ve halen devam etmekte olan sağlıksız ve çarpık yapılaşmayı engelleyecek en önemli araçlardan biri olan “Kentsel Dönüşüm” çalışmaları son zamanlarda sıkça telaffuz edilen bir kavram olmasına karşın, hem niteliksel hem de niceliksel olarak istenilen düzeye ulaşamamaktadır. Bu noktada tez çalışması, gelişmekte olan ülkemizde kentsel dönüşümü gerekli kılan etmenleri tanıma, ortaya koyma ve bu etmenler bağlamında farklı değişkenlere göre yeni yaklaşımlar sunma, kentsel yeniden üretim sürecinin erişebileceği noktaların kestirilmesi, dönüşüm sürecinden neler beklenebileceğinin bilinmesi açısından önem taşımaktadır.



## 1.2 Tezin Sınırları

### *Kavramsal sınırlar;*

Tez çalışması, başlığı itibariyle üç temel kavramı barındırmaktadır; kentsel dönüşüm, sanayi ve kıyı. Kentsel dönüşüm gibi çok yönlü bir kavram, çalışma kapsamında sanayi ve kıyı alanlarıyla ilişkilendirilerek ele alınmıştır. Kentsel dönüşüm konusu, sanayisizleşme sürecindeki kentlerdeki dönüşüm alanları da dikkate alınarak, kentsel kıyı alanlarında yer alan, atıl kalmış sanayi alanları ve çevresi özelinde ele alınmış ve kıyı alanlarında gerçekleşen ya da gerçekleşecek olan uygulama süreçleri, sorunları ve bunlara ilişkin yeni açılımlar irdelenmiştir.

### *Literatüre ilişkin sınırlar;*

Kentsel dönüşüm konusu ülkemizde özellikle son yıllarda tartışılmaya başlanan bir kavram olması açısından dilimizde yazılmış bilimsel kaynak oldukça azdır. Mevcut yazılmış kaynaklar ise uluslararası literatürün gerisinde kalmaktadır. Bu sebepten, çalışmanın kavramsal açıklamasında yapılacak tanımlar literatür taramaları sonucunda ulaşılan hipotetik tanımlar olarak kabul edilmelidir. Bu noktada tezin bir amacı da kentsel dönüşüm konusunda ulusal yazına yeni bir katkı sağlamaktır.

Bir başka konu ise bu çalışmada incelenen ya da referans kabul edilen örneklerin yurtdışında gerçekleştirilen örnekler olmasıdır. Bu çalışma kapsamında sanayileşme sürecini çok önceden tamamlamış ve dolayısıyla ülkemizin son yıllarda yoğun olarak yaşadığı kentsel problemleri daha önceden yaşamaya başlamış ve kısmen çözmüş olan ulus veya kentlerin uyguladığı kentsel dönüşüm modellerini örnek olarak incelemek uygun görülmüştür. Bu örneklerin nitelik ve nicelik açısından çok çeşitlilik göstermesi de tez çalışmasında konu edilecek başlıklarla örneklerin örtüşmesi açısından önemlidir.

### *Alan çalışmasına ilişkin sınırlar;*

Çalışma alanı, tez çalışması kapsamında Haliç tersaneler bölgesi ve geri alanı olarak tanımlanmış ve İstanbul Metropolü ve Haliç bütününden gelen analitik bir bakışla irdelenmiştir. Çalışma alanı detayında belirlenen sınırlar ise doğal yapı verileri ile insan yapısı çevre verileri çakıştırılarak, eşikler ve insan davranışları ışığında belirlenmiştir. Bu sınırlar dahilinde kalan dokuda alan çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

### 1.3 Problemin Tanımı

Dünya tarihinde teknolojik gelişmeler sanayi üretiminin gelişimini ve değişimini önemli ölçüde etkilemiştir. Sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş sürecinde yaşanan teknolojik gelişmeler ekseninde sanayi yapısal olarak ciddi değişimlere uğramıştır. ‘Düşeyde ayrışma’ kavramıyla birlikte üretim süreçlerinin ‘temel’ ve ‘uzmanlaşmış’ üretim şeklinde ayrışması, sanayi üretimini artık birbirini tamamlayan süreçler bütünü haline getirmiştir. Üretim örgütlenmesi ve buna bağlı olarak üretimin mekansal organizasyonunu da kapsayan bu yapısal dönüşüm, sanayinin kuruluş yeri tercihlerini de değiştirmiştir. Aynı ürün üretiminin farklı aşamalarını ve birbirini tamamlayan metallerin üretimini gerçekleştiren firmalar birarada bulunarak ‘mekansal yığılmaları’ yaratmışlardır. Bu mekansal yığılmaların yer seçiminin temelinde yatan ana unsur olan ‘terminal maliyetler’, ağır ve yer kaplayan girdilerden yararlanan sanayi kuruluşlarının kent çeperlerinde bulunan terminal noktalarına yakın yerlerde konumlanmasına neden olmuştur. Bununla birlikte, o zamana kadar kentsel mekanın temel fonksiyonlardan biri olan sanayinin kentsel alan dışına doğru kayması kentsel örüntüyü etkilemiştir.

İstanbul’a ve Haliç’in gelişimine bakıldığında da benzer bir gelişim gözlenmektedir. Tarihi Yarımada’nın çeperlerinde kurulan sanayi tesisleri daha sonraları kentin gelişmesi ve yayılması ile birlikte kent’in çekirdeği olarak adlandırılacak alan sınırları içerisinde kalmıştır. Kent içinde kalan bu kuruluşlar hem kentin hinterlandındaki yerleşmeler ve uluslararası bağlantılardan uzak kalmış hem de çevresel etkiler açısından kentte olumsuz izler bırakmıştır. Ülkemizde sanayi gelişiminin kentleşmeye koşut olduğu dönemlerde bu sektörde çalışan nüfusun ve aile fertlerinin barınma ihtiyaçlarını karşıladığı kaçak yapılaşma alanlarının önüne geçilememesi ve bu alanların zamanla meşrulaşması, kent merkezlerinde sağlıklı mekanların oluşması sürecini tetiklemiştir. Bütün bu sürecin günümüze taşıdığı İstanbul Metropolen kent merkezlerinde yer alan sanayilerin çevreye olumsuz yönde yaptığı fiziki ve sosyal etkilerinden dolayı plan kapsamında kentsel alan dışına çıkarılmaları bir gerekliliktir. Ancak bu sorun yapılan üst ölçekli planlarda karşılığını bulmasına rağmen planlama pratiği açısından henüz tam anlamıyla başarıya ulaşamamıştır.

Bir başka problematik ise yukarıda bahsedilen sanayinin merkezlerden geri çekilmesi sonrasında bu alanların nasıl değerlendirileceği konusudur. Bu alanlarda gerçekleştirilen dönüşüm projelerine bakıldığında alanda olması öngörülen fonksiyonların seçiminin planlama ilkelerinden bağımsız, rant odaklı sermaye gruplarının yatırım kararıyla şekillendiği

görülmektedir. Gündeme gelen bu tür projelerde çoğu zaman kamu yararı ilkesi veya kentin ihtiyaçları ya da alan özelindeki birtakım kriterler gözardı edilerek atanan (belirlenen) fonksiyonlar karşımıza çıkmaktadır. Kıyı alanlarının kentler için ne denli önemli olduğu da düşünüldüğünde kentsel kıyı alanlarındaki eski sanayi bölgelerine yüklenecek yeni işlevlerin seçimi konusu bir kat daha önem kazanmaktadır. Bu bağlamda bir su kenti olan İstanbul'da da kent için büyük bir potansiyel olan ve kent bütününde çok az bir yüzey kaplayan bu kıyı alanlarının verimli bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Son yıllarda Salı Pazarı (Galataport), Haydarpaşa, K.Çekmece, Kartal kentsel dönüşüm projeleri gibi alt yapısı hazırlanmadan, yeterince paylaşılmadan ve tartışılmadan projelendirilen, oldu bittilerle, yerel yönetimlerin bile devre dışı bırakılarak merkezi hükümet kanalıyla gerçekleştirilmeye çalışılan projelerdeki işlev seçimleri de yukarıda belirtilen planlama kriterlerinden yoksun ve rant odaklıdır. Bu bakış açıları İstanbul gibi önemli bir su kentine geri dönüştürülemez zararlar verebilecektir.

Kentsel dönüşüm alanlarının belirlenme süreci, bütüncül planlama yaklaşımı kapsamında düşünüldüğünde, dönüşüm sürecinin başlangıcı ve en önemli noktalarından biridir. Ülkemizde bu konu da ayrı bir problem noktası olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentsel dönüşüm, belediyeler için 'seçim yatırımı', yatırımcılar için ise 'gayrimenkul üretme ve pazarlama aracı' gözüyle bakılacak kadar sığ bir şekilde ele alınmaktadır. Kentsel alan dışında ve hatta tarım arazilerini bile kapsayan alanlarda, belirli bir bölgedeki tüm mülkiyet hakkını ele geçirdikten sonra sahip olunan mülkiyet sınırları doğrultusunda belirlenmiş 'kentsel dönüşüm alanı' adı altında konut siloları yapan bakış açıları kentsel dönüşüm kavramının da içinde boşaltıldığını göstermektedir.

Bu noktada, tez çalışması bağlamında üzerinde durulacak problemlerin tanımı aşağıdaki başlıklar altında özetlenmiştir:

- Kentsel merkezlerdeki sanayi fonksiyonunun yer seçim yanlışlığı,
- Kentsel dönüşüm alanlarının belirlenme mantığı/mantıksızlığı,
- Kentsel dönüşüm kapsamında yeniden işlevlendirilecek alanlara getirilecek fonksiyonların nasıl belirlenmesi ve/veya değerlendirilmesi gerektiği.

#### **1.4 Tezin Varsayımları**

Tez çalışması kapsamında çıkış noktası olan ana kabul, küçük sanayi birimlerinin kentsel merkezlerden taşınması ve bu alanların kentsel dönüşüm kapsamında ele alınması gerekliliğidir. Buna bağlı olarak çalışma alanı özelindeki temel varsayım ise şöyledir:

Alan dahilindeki sanayi fonksiyonunun desantralize edilmesi ve mevcut tersanenin yeniden işlevlendirilmesi hedefiyle ele alınması bölgedeki dönüşümü ateşleyecek temel başlangıç noktasıdır.

Problemin tanımında sözü edildiği gibi, kentsel dönüşüm alanlarının belirlenmesi sürecinde yapılması gereken, dönüşümü öngörülen alanın dönüşüm potansiyeline sahip olup olmadığının değerlendirilmesidir. Bu değerlendirme ölçütleri dönüşümü öngörülen alanın kendine özgü özelliklerine ve alandaki dönüşüm hedeflerine göre değişim gösterecektir. Bu doğrultuda, tez konusu kapsamında çalışılan alan (Haliç-Tersaneler bölgesi ve geri alanı) özelinde ele alınacak veriler aşağıdaki varsayımlar bağlamında değerlendirilecektir:

- Sanayinin mekanla ilişkisinin zayıf olması dönüşüm sürecinde olumlu bir etkiye sahiptir.
  - Bu hipoteze bağlı olarak mekan ilişkisini güçlendiren faktörlerden biri olan mülk sahipliği oranının düşük olması, sanayinin bölgeden taşınma eğilimini artırır.
  - Aynı zamanda sanayide çalışanların ikamet yerleri de taşınma eğiliminde avantaj ya da dezavantaj olarak etken faktörlerden biridir.
- Bölgede, sanayideki üretim çeşidinin mekana bağımlılığının düşük olması, sanayinin bölgeden taşınma eğilimini artırır.
- Bölgedeki sanayinin konumlandığı alanlardaki yapı-parsel ilişkileri ve altyapı olanakları gibi fizik mekanın koşullarını belirleyici özellikler, sanayinin bölgeden taşınma eğilimini etkileyen faktörlerden biridir.
- Bölgede gerçekleşen sanayi faaliyetlerinin tersane ile ilişkisinin varlığı sanayinin bölgeden taşınma eğilimini azaltır.
- Kullanıcıların dönüşüm sürecine bakış açısının olumlu olması dönüşüm (ikna) sürecinin uygulanabilir olması ve hızlı gerçekleşmesi açısından en önemli faktörlerden biridir.

## 1.5 Tezin Yöntemi

Tez çalışması genel anlamda üç etapta oluşmaktadır; kavramsal çerçeve, alan çalışması ve sonuç. Çalışma kapsamında ilk olarak konunun kavramsal çerçevesi irdelenmiş, daha sonra çalışma alanı olarak tanımlanan bölge özelinde gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda elde edilen teorik ve pratik veriler ortaya konmuştur. Son etapta da tezin varsayımları doğrultusunda, alan çalışmasında elde edilen verilerin değerlendirilmesi yapılmış ve bir değerlendirme matrisi önerisi ortaya konmuştur. Bu genel strüktür çerçevesinde çalışmanın farklı etaplarına farklı metodolojilerle yaklaşmıştır;

Konunun kavramsal çerçevesinin oluşturulması sürecinde ağırlıklı olarak literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Belirlenen tez kurgusu doğrultusunda anahtar konu başlıkları tespit

edilerek araştırılmaya başlanmıştır. Bu araştırmalar; teorik altyapıya yönelik kavramsal araştırmalar, konuya ilişkin örnek incelemeleri ve öngörülen çalışma alanına yönelik veri toplanması şeklinde ayrıştırılabilir. Eş zamanlı olarak çeşitli kütüphaneler, internet ve kurumlarda gerçekteşirilen çalışmalarda;

- Kütüphanelerden ulusal ve uluslararası çeşitli kitaplar, tezler, yayınlar, süreli yayınlar, vb.,
- İnternet ve elektronik veri tabanlarından çeşitli makale, tez ve diğer güncel veriler,
- Kurumlardan, çalışma alanı ve ilintili konulara ilişkin veriler toplanmıştır.

Ayrıca tez konusu ile ilgili katılım gösterilen çalıştay, sempozyum, seminer vb. toplantılardan da çalışmaya girdi sağlanmıştır.

Alan çalışması kapsamında belirlenen sınırlar çerçevesinde Haliç ve Taşkızak tersaneleri ve geri bölgesinde bulunan konut ve fonksiyon alanlarının değerlendirildiği bir analitik çalışma gerçekteşirilmiştir. Bu çalışma iki ayrı etap ve bu etaplara konu olan alanlardan oluşmaktadır.

- Kentsel dönüşümün gerçekteşeceği öngörülen alan bütününe ilişkin analitik çalışma,
- Kentsel dönüşümü tetikleyeceği öngörülen küçük sanayi birimlerinin yoğunlaştığı alana ilişkin detaylı bakış.

İkinci etapta yapılan alan çalışmalarının metodunu anket, mülakat ve tespit çalışmaları oluşturmaktadır. Gerçekteşirilen fiziksel tespitler alan dahilindeki yapı ve arazi kullanımını kapsamaktadır. Yapılan bu fiziksel analizlerden elde edilen veri tabanı, halihazır haritalarla dijital ortamda ilişkilendirilmiş ve haritalar güncellenmiştir. Birinci etapta gerçekteşirilen sosyal yapıya ilişkin anket çalışmalarının örneklem değerleri %2,8 iken küçük sanayi birimleri detayında yapılan ikinci etap anket çalışmalarında bu değer %51'dir. Her iki etapta yapılan alan çalışmalarından elde edilen veriler SPSS (Statistical Package for Social Sciences) programı aracılığıyla dijital ortama işlenmiş ve gerekli tablo ve grafiklerle ifade edilmiştir.

Çalışmanın sonuç bölümü de iki aşamalı olarak ele alınmıştır. İlk olarak çapraz tablolama yöntemi ile, tezin varsayımları ve alan çalışması sonucunda ortaya çıkan veriler paralelinde, çalışma alanındaki dönüşüm potansiyelinin varlığı değerlendirilmiştir. Bunun yanısıra istatistiksel önsav sına ma testlerinden biri olan 't testi' ve 'ki-kare' yöntemleri kullanılarak, yine alan çalışması sonucunda elde edilen veriler doğrultusunda yerel küçük sanayinin taşınma isteğini etkileyen önemli faktörler belirlenmiştir.

Daha sonra dönüşüm potansiyeli değerlendirilen alanda gerçekteştirilecek bir kentsel dönüşüm yaklaşımında, fonksiyon seçiminde kullanılabilir bir sistematik öngörölmüştür.

Tablo 1.1 Etaplar İle İlişkili Olarak Tezin Yöntemi

KAVRAMSAL ÇERÇEVE	y ö n t e m	LİTERATÜR / KAYNAK TARAMASI	KÜTÜPHANE	*** çeşitli kitaplar, tezler, yayınlar, süreli yayınlar
			İNTERNET VE DİJİTAL VERİ TABANLARI	*** çeşitli makale, tez ve diğer güncel veriler
			ÇEŞİTLİ KURUMLAR	*** çalışma alanı ve ilintili konulara ilişkin veriler
ALAN ÇALIŞMASI	y ö n t e m	1. ETAP - kentsel dönüşümün gerçekleşeceği öngörülen alan bütününe ilişkin analitik çalışma	*** tespit	
			*** anket	
			*** mülakat	
		2. ETAP - kentsel dönüşümü tetikleyeceği öngörülen küçük sanayi birimlerinin yoğunlaştığı alana ilişkin detaylı bakış	*** tespit	
			*** anket	
			*** mülakat	
SONUÇ DEĞERLENDİRME YAKLAŞIMI	y ö n t e m	1. SONUÇ - hipotezler bağlamında alandaki dönüşüm potansiyelinin değerlendirilmesi	çapraz tablolama	
			t testi	
			ki-kare yöntemi	
		2. SONUÇ - alanda gerçekleşecek olası kentsel dönüşüm kapsamında seçilecek işlevlere ilişkin değerlendirme matrisi	puantaj tablosu	

## 2. KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI, İÇERİĞİ VE TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDEKİ GELİŞİMİ

### 2.1 Kentsel Dönüşüm ile İlgili Tanımlar- Kavramlar

Tez çalışmasının bu bölümünde detaylı olarak değinilecek olan “kentsel dönüşüm” kavramı, kullanıldığı farklı platformlarda birbirinden farklı içeriklerle karşımıza çıkmaktadır. Bu içerik farklılaşmaları bölgesel (Amerika, kıta Avrupası, Uzakdoğu) olabildiği gibi ülkeler ölçeğinde de karşımıza çıkabilmektedir. Bunun başlıca sebeplerinden biri kentsel dönüşüm gerekliliğini oluşturan koşulların bölge, ülke hatta kentsel mekan özelinde çok farklı nedenlere dayanmasıdır. Bu farklı nedenler, ‘kentsel dönüşüm’ kavramının içeriği ve kastettiği anlam ile ilgili nüanslar oluşturur. Bu konu üzerinde yapılan yayınlardan da anlaşıldığı gibi bu nüanslar bilimsel platformlarda tartışılır durumdadır. Ülkemizde ise son yıllarda sıkça duyulmaya başlayan ‘Kentsel Dönüşüm’ kavramı henüz belirli bir bilimsel olgunluğa kavuşmamış ve daha yeni yeni bilimsel düzeyde paylaşılmaya başlanmıştır.

Ülkemizde kentsel dönüşüm konusunda yapılan çalışmaların temelinde de yabancı literatür olduğu için yukarıda bahsedilen kavramsal farklılaşmalar, ülkemizdeki çalışmalara da yansımıştır. Bu konuda bilimsel yazın dili olarak kullanılan İngilizce kavramlar ile bu kavramların ulusal yazınlarda kullanılan karşılıkları tartışılan bir noktadır. Bu çalışma kapsamında yapılan kavramsal araştırmalarda görülen genel eğilim uluslararası literatürde kullanılan ‘urban regeneration’ kavramının kentsel dönüşümün tam karşılığı olan ‘urban transformation’ kavramı yerine kullanıldığıdır. Kavramsal araştırmada ‘urban transformation’ ifadesine çok nadir rastlanmıştır. Zaten kentsel dönüşüm kavramının ulusal kaynaklı tanımlarında da genellikle ‘urban regeneration’ yani ‘kentsel yeniden üretim’ çerçevesinde oluşturulan farklı tanımlara rastlanmaktadır.

Bu çerçevede, tez çalışmasının temel kavramlarından biri olan ‘Kentsel Dönüşüm’e ilişkin kapsamlı bir terminolojik inceleme ve değerlendirme bu bölümde yapılmış, sonucunda da bu çalışma içinde yer alan kentsel dönüşüm kavramı ve buna ait alt başlıklardan ne kastedildiği tanımlanmıştır.

‘**Kentsel Dönüşüm**’ü oluşturan kelimelerin sözlük anlamlarına bakıldığında;

Kentsel; kente ait, kentle ilgili

Dönüşüm; olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum olma, tahavvül, inkılap,

transformasyon, anlamlarını ifade etmektedir\*.

Bu tanımlar ışığında kentsel dönüşüm, ‘kent ile ilgili her şeyin olduğundan başka bir biçime girmesi’ olarak basite indirgenebilir.

1958 yılında Den Haag kentinde yapılan 1. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Seminerinde uzmanların vardığı fikir birliği sonucunda, kentsel dönüşümün tanımı; “kentsel çevreyi değiştirmenin planlı bir girişim ile kent yaşamı ve mevcutta ya da gelecekte kullanılacak uygun alanlara olan ihtiyaçları belirlemek amacıyla ortaya atılan yenilenme fikri” olarak belirlenmiştir.

Keleş (2004), kentsel dönüşüm kavramını “Bir yerleşmenin belirli bir bölümü veya tamamını ilgilendiren bilinçli, sistematik ve planlı bir eylem” olarak nitelendirmiş ve her kentin sürekli bir dönüşüm durumunda olduğunun önemini vurgulamıştır. Bununla ilgili Claude Chalin şu hatırlatmayı yapar; “Kentsel dönüşümü kapsayan bütün eylemler kentin yeni imajına katkıda bulunacak gerekli fonksiyonları sağlamayı amaçlar” (Keleş, 2004). Yine bu ifadelere paralel olarak Atalık kentsel dönüşümü “yeniden geliştirmeyi ya da eski kent yerleşmelerinin günümüzün sosyal ve ekonomik koşullarına uygun şekilde değişiklik yapılmasını sağlamak” (Atalık vd., 1985), Hasol (1988) ise “Mevcut kentlerin ve merkezlerin günümüzün gereksinimlerine uydurulması ve yeniden tasarlanması amacıyla yeniden planlanması” olarak değerlendirmişlerdir.

Bir başka perspektifle kentsel dönüşüm Lichfield’a göre, kentsel bozulma süreçlerini daha iyi anlama ihtiyacından doğan ve gerçekleştirilecek dönüşümde elde edilecek sonuçların üzerinde oluşan uzmanlaşmadır (Lichfield, 1992). Donnison’a göre ise, kentsel çöküntü alanlarında yoğunlaşan sorunları eşgüdümlü bir biçimde çözümlmek için ortaya konulan yeni yol ve yöntemlerdir (Donnison, 1993).

Kentsel dönüşüm birçok etmene bağlı olarak yaşamın her anında ve alanında gerçekleşen, sürekli değişim özelliklerine sahip bir süreç olarak görülebilir (İncedayı, 2004). Tekeli’ye göre de günümüzde dönüşüm sözcüğü “Kentın parçalarının nitelik değiştirmesi” ya da “Kentın evrimsel bir oluşum geçirmesi”ne bir atıf olarak kullanılmaktadır. Bu ifadede kastedilen daha çok bir yapısal değişimdir. Kent sürekli bir dönüşüm mekanıdır. Kent değişik nedenlerle sürekli bir değişme dönüşme baskısı altındadır. Bu değişik nedenler; kentteki nüfus

---

\* Bkz: Türk Dil Kurumu Sözlüğü; www.tdk.gov.tr



hareketleri (shrinking – enlarging cities), kent ekonomisindeki gelişim, ulaşım ağındaki gelişmeler, teknolojik gelişmeler, yapısal eskimeler, afet riskleri, yasadışı yapılaşan alanlar, vb. gibi sıralanabilir (Tekeli, 2003). Healey’de (2002), Tekeli’nin söylediklerine paralel olarak, kentsel dönüşümü “evrilmekte olan dokular” olarak niteler. Evrilmekte olan kentsel dokuların, tüm toplumsal aktörlerin kaynaklarının, katılım içeren bir yaklaşımla oluşturdukları stratejik yönetim kapasitesi harekete geçirilerek ele alınabileceğini vurgular ve dönüşümün nasıl gerçekleştirileceği konusunda toplumsal aktörlerin katılımından ve stratejilerden bahseder (Healey, vd., 2002 ).

Dünder (2002), 1980’lerde başlayan küreselleşme hareketlerinin politik yansımalarını kentsel dönüşüm kavramı ile ilişkilendirmiş ve dönüşümü “küresel kentler sistemi içerisinde yeniden tanımlanan kentsel alanların fiziksel mekanda yeniden yapılandırılmasının bir gerekliliği” olarak tanımlamıştır. Bu tanımda eksik kalan, kentsel dönüşümün mekansal boyutu kadar önemli olan sosyal boyutudur. Buna yönelik olarak Tunçer (2002), kentsel dönüşümü sadece mekansal dönüşüm olarak değil, mekansal dönüşümün sosyal, kültürel ve ekonomik yapıya etkisi ve bu süreçlerdeki dönüşüm olarak ele almak gereğinden söz etmektedir. Kentsel dönüşüm mekanın sihirli bir biçimde kendini yenilemesi değil, ekonomik, sosyal ve fiziksel bir yeniden üretim sürecidir (Özkan, 2003).

Kentsel dönüşüm, geliştirme, yeniden geliştirme, sosyal ve çevresel koşulları iyileştirmek ve kentsel eskimeyle mücadele etmek için tasarlanan aktiviteler bütünüdür. Kentin ekonomik, sosyal ve çevresel canlılığını geliştirmek (iyileştirmek) ile ilgilidir. Daha önceden oluşmuş kaçak alanlara yaşanabilirlik ve canlılık getiren, yapıları, altyapıyı ve yapılaşmış çevreyi yenileyen ve ömrünü doldurmuş binaları yeniden ele alan geniş bir aktivite yelpazesini anlatır. Bu bağlamda kentsel dönüşüm için öncelikli alanlar; kent planlaması süreci boyunca özel ve kamusal yatırımların önerildiği ya da başlatılmış olduğu bölgeler olarak tanımlanır. Bu alanlar, planlama süreci boyunca olası yeni ihtiyaçlar, fırsatlar ve öncelikler doğrultusunda tanımlanır\* .

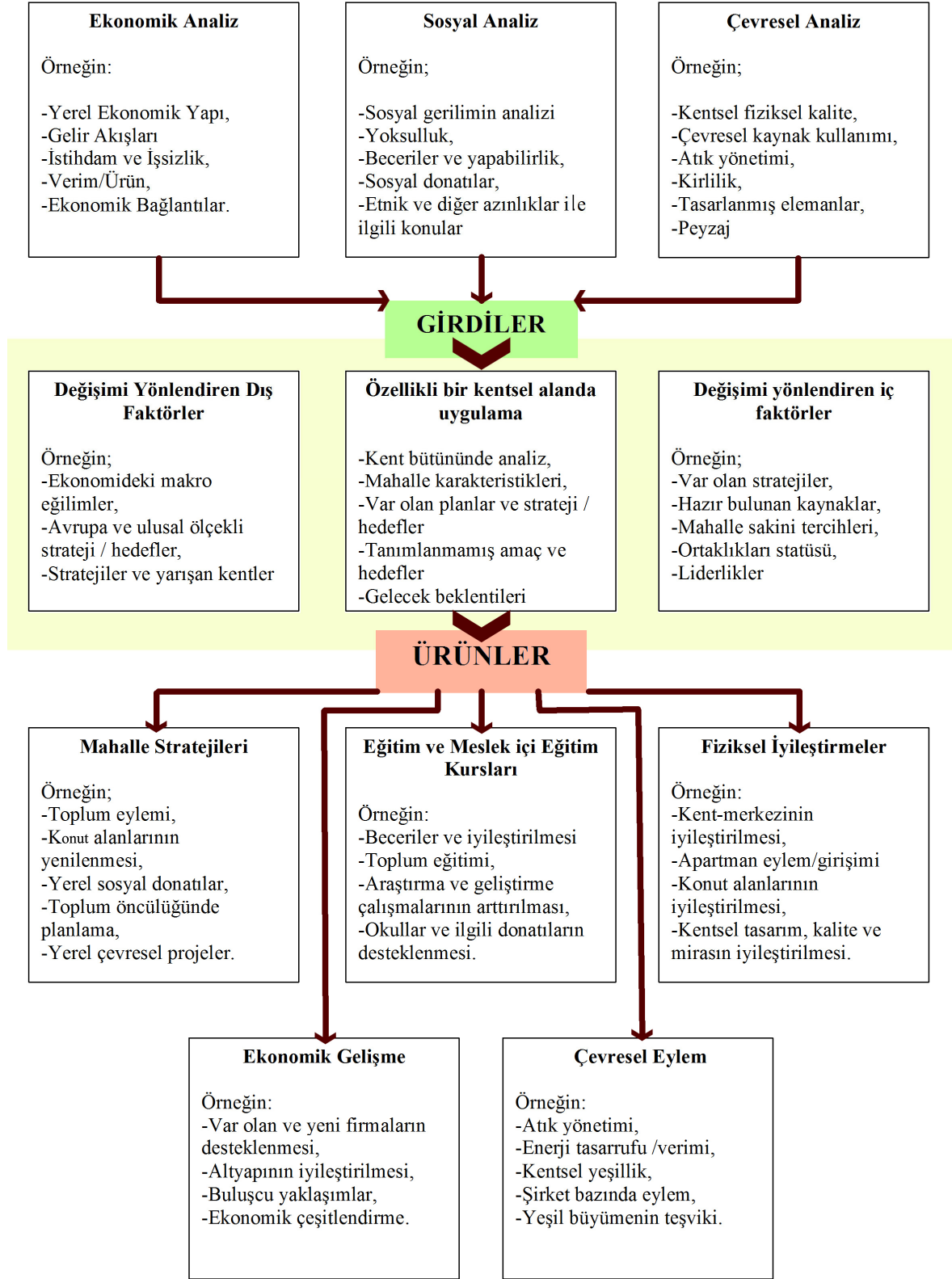
Kentsel dönüşüm, şehir ve bölge planlaması için ekonomik yarışabilirliği korumak, sosyal dışlanmayı en aza indirmek ve çevreyi korumak gibi üç temel amacı içeren bütüncül, kapsamlı ve bütünleşmiş bir yaklaşımdır (Gibson ve Kocabaş, 2001). Benzer bir tanım da şöyledir; “Kentsel problemlerin çözümlenmesine öncülük edecek ve ekonomik, sosyal,

---

\* Detaylı açıklama için bkz: Hull City Council Report (Hull Kenti Konseyi Raporu), 2005

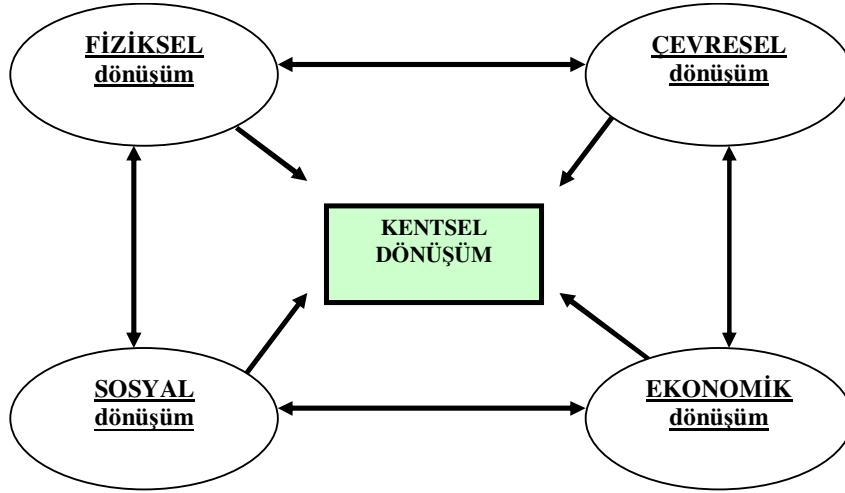
fiziksel ve çevresel koşullar açısından sürdürülebilir bir geliştirmeyi beraberinde getirme konusuyla ilgilenen kapsamlı ve bütünlük vizyon ve eylemler (Roberts ve Sykes, 2000)”. Bu tanımlara paralel olarak Thomas (2003) kentsel dönüşümü “kentsel sorunların çözümünü sağlayan ve değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı bir çözüm sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem” olarak tanımlanmaktadır. Değişime uğrayan kentsel bölge, tarihi bir yerleşme, işlevini yitirmiş bir sanayi alanı ya da pek çok toplumsal ve mekansal sorunu barındıran bir konut alanı olabilir. Bu bölgelerin sorunlarının ekonomik, toplumsal ve mekansal anlamda çözülmesi amacıyla gerçekleştirilen müdahaleleri içeren süreç genel olarak “kentsel dönüşüm” olarak adlandırılmaktadır. Dolayısıyla, aslında kentsel dönüşüm ekonomik, toplumsal ve mekansal pek çok kent planlama eylemini, yasaları, politikaları, ekonomik karar ve tercihleri içeren çok çeşitli aktörlerin yer alabildiği bir eylemler bütünüdür (Sönmez, 2005). Halk ile tamamiyle bütünleşmiş, onlar için uzun soluklu bir iyileştirme sağlaması gereken, ekonomik, çevresel ve sosyal anlamda kötü durumda olan bölge ve topluluklara yönlendirilmiş yatırımlar, yönetim ve katılım süreçlerinin tümünü kapsar.

Roberts’a (2000) göre kentsel dönüşüm, “kentsel problemlerin çözümlenmesine öncülük edecek ve ekonomik, sosyal, fiziksel ve çevresel koşullar açısından sürdürülebilir bir geliştirmeyi beraberinde getirme konusuyla ilgilenen kapsamlı ve bütünlük vizyon ve eylemler”, ya da bir başka deyişle, “yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale getirilmesi; toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu alanlarda bu dengenin tekrar sağlanması” olarak nitelendirilmiştir. Yazarlar kentsel dönüşüme ilişkin yaptıkları bu tanımları da, süreci bütüncül bir şekilde ifadelendirmek adına şemalaştırmışlardır (Şekil 3.1).



Şekil 2.1 Kentsel Dönüşüm Süreci (Roberts ve Sykes, 2000)

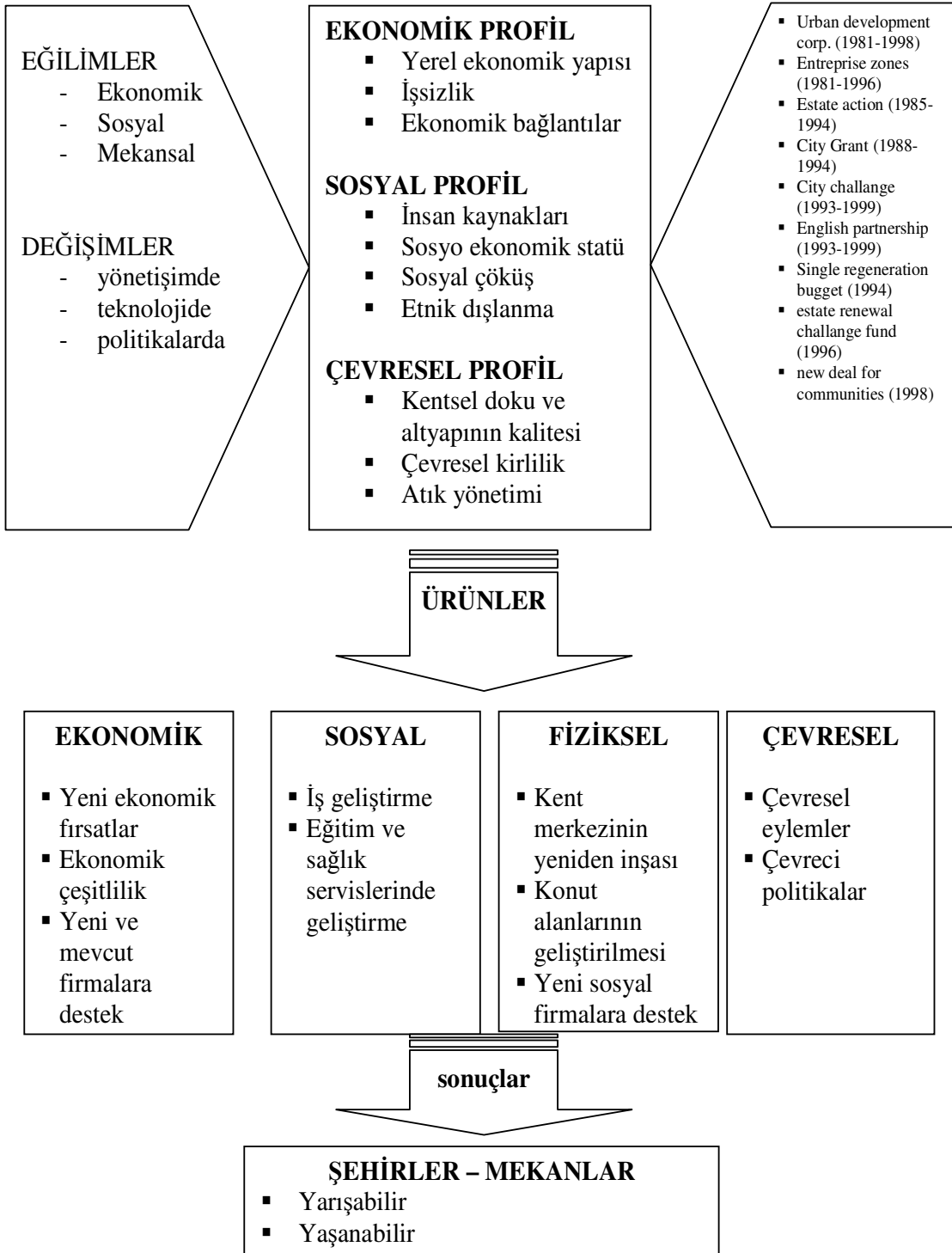
Lang'a (2005) göre kentsel dönüşüm, kentsel çöküş, çürüme ve değişim ile ilgili tasarlanan bölgesel politika ve stratejilerdir. Bu süreç, sorunları, potansiyelleri, stratejileri ve projeleri, sosyal, kültürel, çevresel ve ekonomik çerçeve dahilinde bütünleşik bir perspektifle ele alır (Şekil 3.2). Bu tanım doğrultusunda kentsel dönüşüm, kentsel yenileme (genellikle fiziksel değişim sürecini ifade eder), kentsel geliştirme (genel misyon) ve yeniden canlandırma (kesin yaklaşım yöntemi yoktur) kavramlarının ötesinde hareket eden bir kavramdır. Bu kavram, bütün yaklaşımların uzun soluklu ve daha fazla stratejik amaca sahip bir şekilde yapılandırılması gerekliliğini söyler (Lang, 2005).



Şekil 2.2 Kentsel Dönüşüm Konsepti (Lang, 2005)

Tsenkova (2004) kentsel dönüşümü, eskimiş kent merkezlerinin çöküşüne ve mahrumiyetine hitap eden en önemli stratejilerden biri olarak niteler ve başarılı bir kentsel dönüşümün, kapsamlı bir dönüşüm yaklaşımından başlayıp, kentsel yenileme veya yeniden canlandırma tekniklerine kadar uzanan sosyal ve çevresel politikalar içermesi gerektiğini söyler. İngiltere örneğinden yola çıkarak kentsel dönüşüm sürecindeki girdileri, çıktıları ve çeşitli parametreleri de Şekil 3.3'teki gibi ifade eder (Tsenkova, 2004).

## ZORLUKLAR / FIRSATLAR



Şekil 2.3 Kentsel Dönüşüm Süreci (İngiltere Örneği Üzerinden) (Tsenkova, 2002)

Brown ve Madge'e (1982) göre, bir yerleşme ya kentsel dönüşüme gereksinim duyar ya da kentleşmeden mahrum kalmış durumda değildir. Kentleşmeden mahrum kalmaktan kastedilen; ekonomik, fiziksel, duygusal ve davranışsal tabanda gerçekleşen toplumsal kabullerin alt seviyede olması gibi istenmeyen koşullara sahip olmaktır. Yani kentleşmeden mahrum kalmak, bireye, aileye veya bir ulusu temsil eden bir gruba göre bir dezavantaj olarak tanımlanmaktadır (Townsend, 1987). Bu tanımlamalar ışığında Brown ve Madge'in de dile getirdiği iki olasılıktan birinin, yani kentsel dönüşümün bir ihtiyaç ve kentler için kaçınılmaz bir süreç olduğu görülmektedir.

Yukarıda belirtildiği gibi kentsel dönüşümün bir ihtiyaç olarak görülmesine zemin oluşturan nedenleri Roberts ve Sykes'a göre irdelendiğinde; farklı dönem eğilimleri ve farklı kentsel dokular üzerinde yapılmış müdahalelere dair tanımlamalar çerçevesinde dönüşüm kavramının beş temel amaca hizmet etmek üzere ortaya çıktığı görülmektedir. Bu amaçlar;

- Kentin fiziksel koşulları ile toplumsal problemleri arasında doğrudan bir ilişki kurulması,
- Kent dokusunu oluşturan birçok öğenin fiziksel olarak sürekli değişime duyulan ihtiyaca cevap vermesi,
- Kentsel refah ve yaşam kalitesini artırıcı başarılı bir ekonomik kalkınma yaklaşımını
- ortaya konulması,
- Kentsel alanların en etkin biçimde kullanımına ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınmaya yönelik stratejilerin ortaya konulması,
- Toplumsal koşulların ve politik güçlerin ürünü olan kentsel politikanın şekillendirme ihtiyacını karşılamasıdır (Roberts ve Sykes, 2000).

19. yüzyıldan başlayarak günümüze kadar gelen birçok kentsel dönüşüm müdahalesi, kentsel yoksunluğun ve hem Batı hem de Türk kentlerindeki bozulmanın çözümünü bulmak için ortaya koyulmuştur (Eğercioğlu ve Özdemir, 2006). 'Kentsel Dönüşüm' özellikle son 10 yılda kent planlama disiplini içerisinde sıklıkla rastlanan bir kavramdır. Ancak son 30 yılda Avrupa'da kentsel alanları etkileyen sorunlara yönelik çözüm üretme konusunda ilginin artmış olduğu görülmektedir. Bu çerçevede 'kentsel yenileme', 'sağlıklaştırma', 'iyileştirme', 'yeniden işlevlendirme', 'kentsel tasarım projeleri' ve 'yeniden canlandırma' gibi tanımlamalar ile pek çok kentsel dönüşüm projesi geliştirilmektedir (Sönmez, 2005). Bu noktada vurgulanması gereken önemli bir konu, kentsel dönüşümün bir müdahale yöntemi değil, farklı müdahale yöntemlerinin hepsini içeren bir üst kavram olması durumudur. Keleş (2003) bu konuyla ilgili; anlamsal olarak birçok çakışma barındırmasına rağmen işlev, amaç, hedef ve yöntem açısından birbirinden farklılık gösteren yenileme (renewal), onarım

(renovation), yeniden yapma (restructuring), sağıklaştırma (rehabilitation), yeniden canlandırma (revitalisation), koruma (conservation), fonksiyonel çeşitlendirme (functional diversification), soylulaştırma (gentrification) gibi birçok kavram olduğunu, ancak bu kavramların kentsel dönüşüm ile karıştırılmaması gerektiğini söyler. Yine bununla bağlantılı olarak Kılıç (2006), kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme kavramlarının aynı içerikte görünmekle birlikte aslında birbirinden farklı iki kavram olduğunu, kentsel dönüşümün, yenilemeyi de içeren genel bir kavram olduğunu söyleyerek kentsel dönüşüm kavramının bütün bu müdahale yöntemlerini içeren bir şemsiye olduğunu ifade etmektedir. Özgül'de (2002) 'Kentsel yeniden üretim' kavramını "yapılaşmış alanlara ilişkin yaklaşımların ve bu alanlara yapılan müdahale biçimlerinin (yenileme, yeniden geliştirme, canlandırma, koruma, iyileştirme, sağıklılaştırma, temizleme, vb.) genel bir ifadesi" olarak tanımlayarak konuya benzer bir yaklaşım ortaya koymuştur.

Bütün bu kavramsal tanımlar ışığında tez çalışmasında kentsel dönüşüm kavramından kastedilen, "**Kentlerin, ekonomik, sosyal, fiziksel ve/veya çevresel anlamda çöküntüye, bozulmaya uğramış veya bu konularda düşüşe geçmiş bölgelerinde, ekonomiyi yeniden canlandırmayı, sosyal dengeyi sağlamayı, fiziksel çöküşü engellemeyi, mevcut durumu geliştirmeyi hedefleyen her türlü müdahaleyi içeren stratejiler bütünü**"dır. Bu stratejiler bütününü oluşturan bazı müdahale yöntemlerini de genel olarak tanımlamak gerekirse;

Kentsel Koruma (Urban Conservation):

Altyapı ve üst yapısının sürekli bakımının yapıldığı, işlevi ve sosyal dokusunun değişmeden günümüze kadar ulaştırıldığı kent dokuları için kullanılan bir kavramdır. Bu dokular fiziksel, işlevsel ve ekonomik olarak sürdürülebilirliğinin sağlanması gereken ve hedeflenen kentsel alanlardır. Bu müdahale yönteminde;

- Mevcut yapıların basit ve esaslı onarımlarının yapılması
- Yeni yapı oranının çok düşük tutulması
- İşlevin değiştirilmemesi
- Sosyal dokunun korunması,

gibi önlemler alınarak kentsel korumanın sağlanması hedeflenir.

Kentlerde koruma, bir mirasa sahip çıkma olayıdır. Geniş kapsamlı olarak, salt kültürel değerleri değeril, kent içinde yer alan tüm stokları kapsamaktadır. Korunacak değerlerde nitelik farklılıkları olduğu için, bu değerlere uygulanabilecek koruma eylemleri de farklılaşmaktadır;

koruma, temizleme, restorasyon, konsolidasyon, rekonstrüksiyon, rekonstitüsyon, röprodüksiyon, revitalizasyon, liberasyon, vb...

#### Kentsel Sağlıklaştırma (Urban Rehabilitation):

Bir yerleşim yerinin tümünü ya da bir bölümünün, işlevlerini gereği gibi yerine getiremez halinden kurtarmak, özellikle oturulabilirlik niteliklerini yitirmiş ve eskimiş konut alanlarını daha üstün iş görü ölçütlerine kavuşturmadır (Keleş, 1998). Bir başka ifadeyle, bozulmanın, deformasyonun yeni başladığı, ancak özgün niteliğini henüz kaybetmemiş olan eski kent mekanlarının eski haline kavuşturulmasını hedefleyen bir müdahale biçimidir.

Fiziki olarak sağlıklaştırma eylemi, alt yapı ve üstyapının esaslı onarım yapılarak (sağlamlaştırılarak / bütünlüğü / yenilenerek / temizlenerek) tekrar kullanılabilir hale getirilmesidir. Bu kapsamda yapılacak uygulamalar;

- Yolların kaplama malzemelerinin onarılması,
- Su, kanalizasyon sistemlerinin, elektrik hatlarının yeni malzeme kullanılarak yenilenmesi / onarılması,
- Bölgedeki yapıların basit / esaslı onarımlarının yapılması, gibi yapısal müdahaleleri içerir.

İşlevsel olarak sağlıklaştırma eylemi ise, eski işlevini yitirmiş yapılara yeni işlevler vererek, yeniden kullanılabilir hale getirilmesini amaçlar. Bu uygulama için göz önünde bulundurulması gereken en önemli noktalar, mevcut yapıların yeni işlevler ile uyumlu olması ve yeni işlevlerin yapıların özgünlüğünü yitirmesine yol açmamasıdır. Yukarıda bahsedilen fiziksel ve işlevsel olarak sağlıklaştırma eylemleri bir bütün olarak ele alınıp uygulandığında, bölgenin ekonomik olarak da sağlıklı bir yapıya kavuşturulması sağlanacaktır.

#### Kentsel Yenileme (Urban Renewal - Urban Renovation):

Basit olarak “kentin fiziki yapısında, güçlendirici bir değişiklik yapmak” diye tanımlanabilir. Başka bir ifadeyle sosyal ve ekonomik değişimlerin yarattığı baskıya karşı eskimiş dokularda değişiklik yapmaya veya bunların yerine yenilerini getirmeye yenileme denir.

Fiziki olarak yenileme eylemi, alt yapı ve üstyapının tümüyle / büyük oranda kaldırılarak bölgenin yeniden düzenlenmesini kapsar. Bunun için, müdahale alanında;

- Korumaya değer yapı bulunmaması,
- Köhnemenin yüksek düzeyde olması,
- Çevresel işlevlerin çok değişmiş olması, gibi koşullar aranmalıdır.



Kentsel yenileme uygulamalarında fiziksel müdahale ile birlikte işlevsel yenileme stratejileri de izlenebilmektedir. İşlevsel olarak yenileme eylemi, müdahale alanındaki hakim olan işlevin tümüyle ya da büyük oranda değiştirilmesini kapsar; Kent merkezinde kalmış eski sanayi alanları, köhneme sürecindeki depolama ve toptan ticaret alanları, niteliği düşük konut bölgeleri gibi.

**Kentsel Yeniden Canlandırma (Urban Revival - Urban Revitalization):**

Sosyo-kültürel, ekonomik ya da fiziksel olarak çöküntü süreci yaşamakta olan veya bu çöküntü sürecinin sonuna gelmiş olan, terk edilmiş, başıboş bırakılmış kent mekanlarının, çöküntüye neden olan faktörlerinin ortadan kaldırılması ya da değiştirilmesiyle, o alanın tekrar hayata döndürülmesi ve canlandırılmasını hedefleyen müdahale biçimleridir. Sağlıklaştırma yerine yeniden canlandırma müdahalesini gerekli kılan en önemli faktör, fiziksel, işlevsel ve ekonomik eskime düzeyinin 'kentsel sağlıklaştırma' gerektiren alanlardan daha yüksek düzeyde olması ve dolayısıyla bu alanların daha geniş kapsamlı ve yüksek düzeyde müdahale gerektirmesidir.

**Kentsel Yeniden Oluşum (Urban Regeneration):**

Tümüyle yok olmuş, bozulmuş, köhnemiş, dolayısıyla çöküntü bölgesi haline gelmiş kentsel alanlarda yeni bir dokunun yaratılması ya da mevcudun iyileştirilmesidir.

**Kentsel Yeniden İnşa (Urban Reconstruction):**

Kentlerin yerleşik alanlarının nazım plana dayalı olarak genişletilmesi ve yeniden inşa edilmesi yaklaşımıdır.

**Kentsel Yeniden Geliştirme (Urban Redevelopment):**

Bu süreç köhneleşmiş kentsel bölgelerin ortadan kaldırılmasını hedefler. Kentsel yeniden geliştirme, ekonomik ve yapısal özellikleri, iyileştirilmesine olanak vermeyecek ölçüde kötüleşmiş olan yoksul konutlarının yıkılması ve bunların oluşturduğu kent bölümlerinin yeni bir tasarlama düzeni içinde barındırılmasıdır (Keleş, 1998). Bu yöntemle, yapısal özelliklerle birlikte, sosyal yönden de değiştirilmesine imkan olmayan problemliler yok edilir. Ancak bu müdahale biçimi, kentsel dönüşüm stratejilerinde sıkça rastlanan bir uygulama olmasına karşın, getirdiği yüksek maliyetler nedeni ile de eleştiri alan bir yöntemdir.

Kentsel Soylulaştırma (Urban Gentrification):

Sosyo-kültürel açıdan bozulmuş, çöküntüye uğramış, fiziksel çevresi bozulmuş kentsel mekanların -özellikle tarihi kent merkezlerinin yenilenmesi için- sosyal yapısının değiştirilmesidir.

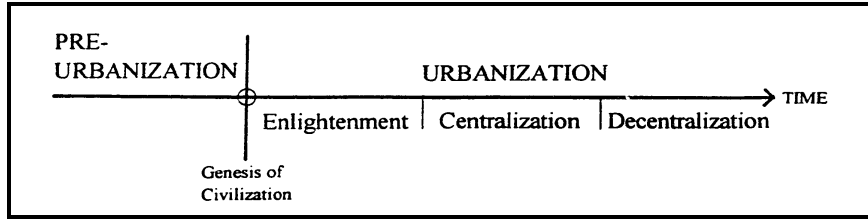
Bu müdahale biçimlerinin her biri, dünyada kentleşme sürecinin değişen dinamikleri doğrultusunda bazı dönemlerde daha fazla önem kazanmış ve uygulama görmüşlerdir. Bu süreci daha iyi anlamak için kentsel dönüşüm kavramını tarihsel süreç içindeki dinamikler doğrultusunda ele almakta fayda vardır.

## 2.2 Kentsel Dönüşümün Tarihsel Süreç İçindeki Gelişimi

Kentsel dönüşüm, kentin ne olduğundan başlayıp kentin tarihine, toplumların yaşamında üstlendiği kimlik ve role, sonrasında da kentleşme süreçlerini açıklayan nedenlere bakmaya kadar uzanmaktadır. İnsanlık tarihinin başlangıcından bu yana sürekli olarak değişen teknolojik, ekonomik, politik, toplumsal, kültürel koşullar ile ülkelerin ekonomik ve sosyal sistem tercihleri de kentsel mekânın sürekli olan dönüşümünde doğrudan belirleyici olmaktadır (Görgülü, 2005). Bu bağlamda kentsel dönüşümün tanımlanmasında, tarihsel gelişimi öncesinde yerleşmelerin evrimi ve kentleşmenin gelişim sürecini ele alarak değerlendirmekte fayda vardır. Klasik kent tanımının yakın dönemde geçirmiş olduğu evrim gözönüne alınırsa, modern toplumun başlangıcını simgeleyen kentleşme olgusu ve bu olgunun gelişim süreci gözlemlenerek, değişimi (evrimi) tetikleyen ögeler ortaya konulabilir. Kentin, bu anlamda dinamik ve sürekli gelişen bir yapı olduğu kabulüyle, tarihin her döneminde, bir kent çatısı altında ortaya çıkan her sosyal yapının o kentin fiziki yapılanmasının bir yansıması olması kaçınılmaz bir gerçektir. Bu nedenle kentin evrim süreci, gerçekte onun sahip olduğu değerlerin tümünü kapsayan bir algı süreci olarak değerlendirilebilir. Bu değerler çerçevesinde kentsel dönüşümün nedenlerinin, temelde kentsel evrimin ana çıkış noktalarıyla tanımlanması ve anlaşılması önem kazanmaktadır.

Goldfield ve Brownell'e (1979) göre, aslında kentsel düzenin temeli insanların yaşam biçimlerine dayanmaktadır. Bu yaşam biçimi aynı döneme ait politik, ekonomik ve sosyal ortamın yansımasıdır. Başka bir deyişle bu tanımlama, yüzey şekillerinin ortaya koyduklarının yanı sıra, insanoğlunun varoluşuyla alakalı bir kentsel düzenden söz etmektedir. Bu yüzden coğrafi konum ile birlikte insan yaşamını biçimlendiren bir çok olası etmen de kentlerin varoluşlarının temellendirilebileceği önemli birer öge olabilirler. Bu bakış

açısından yola çıkarak, yaşadığımız şehirler için yeni bir görüş vardır. İnsanlık tarihi, Paleolitik dönem insanların özgürce ve herhangi bir toplum ya da topluluk oluşturmak için organize olmadan yaşadıkları kentleşme öncesi (pre-urbanization) dönem ile başlamaktadır. Tarımsal üretim sonrasında ortaya çıkan köy toplulukları, zaman içinde köy ve kabile yerleşmelerini kurmuşlardır. Bu gelişim aslında kentleşmenin başlangıcını ya da diğer bir deyişle kentleşmeyle birlikte modern toplumu meydana getirmektedir.



Şekil 2.4 İnsan Yerleşmelerinin Genel Evrim Süreci

İnsanların yerleşik hayata geçmesiyle birlikte insan yaşamı için önceliklerin değişmesi, farklılaşan üretim modelleri, ulaşım teknolojileri ve ideolojiler söz konusu olunca kent mekanının değişimi kaçınılmaz olmuştur. Bu noktada kent mekanının değişimini Kentsel dönüşüm olgusuyla ilintilendirmeden önce insan yerleşmelerinin evrim sürecindeki desantralizasyon (decentralization) ve merkezileştirme (centralization) gibi iki önemli ideolojik yaklaşıma vurgu yapmakta fayda vardır.

Aydınlanma süreciyle başlayan kentleşme döneminin devamında “merkezileştirme” kavramı ortaya çıkmaktadır. Merkezileştirme döneminde (‘sanayi öncesi kentten\* -Sanayi Devrimi’ne kadar olan süreç), kompakt kent kavramının ortaya koyduğu birarada yaşama eğilimi ve seyahat süreleriyle mesafelerin azalması düşüncesi ağır basmaktadır (Pressman, 1985). Merkezileştirme dönemi sonrasında yeni akım sanayi kenti, şehirlerarası taşıma ve (sonraları ivme kazanarak) ulaşım ve diğer iletişim teknolojilerinin ortaya çıkmasıyla desantralizasyon sürecinin başlangıcını yansıtmıştır. Gelişen ve büyüyen kent, insan yaşamının doğal çevre ve iklime uygun olması ve boş zaman aktiviteleri açısından çeşitli alternatifler sunması sebebiyle, yüksek yoğunlukta ve köhneme sürecindeki yerleşmelerin yerini almaktadır (Weber, 1982).

Terminolojik olarak birbirine zıt olan bu iki uç kavramın, geniş bir perspektifle ele alındığında ortak yanlarının da olduğu görülmektedir. İki kavramın temelinde, kentsel

\* Kelimenin asıl kullanımı “The Pre-industrial city”

gelişime yönelik alınan kararlarda, karşılaşılan problemlerden yola çıkarak oluşturulacak vizyonun nasıl geliştirileceği ve problemlerin ele alınışlarına yönelik yöntemlerinin keşfedilmesi gibi benzerlikler mevcuttur. Bu bakımdan, Sanayi Devrimi öncesi ve sonrası kentlerde ortaya çıkan sorunlara karşı uygulanmış farklı çözüm önerilerinin ve kentsel dönüşümün ortaya çıkışının altında yatan ana kaygılarının incelenmesi ve gözlenmesi önem kazanmaktadır. Bu çerçevede modern toplumun oluşma sürecinde, tarihi konjonktür, yaşam kalitesi, sürdürülebilirlik ve geliştirilen teknolojiler, kentsel evrime zemin oluşturan kaygılar olarak ön plana çıkmaktadır;

***Tarihi konjonktür***; bir kentin, üstüne yeni bir kentsel yaşamının temelini yerleştirirken, o kentin tarihi oluşumunun bilinmesi gerekmektedir (Mumford, 1961). Tarihi konjonktürü dikkate alınarak kent toplumunun kimliğinin ve yapı taşlarının korunmasında yardımcı olunmaktadır. Tarihi konjonktür; bir eğilim, bir süreç ya da tarihi akım anlamına gelmektedir (Tafari, 1979).

***Yaşam Kalitesi***; insanlar ve yapılandırdıkları çevreleriyle aralarındaki çok yönlü bir etkileşim halidir. Yaşam kalitesini ölçmek için 4 tane tipik unsur vardır; bireylerin yaşamlarından memnuniyeti, toplum hissi, yaşanabilirlik ve yaşamın bedeli (Burnell ve Galster, 1992).

***Sürdürülebilirlik***; küresel kaynakların azalmış olmasından dolayı, sürdürülebilirlik düşüncesi kentsel gelişimin geleceği için kaçınılmaz bir fiziksel faktördür. Bu güncel bir sorundur. Sürdürülebilirlik, enerji ve hammadde kullanımda bir kentsel alanın o bölgenin doğal süreç içinde yaşamı destekleyecek kadar olan ihtiyacı ile sürekli temin etmesi gereken arasında dengenin sağlanmasıdır (Van der Ryn ve Calthorpe, 1986).

***Geliştirilen teknolojiler***; söz konusu olan yeni teknolojiler; haberleşme, ulaşım hizmetleri, bina yapım teknikleri ve enerji alanında büyük avantajları kapsamaktadır. Yeni çalışma ağları modern yaşamın faydalarını ortaya koyarak günlük yaşamımızı şekillendirmektedir. Bu faydalar genellikle olumlu olarak düşünülmesine karşın, bazen de şüphe uyandırır. Bazen geliştirilen teknolojiler fiziksel ve sosyal ayrışmayla sonuçlanabilir. Teknolojik çalışma ağları gerçek toplumun yerini almamasına rağmen, toplumsal gelişimin geleceği üzerindeki iyi ve kötü etkisi yok sayılmamalıdır. Toplumlar da bireyler kendi aralarındaki sosyal ilişkileri fiziksel yakınlığa bağlı kalmadan, mesafe tanımsızın oluşturabilmekte, sonra da bu ilişkileri uzun süreli ve kesintisiz biçimde sürdürülebilmektedir.

Kevin Lynch'in, tarihsel sürecin toplum yaşamındaki rolü ile ilgili araştırmasına göre, geçmişe dönük yaşamın belgelerini oluşturan tarihi çevrelerin insan yaşamındaki önemini

genel olarak, söz konusu çevrelerin insanın geleceğe güvenle bakmasını sağlaması ve yaşamın sürekliliğine inandırmaya yönelik gerekçeleri sunmasına dayanmaktadır. Sonuç olarak, dinamik ve sürekli gelişen bir yapıya sahip olan kentsel mekanın değişimiyle insan yaşamının maruz kaldığı toplumsal bozulma ve fizik mekanda deformasyon kaçınılmaz hale gelmektedir. Bu etkileşimin fiziksel, sosyal ve ekonomik boyutlarıyla değerlendirilmesi ve buna bağlı olarak modern kent yaşamının gerektirdiği yeni istek ve talepleri karşılayamayan, ekonomik etkinliğini ve güncelliğini yitirmiş kentsel alanların yeniden ele alınması gerekliliği, ortaya kentsel dönüşüm kavramını çıkarmıştır.

Sanayi Devrimi sonrası kentlerde ortaya çıkan sorunları çözmeye yönelik müdahaleleri içeren kentsel dönüşüm projeleri aracılığıyla, günümüzde aktarılan dört önemli tema ön plana çıkmıştır (İBB, 2005a):

*1) Kentsel fiziksel koşullar ile toplumsal bozulma arasındaki ilişki*

Sanayi Devrimi'yle birlikte, hızla artan kent nüfusu ve kentsel kullanım çeşitliliği, var olan yapıları çevre içerisinde sıkışmış ve yoğunlaşmış, özellikle kentli nüfusunun büyük bir çoğunluğunun yaşadığı kent merkezinin çevresinde yer alan mahallelerde yaşam kalitesi hızla düşmüş, fiziksel ve sosyal bozulma başlamıştır. Bunun sonucunda, kentsel müdahaleler olarak nitelendirilen dönüşüm projeleri geliştirilerek salgın hastalıkların yok edilmesi, sağlıklı barınma koşullarının oluşturulması, temiz su ve açık alan sunumunun sağlanması hedeflenmiştir. İlk kentsel dönüşüm projeleri aracılığıyla, kentsel fiziksel koşullar ile toplumsal bozulma arasındaki doğrudan bir ilişkinin var olduğu kabul edilmiştir. Bu ilişki, Dünyadaki kentsel dönüşüm pratiğinin günümüz uygulamalarında da en önemli yaklaşımlarından biri olarak görülmektedir (İBB, 2005a).

*2) Konut alanlarındaki fiziksel ve sosyal altyapı eksiklikleri, düşük yaşam kalitesi ve toplum sağlığı arasındaki ilişki*

Konut ile toplum sağlığı arasındaki doğrudan ilişki, ilk defa 19. yy sonlarında kabul edilmiştir. Buna bağlı olarak, kentin kenar mahallelerinde yaşanan fiziksel ve toplumsal bozulmaya yönelik müdahaleler gerçekleştirilmiştir. Bu dönemdeki kentsel dönüşüm projeleri, önceden tahmin edilen nüfus büyüklüğünü yeniden bu alanlara yerleştirebilme konusunda yetersiz kalmıştır (İBB, 2005a). Banliyö ve 'kenar' yerleşimleri olarak bilinen bağımsız yapı kümelenmelerinden oluşan metropol yerleşimler fiziksel kent yapılanmasının tipik unsurlarını oluşturmaya başlamıştır.

### 3) *Toplumsal refah ve ekonomik gelişme*

19. yy kentlerinde uygulanan kentsel dönüşüm projeleri, sanayi kentlerinin yaşam koşullarını kademeli olarak iyileştirici sonuçlar vermiştir. Kentlerdeki fiziksel ve sosyal dönüşüm hedeflerinin ötesine geçmek amacıyla, özellikle 20. yy başlarında, ‘ekonomik canlandırma’ ya da ‘ekonomik refahı artırıcı’ politikalar geliştirilmiştir (İBB, 2005a). Kent ütopyelerinin bu dönemde geliştirilmesi ve belli örnekleriyle denenmesi sonucunda aktif ve canlı kent yaşamı ile kırım güzelliği ve rahatlığının tüm avantajlarının birleştirildiği yerleşimlerin yaratılması görüşü ortaya konmuştur. 1960’larda kent ekonomisindeki gerilemenin engellenmesi için fiziksel altyapı olanaklarının geliştirilmesi ve iyileştirilmesi, kent içinde kalmış ve kullanılmayan alanların tekrar kullanıma geçirilmesi, özel sektöre çekici hale getirilmesi amacıyla kredi ve teşviklerin yapılması, yerel işgücünün emek kalitesini değişen özel sektör işgücü ihtiyacına yönelik eğitimi amaçlayan eğitim merkezlerinin kurulması, kursların geliştirilmesi gibi birçok kentsel dönüşüm stratejisi geliştirilmiştir.

### 4) *Kentsel büyümenin optimizasyonu/sınırlandırılması*

“Günümüz kentsel dönüşüm pratiğinde kullanılan en önemli temalardan biri olan kentsel büyümenin optimizasyonu ve sınırlandırılması, 1930’lar sonrası kentlerdeki yayılma eğilimine bir direnç olarak ortaya çıkmıştır. Kentsel büyümenin sınırlandırılması iki temel ihtiyaçtan doğmuştur. Birincisi, kentin daha önceden kullanılmış, ama mevcut durumunda kullanılmayan çöküntü alanlarının tekrar kullanıma geçirilmesi ihtiyacıdır. Diğeri ise, yeşil kuşağın çevresinde gelişen kentlerin dengeli büyümelerini sağlama ihtiyacıdır. Kentsel yayılmanın sınırlandırılması çabası ve kent içindeki kullanılmayan çöküntü alanlarının maksimum fayda getirecek biçimde yeniden kullanıma açılması, 20. yy. kentsel dönüşüm projelerinin en önemli hedeflerinden biri olmuştur. Bu hedef, özellikle ‘sürdürülebilirlik’ kavramıyla birlikte, son dönemde uygulanan kentsel dönüşüm projelerinin de en etkin temalarından biri olarak kabul edilmektedir” (İBB, 2005a).

Önceki bölümde de değinildiği gibi dünyadaki kentsel dönüşüm deneyimleri farklı dönemlerde –dönemin dinamikleri paralelinde- farklı müdahale yöntemleriyle ön plana çıktığı görülmüştür. Bu çerçevede Roberts (2000), İngiltere örneği üzerinden tarihsel süreç içinde kentsel dönüşüm hedefleri ve bu hedeflerin yarattığı sonuçları yeni tanımlamalarla birlikte anlatımlı hale getirmiştir. Kentsel dönüşümün literatüre girişinden itibaren uygulanmış somut örnekleri de göz önünde bulunduran bu süreç; paydaşlarıyla birlikte toplumsal ve ekonomik düzeyde bir uygulama ölçeğine işaret etmektedir (Tablo 3.1).

Tablo 2.1 Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Gelişim Süreci (Roberts ve Skyes, 2000)

<b>POLİTİKA TİPİ</b>	<b>1950'ler yeniden inşa edilme dönemi</b>	<b>1960'lar canlandırma dönemi</b>	<b>1970'ler yenileme dönemi</b>	<b>1980'ler yeniden geliştirme dönemi</b>	<b>1990'lar yeniden oluşum dönemi</b>
<b>Aktörler</b>	Yerel ve ulusal hükümet, özel sektörde yer alan girişimciler	Özel sektör ve kamu sektörü arasında denge arayışı	Özel sektörün rolünün artması ve yerel hükümet etkisinin azaltılması	Özel sektör ve uzman birimlere önem verilmesi, gelişen ortaklık modelleri	Baskın yaklaşımla işbirliği
<b>Uygulama Düzeyi</b>	Yerel ve arsa ölçeği üzerinde durma	Eylemlerde bölgesel düzeyin ortaya çıkışı	İlk başta bölgesel ve yerel düzeyler, daha sonra yerel düzeyin ortaya çıkışı	1980'lerin başlarında üst ölçekte, ardından yerel ölçekte yoğunlaşma	Stratejik perspektifin yeniden tanıtımı
<b>Ekonomik Düzey</b>	Özel sektörün de içinde bulunduğu kamu yatırımları	Özel sektörün 1950'lerden beri büyüyen ilgisi	Kamu sektöründe kaynak kısıtlanması ve özel sektör yatırım artışı	Seçici kamu fonları nedeni ile özel sektörün hakimiyeti	Kamu, özel sektör ve gönüllü fonlar arasında daha dengeli dağılım
<b>Toplumsal Düzey</b>	Yaşam standartları ve iskanın değişimi	Sosyal ortam ve refahın gelişmesi	Katılımcı planlama ve daha geniş yetkiler verilmesi	Seçici devlet desteği ile toplumun kendi çözümlerini üretmesi	Toplumun rolünün önem kazanması
<b>Fiziksel Mekanal Etkileri</b>	Merkez ve banliyödeki alanların yer değiştirmesi	Mevcut alanların yenileme ve rehabilitasyonu 1950'li yıllara paralel olarak devam etmesi	Eski yerleşimlerin daha kapsamlı yenilenmesi	Yer değiştirme ve yeniden geliştirme ana planlarının yeniden yapılması	Toplumun 1980'lerden daha etkin rol üstlenmesi
<b>Çevresel Yaklaşım</b>	Peyzaj düzenlemeleri ve yeşillendirme	Seçici iyileştirmeler	Yeni buluşlarla çevresel gelişmenin sağlanması	Daha geniş kapsamlı çevresel yaklaşımlar	Çevresel sürdürülebilirlik açısından daha geniş kapsamlı bir bakış açısı

Bir eylem olarak kentsel dönüşümün tarihi perspektifine bakıldığında; ilk örnekleri 1950'li yıllarda görülen kentsel dönüşüm eğiliminin İngiltere'deki uygulamalarını ele alan Gibson ve Langstaff'a (1982) göre dönüşüm teorik olarak eski kent ve kasabaların, merkezi iş alanları da

dahil olmak üzere, iyileştirilmesi ya da yeniden yapılaştırılmasını ifade etmesine karşın uygulamada genellikle mevcut düşük gelirli nüfusun yerinden edilmesi, daha karlı ofis, ticari ve lüks konut yapılaşmaları veya ulaşım altyapısının sağlanması anlamlarına gelmiştir. Bu nedenle, 1950 ve 1960'larda kentsel dönüşüm gayrimenkul piyasasının talepleri doğrultusunda gerçekleştirildiği için, özellikle ABD'de uygulama aşamasında olumsuz sosyal sonuçlar doğmuştur. İngiltere'de bu oluşumu değerlendiren Gibson ve Langstaff durumu şöyle açıklamaktadır: "Kent merkezlerinde aynı tipteki ticari yapılaşmaya yönelik baskılar, konut dokusunun yer yer tahribatına neden olmaktadır. Ancak bu tahribat, kentsel dönüşümün, konut alanlarını ve çevresel koşulları iyileştirme anlamında savunulup, uygulanmasının yarattığı etki ile karşılaştırıldığında minimumda kalmıştır. Burada kilit konu devlet müdahalesinin düzeyidir. Standartların altındaki konutların yıkılıp yeniden yapılaştırılması, sübvansede edilmiş sosyal konutlar ile ilgili yolların, okullar, rekreasyonel ve kamu hizmetlerinin sağlanmasını da içerdiğinde, devlet müdahalesi, son derece önem kazanmaktadır" (Kocabaş, 2006).

İngiltere'de yürütülen bu programlar, refah devletinin konut alanlarına yönelik reformlarıdır. Bu dönemde kapsamlı yeniden yapılandırma alanlarında, genellikle yoksul vatandaşların kent çeperlerindeki yeni konut bloklarına yerleştirilmesi konusunda düşünceler ağır basmaya başlamıştır. Bu da 1960'ların sonu ve 1970'lerin başında çekici ve tercih edilen konumlara sahip bazı mahallelerde ortaya çıkmaya başlamış bulunan 'soylulaştırma'nın gelişimini daha da vurgulamıştır. Bu durum, sosyal konut üreten kurumlar ile devlet arasında, iyileştirilecek yaşam alanlarında yapılacak harcamaların maliyetinin devlet güvencesinde ve hukuksal düzenlemelerinin ışığında gerçekleşmesinin desteklenmesi yönündeki fikir birliğini beraberinde getirmiştir.

1980'lere gelindiğinde ABD'de önem kazanmış olan ortaklık tabanlı yaklaşımlar, mevcut durumu oldukça etkileyerek ve gayrimenkul piyasasının yön verdiği ekonomik bir boyut kazanarak yeni bir anlayış ortaya çıkarmıştır. Bu yıllar, kamu ve özel sektörün, büyük oranda, taraf oldukları durumdan giderek ortaklık çalışması olarak karakterize edilen bir duruma geçtikleri yıllardır. Özetle devlet, 1970'lerde devlet kurumunun ortalıklarda söz sahibi olmasını sağlayan finansörlük ve yönlendiricilik gibi üstlendiği bazı konularda artık özel kurumlar kadar söz sahibi olmaya başlamıştır. Sonuç olarak, esaslı dönüşüm ve toplum tabanlı mahalle yenileştirme programları değerini yitirmiş ve 'prestij projeleri' tartışmaları önem kazanmıştır.



1990'lar kentler için yeni bir bakış açısını beraberinde getirmiştir. Lider bir dünya kenti olmanın faydalarını gören büyük kentlerde, karar vericiler kentsel dönüşümün, sadece 'prestij projeleri ile değil', ülkelerindeki diğer kentlerin yarışabilirliğini sürekli kılmadaki katkısı ile önemli olacağı fikrine vardılar. Bu sayede özel sektör yatırımlarına destek sağlama hedefiyle kamu harcamalarının yapıldığı kentsel dönüşüm projelerine odaklanılmıştır.

Sonuç olarak tarihsel süreç içinde, başlıcaları İngiltere, diğer Avrupa ülkeleri ve ABD'de uzun zamandır var olan kentsel dönüşüme bağlı kentsel gelişmeye, planlı devlet müdahalesi sürecinin öncülük ettiği görülmektedir. Bu süreçte farklı ülkelerde birçok ortak yön bulunabilir ancak genel model incelendiğinde özgünlüğün ulusal koşulların farklılığından kaynaklandığı görülmektedir.

### **2.3 Kentsel Dönüşümün Kent Planlamadaki Rolü ve Özellikleri**

Planlama, yaşanabilir yerleşme sistemleri için hedeflere ulaşmayı sağlayan önemli bir araçtır. Ancak ülkemizdeki planlama sistemi, yapılaşmayı geriden takip eden, esnek olamayan, uzak erimli, geniş kapsamlı ve katılımın sağlanamadığı bir yapıda olması sebebiyle aynı zamanda kültürel mirasın ve doğal kaynakların yitirilmesinde, donatısız mekansal gelişimde, ilave imar hakları dağıtılmasında yatayda ve düşeyde kontrolsüz yoğunlaşma süreçlerinde ve yasadışı gelişmelerin yasallaştırılmasında bir araç olarak da kullanılabilir. Bu sebepten dolayı geçmişteki geniş kapsamlı klasik planlama anlayışının başarısız deneyimleri sonrasında, stratejik hedefleri belirlenmiş, eylem planlamasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu eylem planlamasının önemli bir ayağını da kentsel dönüşüm yaklaşımları oluşturmaktadır (Koç, 2003). Günümüzde kentsel dönüşüm ile ilgili oluşturulmaya çalışılan yeni yasal ve yönetsel düzenlemelerde ya da dönüşüm konusuyla ilgili gerçekleştirilen bazı tartışma platformlarında 'kentsel dönüşüm' konusu kentsel planlama disiplininin farklı, bağımsız bir konu gibi ele alınmaktadır. Ancak kentsel dönüşüm, daha önce de değinildiği gibi kentsel planlamanın dahilinde değerlendirilmesi gereken, planlamanın en önemli uygulama araçlarından biridir.

"Kent planlamanın günümüz pratiğinde kentsel dönüşüm, 'müdahaleci' bir yaklaşım olarak görülmektedir. Kentsel dönüşüm, bozulan, çözülen, ya da çöken kentsel alanların iyileştirilmesi amacıyla tasarlanmış politika ve eylemlerin aracıdır. Kentsel dönüşümün en önemli özelliklerinden biri, kamu, özel sektör, sivil toplum örgütleri ve toplum işbirliğine dayalı olarak geliştirilmesidir. Kentsel dönüşüm projelerinde çok aktörlü bir planlama anlayışı izlenilmektedir. Buna paralel olarak 'ortaklaşa planlama (collaborative planning)' anlayışının uygulanması, dönüşüm politikalarının başarıya ulaşmalarındaki en önemli etkenlerden biri

olarak görülmektedir” (BİMTAŞ, 2006). “Kentsel dönüşüm süreçlerinde, yerel yönetim, merkezi yönetim, özel ve sivil kuruluşlar ve kitle örgütleri gibi kentsel aktörler sürecin tetikleyicisi ve sürükleyicisi olarak, aktörlerin çevresinde beklentiler, söylemler ve toplumsal eğilimler ile şekillenen ve sürecin işlenmesini sağlayan unsurlar olarak etkili olmaktadır. Bu aktörler ve dinamikler, taşıdıkları örgütlülük, potansiyel hareketlilik ve enerji yoğunluğu ile bir başka deyişle kentsel politikada sahip oldukları etkenlik olanaklılığı oranında, kentsel dönüşümde etkili olmaktadır”.\*

Dönüşüm sürecinde yerel yönetimlere projeyi tanımlama, kapsamını belirleme, proje için yeni kaynaklar yaratma gibi konularda büyük görevler düşmektedir. Bu görevlerin yanı sıra diğer kurum ve kuruluşlarla eşgüdümlü çalışma da önemli stratejilerden birisidir. Yerel yönetimlere düşen görevlerin yanı sıra özel sektörle ortak olarak yürütülen projelerde çift taraflı olarak ilişkilerin kuvvetli olması ve görev tanımlarının iyi yapılmış olması önemli bir faktördür. Kamu – özel sektör ortaklıklarının dışında yerel halkın projeyi kabullenmesi ve benimsemesi ve sivil toplum örgütlerinin de destekleyici çalışmalarda bulunması, projenin uygulanabilirliği açısından büyük önem teşkil etmektedir.

Göksu (2006) da, planlama pratiği içinde kentsel dönüşüm aracının;

- Yaşam alanları arası fiziki, sosyal ve ekonomik farklılıkların azaltılması,
- Yapı yoğunluğunun azaltılması,
- Deprem zarar riskinin azaltılması,
- Kentsel standartların yeniden ele alınması,
- İş potansiyellerinin yaratılması,

gibi koşulları sağlanması ve bunları yerine getirebilmenin koşutu olarak ise kentsel toprağın yeniden üretilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu süreçte izlenmesi gereken yaklaşımı ise yine benzer bir bakışla;

- Çok aktörlü ortaklıklar (Kamu-Özel Sektör ve sivil örgütler, yerel topluluklar),
- Yukarıdan-aşağı örgütlenme yerine aşağıdan-yukarı örgütlenme anlayışı,
- Proje bazlı ve/veya topluluk bazlı (community based regeneration) programlar ve projeler üretme biçimi, olarak belirtmektedir.

---

\* Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Doktora Programında Prof. Dr. İlhan Tekeli tarafından yürütülen CRP 602 -'Space Concepts and Organization in the New Age' / 'Yeni Çağda Mekan Kavramları ve Örgütlenme' adlı ders kapsamında, Bahar 2005-2006 döneminde derse katılan doktora derecesi adayları tarafından yapılan çalışmadan alınmıştır.

Özden (2000) çalışmasında, kentsel dönüşüme ilişkin örgütsel şemanın öneminden söz etmiş ve kentsel dönüşüm projelerinin oluşumunda;

- O yerin sakinlerinden oluşan bir komite
- Şehir plancılar, mimarlar, ekonomistler, sosyologlar, ekologlar ve hukukçulardan oluşan bir komite ( Teknik danışman niteliğinde)
- Planların uygulanması ve kontrolü konusunda sorumlulukları olan yerel yönetim temsilcileri
- Merkezi yönetim temsilcileri
- Dernekler, vakıflar, birlikler ve özel şahıslar gibi,

konuya dahil olması gereken aktörlerin bu örgütsel şema içinde hep birlikte yer alması gerektiğini belirtmiştir.

“Geleneksel mekansal planlama araçları çoğu zaman kentsel dönüşümün ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Çünkü kentsel dönüşüm programları mekansal planlamadan daha esnek, yerelin taleplerini göz önünde bulunduran ve ulusal uluslar arası çerçevedeki değişimlere cevap verebilecek nitelikte olmalıdır. Diğer taraftan daha kısa zamanda uygulanmasının getirdiği zorunluluklar nedeniyle genellikle özel sektör yatırımcılarının ve halkın isteklerini de hesaba katmak durumundadır. iyi uygulanan bir programın ardında yatan en önemli unsur, yapılacak olan müdahalelerin yerel yönetimin mekansal planlarıyla bağlantılı olmasıdır. Kentsel dönüşümün bir başka özelliği de, değişen ekonomik, sosyal, çevresel ve politik koşullara göre, kurumsal yapılanmada değişiklikler yapabilen ve aynı zamanda belirli önerilerin hazırlanmasını destekleyecek gerekli kurumsal yapının kurulması ve örgütlenmenin gerçekleştirilmesini sağlayan bir araç olmasıdır. Batı ülkelerinin planlama pratiğine bakıldığında, dönüşüm projeleri çerçevesinde yukarıda bahsedilen değişkenlere göre önemli kurumsal düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerin temelinde kentsel çöküntü alanlarının canlandırılması için yerel yönetimler, sivil toplum örgütleri ve toplumla yapılacak ortaklıkların, kentsel canlandırma projelerinin geliştirilmesi ve finansal kaynak sağlanması konularında öncülük etmesi yatmaktadır” (İBB, 2005b). Özet olarak planlama disiplini dahilinde kentsel dönüşüm, kolektif çabayı harekete geçiren ve uygun çözüm alternatiflerinin müzakereci yöntemlerle uzlaştırılmasını sağlayan bir araç olarak görülmektedir.

## 2.4 Türkiye'nin Planlama Süreci Paralelinde Kentsel Dönüşüm Kavramının Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

Önceki bölümlerde de belirtildiği gibi Türkiye'de kentsel dönüşüm kavramının ve uygulamalarının ortaya çıkışı ve izlediği tarihsel gelişim süreci diğer coğrafyalardaki örneklerine göre çeşitli farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıkların en önemli sebeplerinden biri Türkiye'deki planlama sisteminin tutarlı stratejiler dahilinde süregelmemesi ve iç politika dinamikleri doğrultusunda siyasi bir enstrüman olarak kullanılan ve yön verilen planlama politikalarının sistem üzerindeki baskın rolüdür.

“Türk metropoliten kentlerindeki dönüşüm, ülke ölçeğindeki ekonomik politikalar ve demografik değişiklikler olarak tanımlanabilecek yapısal veya bağlamsal değişkenlerin etkileşimi ile oluşmuştur. Yönetim yetkilerinin değişimi, planlama yaklaşımı ve yasal düzenlemelerden oluşan uygulama dinamikleri ise kentsel dönüşümü kimi zaman destekleyen kimi zaman tetikleyen dinamiklerdir. Türkiye'deki kentsel dönüşüm olgusunu sadece fiziksel çevrenin değişimi olarak açıklamak veya yorumlamak eksik ve yanlış olur; çünkü kentlerdeki dönüşüm fiziksel çevrenin dönüşümü kadar sosyo-ekonomik bir dönüşümü de beraberinde getirir” (İBB, 2005a).

Türkiye'de ilk dönüşüm örnekleri 1950'lerde metropoliten kentlerde yasadışı konut alanlarının gelişmesi ve zamanla meşrulaştırılarak kentin bir parçası haline gelen gecekondu alanlarıyla başlamıştır. Bu başlangıcı takip eden süreç üç farklı döneme ayrılarak irdelenmiştir:

- 1950–1980 dönemi (Ekonomik büyüme politikaları)
- 1980–2000 dönemi (Liberal ekonomiye geçiş)
- 2000' li yıllar (Strateji olarak dönüşüm)

1950 ve 1980 yılları arasını kapsayan ilk dönem ekonomik büyüme politikasının yaygınlaştırıldığı ve sanayileşmenin yaşandığı dönemdir. Ekonomik büyüme beraberinde büyük kentlerin hızla büyümesine ve gecekondulaşmasına neden olmuştur. İkinci dönem, 1980'li yıllardan 2000'lere kadar gelinen bütün bir ülkenin ekonomisinin tümüyle değişimine neden olan liberal ekonomi ve özelleştirmenin karşı çıkılmaz doğrular olarak benimsenerek topluma sunulduğu dönemlerdir. Metropollerde iki önemli gelişme gözlemlenmiştir. Bir yandan kent içinde ruhsatlı ve ruhsatsız yapılanma, öte yandan yerleşim alanlarının merkez dışına yayılmasıdır. Son dönemde, yani 2000'li yıllar, özelleştirmenin hız kazandığı ve kent parçalarının özel sektörle işbirliği içerisinde ilk defa 'dönüşüm' stratejilerinin izlendiği

dönemdir (BİMTAŞ, 2006).

### ***1950 - 1980 dönemi;***

Cumhuriyet dönemiyle başlayan modern, planlı ve organize kentleşme hareketleri, 2. Dünya Savaşından sonra 1950'li yıllara gelindiğinde, ekonomide izlenen büyüme politikalarına paralel olarak meydana gelen kitlesel göç hareketlerinin sonucunda sekteye uğramıştır. Ekonomik büyüme hedefi doğrultusunda izlenen sanayileşme politikası bir 'sanayi kentleri' oluşumunu ortaya çıkartırken, kırdan kente göçü ve hızlı bir kentleşmeyi de beraberinde getirmiştir. Büyük kentler, 1950 ve 1980 arası dönemde doğal nüfus artışlarının üç katı oranında göç alarak büyümüşlerdir. Kentsel nüfus 1950 ve 1960 yılları arasında toplam ülke nüfusuna oranla %80'e varan bir artış göstermiştir. Bu oran en yüksek değerine 1965 ve 1970 arası ulaşmıştır. Bu yoğun nüfus artışıyla birlikte kentlerde ortaya çıkan barınma sorunu kent çeperlerinde hazine ve özel araziler üzerinde çok kısa sürelerde üretilen gecekondularla yapılaşmalarıyla çözülmüştür.

Kentlerin topografyasındaki eşik alanlarına göre yerleşmeler organik bir şekilde, öncelikle ana yolların çevresindeki boş alanlar üzerinde kümeler halinde yapılaşmaya başlamışlardır. Sıçramalı halde gelişen bu yapılaşmalar zaman içinde aralarının dolarak birleşmiş ve daha büyük yerleşme lekeleri haline gelerek ilçeleri oluşturmuşlardır. Bu süreçte kent çevresindeki kırsal alanların kent toprağı haline dönüşmesinin yanı sıra mevcut kentsel alanlar içinde de yoğun yapılaşmalar beraberinde ortaya çıkmıştır.

1970'li yıllara doğru göçle gelen nüfus, kent yaşamıyla bütünleşerek kendine iş imkanları yaratmaya ya da iş imkanlarına ulaşabilecek eğitimi almanın gerekliliği bilincine varmıştır. Bu nüfusun büyük çoğunluğu kent merkezinde ve kent merkezine yakın bölgelerde küçük sanayi ve hizmetlerde iş bularak önce yeni gelişen gecekondular mahallelerinde ikamet etmiş, daha sonra gelir durumları, işteki konumları ve ulaşım olanaklarına bağlı olarak apartmanlaşan gecekondular alanlarında veya büyük sanayi çeperinde oluşan konut alanlarında yaşamaya başlamışlardır. Göçle gelenlerin kent yaşamında sahip olduğu statü, gelir ve yaşam kalitesini yükseltme gayreti aslında kentin makroformunu ve kent içi fiziksel dönüşüm süreçlerini şekillendiren en önemli ilişki ağlarından biridir. Diğer bir deyişle kent mekanı, ister merkez ister çeperde olsun, sanayide marjinal işlerde ve hizmetlerde çalışan işgücünün yaşadığı ve oluşturduğu konut alanlarının niteliklerine göre biçimlenerek değişmektedir.

1950'lerle birlikte etkin bir büyüme politikası uygulayan merkezi yönetimin bu duruşu bu dönemdeki planlama politikalarına da yansımış ve merkezi planlama anlayışının hakim

olduğu bir süreç izlenmiştir. Bununla birlikte, ekonomik büyüme hamlelerinin beraberinde getirdiği kentleşme sorunlarına karşı yerel yönetimler daha fazla duyarlılık göstermeye başlamış ve bu konuda aktif rol almaya başlamıştır. 1950’lerde kapsamlı planlama anlayışıyla gç alan metropoller üzerinde yetkilerini kullanan merkezi yönetimin uygulamaları gerçekleştirilirken 1970’lerde yerel yönetimlerle ilgili yapılan yasal düzenlemeler bir yandan da planlama anlayışının değişiminde belirgin adımların atıldığını göstermektedir (İBB, 2005a).

Bu dönemde ilk olarak, “Menderes imarı” olarak da bilinen, Adnan Menderes’in özellikle İstanbul’u ‘ağdaşlaştırmak’ adına gerçekleştirdiği büyük çaplı imar operasyonu 1950’lere kentsel dönüşüm anlamında damgasını vurmuştur. Bu operasyonu aldığı kararlarla bizzat yönlendiren Menderes, planlama ya da mimari kaygıları bir kenara koymuş ve pek çok tarihi, kültürel niteliği olan mimari ve sanat eserlerini yıkmak suretiyle büyük bir imar hareketi gerçekleştirmiştir. Barbaros Bulvarı, Büyükdere Caddesi, Vatan Caddesi, Millet Caddesi ve Edirne Asfaltı gibi arterleri açmak için binlerce yapı çok düşük bedellerle istimlak edilerek yıkılmıştır ve taşıt trafiğine uygun geniş yollar açılmıştır.

Dönemin kentsel dönüşüm bağlamında başka bir kırılma noktası da kente göç edenlere yönelik izlenen politikalar ve bu doğrultuda gerçekleştirilen yasal ve yönetsel düzenlemeler olmuştur. “Bu dönemde gecekonduların düzenli konut alanlarına dönüştürülmesi amacıyla yasal düzenlemeler yapılmıştır. Gerçekleşen yasal düzenlemeler dönemin planlama anlayışını desteklemiş ve gecekonduların yasallaşmasını ngrmştir. Bunlardan bazıları şunlardır: Özellikle kent merkezindeki ruhsatlı az yoğun ve az katlı konut stokunun yıkılarak çok katlı apartmanlara dönüşmesine imkan veren ve bireysel yapı birimlerine yönelik mülkiyet haklarının genişletilmesini destekleyen (Balamir, 1975) 1965 tarihli ‘634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu’; belediye başkanını halk tarafından doğrudan seçilmesini getiren ve gecekonduların sakinlerini politikacılar üzerinde baskı oluşturmaya imkan veren (Acar ve Adam, 1978) 1963 tarihli ‘307 sayılı Belediye Yasası’; ışlah-imar planları yoluyla gecekonduları yasallaştıran ve ticarileştiren 1966 tarihli 775 sayılı Gecekondular Yasası (Tekeli, 2003); konut, sanayi, eğitim, sağlık, turizm yatırımları ve çeşitli kamu tesislerinin yapımında arsa ve arazi sağlamak için Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü’nün kurulmasına imkan veren 1969 tarihli ‘1164 sayılı Arsa Ofisi Kanunu’ (Yavuz, 1980); ve 1972’deki metropoliten alanlarda metropoliten nazım planı yapma yetkisini İmar İşkan Bakanlığı’na veren ‘6735 sayılı İmar Kanunu’dur” (Ataöv ve Osmay, 2007).

Kat Mülkiyeti Kanunu'nun çıkmasıyla piyasa mekanizması içinde, çoğunlukla yap-satçı olarak tanımlanan küçük sermayeli konut üreticileri eliyle özellikle kent merkezinde ruhsatlı mevcut az yoğun ve az katlı konut stokunun yıkılarak 'çok katlı apartmanlara dönüşme'sine imkan verilmesi izlemektedir. Kent yaşamı içerisinde sayıları gittikçe artan gecekonduların apartmanlaşma evresinin geçirmesiyle önemli bir nüfus büyüklüğüne ulaşan gecekondulardaki halk, kent yönetiminin en küçük idari birimi olan mahalle statüsünü elde ederek, kent yönetiminin yasal bir parçası olma imkanına kavuşmuşlardır. Artık kent yaşamında sadece gelir elde etmek için yaşayan insanlar olmanın yanında kentli olduklarını kanıtlayan bir statüye sahip olmuşlardır. Mahalle düzeyinde teknik altyapı ve eğitim, sağlık, iletişim gibi üstyapı hizmetleri sağlanabilmiştir. Politikacılar için potansiyel oy kaynağı olarak görülen bu nüfus artık isteklerini yerine getirebilmek için güç sahibi bir konuma gelmiştir. Bununla birlikte "Gecekondular Yasası" ile de gecekondular yasallaştırılmış ve ticaretleştirilmiştir. Böylece, ıslah alanlarına altyapı hizmetlerinin getirilmesiyle gecekondular mahallelerinin düzgün, düşük yoğunluklu, yeşil ağırlıklı, altyapılı yaşam alanlarına dönüşmüştür. Bu dönüşüm mahalle ölçeğinde yapılan ilk dönüşüm uygulaması olarak tanımlanmaktadır (İBB, 2005a).

Bütün bu sürece fiziksel açıdan bakıldığında kentsel makroformların plansız değişimi, gelişimi, dönüşümü gözlemlenmektedir. Bununla birlikte kentsel dönüşümün sosyal boyutuyla değerlendirildiğinde ise sosyo-ekonomik, politik ve kültürel açıdan da topyekûn dönüşmeye başlayan kentler karşımıza çıkmaktadır.

### ***1980 – 2000 dönemi;***

Türkiye 1980'lerle birlikte liberal ekonomiye geçiş yapmış ve buna paralel olarak dışa açık bir ekonomik politika izlemeye başlamıştır. Bununla birlikte uluslararası pazara yönelik üretim yapan firmalar daha büyük ölçekli üretim birimlerine ihtiyaç duyarak kent çeperlerindeki yeni alanlarda yer seçmeye başlamışlardır. Üretim hacimleri artan büyük ölçekli firmaların nitelikli iş gücü ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu işgücü nüfusunun barınma ihtiyacı çalışma alanlarına yakın olması açısından yine kent merkezlerinin çeperlerindeki üretim alanlarının çevresinde oluşturulan yerleşim alanlarıyla karşılanmıştır. "sınai üretimin artmasıyla yeni açılan sanayi alanları beraberinde yeni yerleşim birimlerinin oluşmasını tetiklemiştir" (İBB, 2005a). Halihazırda devam eden küçük ölçekli imalathaneler ise kentsel alanlardaki tarihi merkezlerde üretimlerini nitelsiz, eğitimsiz işgücüyle devam ettirmişlerdir. Buralarda çalışan nüfusun barınma ihtiyacı da iş yerlerinin yakınında bulunan merkezdeki çöküntü alanlarında karşılanmıştır.

Artık 1980 öncesi dönemden gecekonduların yasallaşmaya başlaması ve ticari araç hale gelmiş olması, bu dönemin gecekonduların üretiminin organize bir şekilde üretilmesi temelini hazırlamıştır. Bu dönem gerek bireysel gerek yasadışı örgütlenmeler eliyle gecekonduların üretiminde kiralık ve mülk sahipliğinin arttığı bir dönemdir (Ataöv ve Osmay, 2007). Ruhsatsız yapıların artık kent çeperlerinde ya da gecekonduların mahallelerinde değil kent merkezinde de yapılaşarak yer edindiği görülmektedir. Yap-satçılık yaygınlaşarak konut üretimi artmaya başlamıştır. Bu üretim faaliyeti kentteki gecekonduların çok katlı yapılara dönüşmesiyle mülkiyet yapısının artması ve hisseli tapu sahiplerinin çoğalmasına neden olmaktadır (İBB, 2005a).

Yine bu dönemde de kentsel makroformu doğrudan etkileyen ve kentsel dönüşüme uç veren çeşitli yasal ve yönetsel düzenlemeler yapılmıştır. Bunlardan en önemlileri aşağıdaki gibidir:

- 3030 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu (1984)
- 3194 sayılı İmar Kanunu (1985)
- 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu (1984)
- 1983-1988 yılları arasında çıkarılan af yasaları

Belediye ve imar kanunları ile yetkiler belediyelere devredilmiş ve belediyelere aktarılan kaynaklar artırılmıştır. Bu sayede neredeyse bütün büyük kentlerde kapsamlı planlama ve imar çalışmaları başlatılmıştır. Ancak, yerel yönetim yaklaşımı ulusal ölçekte tabandan yönetim ilkesiyle tutarlı olamamıştır. Toplu Konut Kanunu ile gerçekleştirilen yasal düzenleme, konut ihtiyacının giderilmesi için toplu konut projelerinin hayata geçirilmesini, eylem planı kapsamında gecekonduların dönüşürülmesini ve tarihi konut stokunun iyileştirilmesini öngörür. Ayrıca, belediyelerin konut üretimi alanına girmesini teşvik etmek için toplu konut fonundan yararlanma imkanları yaratılmıştır. Bu yasanın uygulanması kent çeperinde yeni konut alanlarının oluşturulmasına, kırsal alanların yapılanmasına ve eski gecekonduların yıkılıp yeni organize konut alanları haline dönüşmesine imkan vermiştir. Toplu konut sunumuyla ilgili yasa dışında, ruhsatsız yapılaşma sorununa çözüm olarak 1983 ve 1988 yılları arasında birbiriyle ilişkili beş af yasası çıkartılmıştır. Bu yasa grubu, gecekonduların mülkiyet sorunlarını çözmeyi ve gecekonduların apartman türü konuta dönüşümünü amaçlamıştır. Ancak, dönüşümü piyasa koşullarına bırakarak yapmıştır. Bu yasal çerçeve ile dönüşüm, önce yasadışı konutun yasallaşması, sonra planlı gelişim alanları oluşturulması, konut kat sayısının artırılması, uygulamanın konut dışını kapsayacak biçimde genişletilmesi ve son olarak, boş alanların imara açılması yoluyla



gerçekleşmiştir (Ataöv ve Osmay, 2007).

Bu dönemdeki kentsel makroformun dönüşüm süreciyle ilintili konular özetle aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Kentsel alanda yer alan organize sanayi desantralize olmuştur.
- Ekonomik politikaların sonucu sanayi gelişimine dayalı olarak yaşanan demografik hareketler kent makroformunu etkilemiştir. Kent ana arterler ve çevre yolları boyunca merkez dışına doğru yayılmaya başlamıştır.
- Küçük imalat birimleri kent merkezlerinde işlevlerine artarak devam etmişlerdir. Bu birimlerin ve burada çalışan iş gücünün de eski merkezlerde yer seçmesi bu alanların köhneme sürecini tetiklemiştir.
- Kentsel alanlarda yeni iş merkezleri gelişme göstermiştir. (örn: Maslak)
- Gecekondu alanları çok katlı apartman ya da müstakil konut olarak fiziksel dönüşüme uğramıştır.
- 1950-1980 döneminde sadece konut sektöründe görülen yasadışı yapılaşma turizm, sanayi ve ticaret sektöründe de görülmeye başlamıştır.
- Kıyı alanlarında çeşitli yasa ve teşviklerle özendirilen ikinci konut oluşumları kıyı kentlerinin makroformunu dönüşüme uğratmıştır.

Bu dönemde gerek plan kararlarıyla gerek yapılan yasal düzenlemeler sayesinde bireysel uygulamalarla gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulamalarını, müdahale yöntemleri açısından üç başlık altında değerlendirmek mümkündür.

Birinci yöntem, daha önceki dönemde Menderes'in yaptığı gibi eskiyi yıkıp yeniden yapma eğilimindeki kentsel yenileme müdahalesidir. Buna örnek olarak dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın 'Haliç Çevre Nazım İmar Planı' kapsamında gerçekleştirdiği icraatlar gösterilebilir. Bu proje kapsamında bölgedeki önemli miktardaki yapı, endüstri arkeolojisi eseri niteliği de taşıyanlar dahil olmak üzere, yıkılarak bu alanlar yeniden düzenlenmiştir. Bir başka kentsel yenileme örneği de Ankara'da gerçekleştirilen 'Dikmen Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi'dir. Bu örnek gecekondu bölgeleri için hazırlanan ilk kentsel dönüşüm projesi olması açısından önemlidir. Bu örneği ilerleyen zamanlarda yine benzer bir uygulama olan 'Portakal Çiçeği Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi' takip etmiştir. İkinci grup dönüşümü 'kentsel sağlıklılaştırma' ve 'yeniden canlandırma' gibi, ıslah imar planları ile yasallaştırılan altyapı, donatı ve benzeri sorunları olan sağlıklı olmayan alanlarının fiziksel, sosyal ve ekonomik yapısının iyileştirilmesine yönelik müdahalelerdir. "Üçüncü dönüşüm müdahale biçimi yeni bir işlev vererek ya da içinde yaşayan sosyal

tabakayı değiştirerek tarihi değeri olan bir alanının korunması ve gerekli kurumsallaşmanın gerçekleşmesidir. İstanbul'da Cihangir'in üst gelir grubu yeni evli, genç ya da yeni hanehalkı tiplerini barındıran bir konut bölgesine dönüşmesi bu tür bir dönüşüme örnek olabilir.”

### **2000 sonrası;**

1990'lı yılların sonlarından itibaren günümüze kadar ulaşan süreçte 'kentsel dönüşüm', kavramsal olarak da kabul görmüş ve gerek bilimsel platformlarda gerekse planlama pratiği dahilinde sürekli gündemde kalmaya devam etmiştir. 2000 sonrası dönemde daha önce yerel girişimlerle uygulanmaya başlanan katılımcı yaklaşım ve katılım araçları kentsel planlama gündeminde tartışılmaya başlanmıştır. Stratejik planlama yaklaşımı, katılımcı koruma politikaları, bununla birlikte çok aktörlü karar alma süreçleri, sivil güçlenme gibi çabalar yaygınlaşmaya başlamıştır.

Bu dönemde kentsel dönüşüm kavramının ve buna bağlı olarak geliştirilen yaklaşımların ön plana çıkmasının iki önemli sebebi vardır. Bunlardan birincisi küreselleşmenin etkisiyle Türkiye'nin izlediği ekonomik politikalarıdır. Avrupa Birliği ve Gümrük Birliği uygulamalarının yoğunlaşmasıyla kamu ve iktisadi kuruluşlarının hızla ve çok sayıda özelleştirildiği bu dönemde, küreselleşmenin etkisiyle metropoliten kentler bundan önceki dönemlerden farklı biçimde, büyük parçalar halinde ve dönüşerek büyümüş ve büyümeye devam etmektedir. Kentsel makroformlar, küreselleşmeyle birlikte ulusal ve uluslararası talepler doğrultusunda oluşan piyasa baskısı ve bu baskıların şekillendirdiği planlama süreçleriyle biçimlenmektedir. Devam eden hızlı kentsel göçle gelen ve istihdam için arz olunan iş gücü, talep edilen niteliklere sahip olmadığından dolayı ciddi bir işsizlik ve yoksullaşma ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte sosyal hizmetlerden faydalanma ve eğitim ile ilgili sorunlar artmış ve kent içi çöküntü alanlarında suç oranları da artış göstermiştir. Bu çerçevede kent bütününde, çöküntü alanlarında bozulan dengelerin yeniden sağlanmasına yönelik stratejik kararlar üretilmiş ve yerel yönetimler öncülüğünde öncelikle kentin yoğun yapılaşmış ruhsatlı ve ruhsatsız bölgelerinde kentsel dönüşüm projeleri uygulanmaya başlanmıştır.

Ülkemizde bu dönemde kentsel dönüşüm olgusunun ön plana çıkmasındaki ikinci önemli sebep ise 1999 tarihli Marmara Depremi'dir. Bu tarihe dek dönüşüm, yenileme, yeniden yapılanma ve gelişme gibi kavramları gözardı eden yönetimlerin, yenilemenin önemini kavraması deprem sonrası döneme denk düşmektedir. Deprem öncesinde, öncelikli alanlardan başlanmak üzere, etaplar halinde sağlıksız yapı alanlarının sağlıklaştırılması, gerekli olanların tümüyle yıkılarak yeniden üretilmesi ülkemiz için aciliyet taşıyan bir yaklaşımdır. 1. derece

deprem kuşağı içinde yer alan ülkemizde kentsel dönüşüm, deprem sonrası yapılanma şartlarının, farklı bir anlayış içinde ele alınarak tasarlanması, terk edilen alanların yeniden canlandırılma ilkelerinin doğru bir şekilde saptanması, eski halinde çoğu kaçak olarak yapılmış bu alanların sağlıklı ve yaşam kalitesi yükseltilmiş alanlara dönüşmesinde önemli bir planlama aracı olarak karşımıza çıkmaktadır (Özden, 2002).

Bu son dönemi önemli kılan yasal düzenlemelerden ilki 2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı 'Büyükşehir Belediyesi Yasası'dır. Bu yasa ile Türkiye'de son yıllarda büyük kentlerdeki hızlı büyüme ile birlikte önem kazanan 'bölge-kent' ve 'alan yönetimi' gibi kavramlar desteklenmiştir. Yasa büyükşehir belediyelerin görev ve yetki alanlarını stratejik plan yapma, yıllık hedef, yatırım programı, bütçe, çevre düzen planı yapma, nazım ve uygulama plan değişikliği onaylama, islah-imar planlarını aynen veya değiştirerek onaylama gibi yetkileri içine alacak şekilde genişletmiştir. Ayrıca, ulaşım ve altyapı planlarında da büyükşehir belediyelerinin yetkileri artırılmıştır. Buna karşılık, ilçe, ilk kademe ve belde gibi küçük belediyelerin yetkileri kısıtlanmıştır. hem kurumsal hem de mekansal stratejik planlama anlayışı planlama uygulamalarına girmiştir. Bu dönemdeki asıl önemli yasal düzenleme denemesi ise "Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu"dur. 27 Ocak 2004 tarihinde yasa tasarısı olarak sunulan ve amacı; "...sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda, sağlıklı ve güvenli yaşam çevreleri oluşturulması, afete duyarlı, kentsel standartlara uygun olarak kullanılmasına yönelik iyileştirme, tasfiye ve yenilenmesini sağlamak, ilgili idare (merkezi ve yerel) eliyle yeni yerleşim ve gelişim alanları açmak, ucuz yapı ve arsa üretmek üzere, toplumsal katılıma dayalı, düzenleme ilke ve esasları ile bunlara ilişkin uygulama yöntemlerini belirlemek" olarak tanımlanan düzenleme, kentsel dönüşümün yeterince kapsamlı olmadığı, yenilenecek alanların belirlenmesinde, uygulamaların yürütülmesi konularında sivil toplum kuruluşlarının katılımının sağlanmamış olması ve denetim sürecinde çeşitli uzman aktörlerle işbirliğinin irdelenmemesi bakımından eleştirilmiş ve eksik bulunmuştur (İBB, 2005a). "Haziran 2005'te Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanun Tasarısı salt sit alanları ile sınırlı tutularak '5366 sayılı Yıpranan Kent Dokularının Yenilenecek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun' olarak çıkartılmıştır. Genel gerekçesi ve amaç maddesi, "Şehrin yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurullarınca sit alanı olarak tescil ve ilan edilen kent bölgeleri ile bu bölgelere ait koruma alanlarının, kentin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore edilerek bu bölgelerde konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları oluşturulması, tabii afet risklerine karşı tedbirler alınması, kentin tarihi ve kültürel dokusunun yenilenecek korunması ve yaşatılarak kullanılması" olarak belirlenmiştir. Bu yasa kentsel dönüşümü iki

birbiriyle çelişkili strateji altında tanımlamaktadır. Kentin tarihi ve kültürel dokusunun 'yenilenerek korunması' bir yandan yenileme öte yandan koruma stratejisini içerir. Bu ikisi aynı zamanda uygulanabilecek müdahale biçimleri değildir. Yenilemenin ve korunmanın hangi şartlar altında olacağı yeterli bir şekilde tanımlanmamıştır (Ataöv ve Osmay, 2007). Bu çok geç kalınmış ya da çok tartışılan bir süreç olsa da kentsel dönüşüm gibi önemli bir planlama aracının yasal bir zemine oturtulmuş olması kentsel planlama açısından son derece önemli ve gereklidir.

Türkiye'de kentsel dönüşüm sürecinin dönemselsel olarak sınıflandırıldığı bu yaklaşım Ataöv ve Osmay (2007) tarafından dönüşüm değişkenleri ve uygulamaları bağlamında aşağıdaki tabloda özetlenmiştir (Tablo 3.2).

Tablo 2.2 Dönüşüm Değişkenleri ve Uygulamaları (Ataöv ve Osmay, 2007)

DÖNÜŞÜM DEĞİŞKENLERİ VE UYGULAMALARI	1950 – 1980	1980 – 2000	2000 SONRASI
<b>YAPISAL / BAĞLAMSAL</b>	<i>Ekonomik Politikalar:</i> Ekonomik Büyüme <i>Demografik Değişim:</i> Kentlere göç ve hızlı kent nüfus artışı	<i>Ekonomik Politikalar:</i> Ekonominin dışa açılması; Küreselleşme ve yerelleşme <i>Demografik Değişim:</i> Kentsel nüfus artışı; metropollerde doğurganlık oranının düşmesi	<i>Ekonomik Politikalar:</i> Özelleştirme; AB ilişkileri <i>Demografik Değişim:</i> Doğudan batıya göç
<b>SOSYO-EKONOMİK</b>	<i>Konut Sunum Biçimleri:</i> Yap-satçı konut, kısıtlı sayıda kooperatif, Toplu Konut <i>İşgücü-Konut ilişkisi:</i> Düşük gelirli işgücünün sanayi ve sanayi dışı istihdamı; Konut ihtiyacına çözüm olarak gecekondular	<i>Konut Sunum Biçimleri:</i> Ruhsatlı ve ruhsatsız yapılaşma <i>İşgücü-Konut ilişkisi:</i> Kent merkezlerindeki küçük üretim birimlerinde çalışanların çevre gecekondular ve merkez mahallelerde yaşayan niteliksiz ve düşük gelirli nüfustan oluşması; Orta gelir grubunun yaşam alanlarının desantralizasyonu	<i>Konut Sunum Biçimleri:</i> Belediye Toplu Konut Kooperatifleri, özel sektör lüks konut siteleri, düşük nitelikli apartmanlar, kent merkezlerinde tarihi konut, deprem riski olan alanlarda devlet kredisi ile afet konutları <i>İşgücü-Konut ilişkisi:</i> Yüksek gelir grubu kent dışında konut çevreleri oluşturuyor; gecekondularında istihdam yapısındaki değişime göre konut biçim ve standartları değişiyor
<b>YÖNETİM / UYGULAMA</b>	<i>Yetkilerin Dağılımı:</i> Devlet Planlama Teşkilatı; İmar ve İskan Bakanlığı; Yeni Belediyecilik Hareketi <i>Planlama Uygulamaları:</i> Merkezi Planlı Kalkınma Modeli; Bütüncül Planlama Yaklaşımı <i>Politikalar ve Yasal Düzenlemeler:</i> Belediye, Gecekondular, Arsa Ofisi, İmar ve Kat Mülkiyeti kanunları	<i>Yetkilerin Dağılımı:</i> Yerel ilçe belediyelerine planlama yetkisinin verilmesi; Yerel Gündem 21 <i>Planlama Uygulamaları:</i> Kentsel gelişmeye desantralization; Nazım İmar ve Uygulama Planları; Yerelde yukarıdan-aşağıya yönetim anlayışı <i>Politikalar ve Yasal Düzenlemeler:</i> Büyükşehir Belediye, İmar, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma, Çevre, Boğaziçi, Milli Parklar kanunları ve Af yasaları	<i>Yetkilerin Dağılımı:</i> Büyükşehir belediyelerinin yetkisinin genişletilmesi <i>Planlama Uygulamaları:</i> Stratejik Planlama; katımlı planlama uygulamalarının başlaması <i>Politikalar ve Yasal Düzenlemeler:</i> Büyükşehir, Belediye, Mali İdareler, Kentsel Dönüşüm ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma kanunları
<b>KENTSEL MAKROFORM</b>	"Azman Kent" (merkezde yoğunlaşma; gecekonduların gelişimi)	Çok Merkezli Metropolen Kentleşme (kentsel yayılma; ruhsat dışı yapılaşmanın yasallaşması)	Bölgesel Yayılma (merkezlerin farklılaşması ve yeni ilişki ağlarının kurulması)
<b>KENTSEL DÖNÜŞÜM UYGULAMALARI</b>	1. Gecekonduların sağlanmasını; 2. Kent merkezinin çöküntü alanına dönüşümü; 3. Gecekonduların yeniden yapılandırılması; 4. Bu alanlarda kentsel yenileme.	1. Yaşam kalitesi düşmüş ve riskli alanlarda kentsel yenileme; 2. İyileştirmeye yönelik sağlıklaştırma ve islah-imar uygulamaları; 3. Tarihi değeri olan alanların korunması ve soylulaştırılması.	1. Kentsel alanlarda yenileme; 2. Apartman alanlarının iyileştirilmesi; 3. Yeni siteler ve kapalı yerleşim alanlarının yeniden geliştirilmesi; 4. Tarihi konut alanlarının soylulaştırılması;

## 2.5 Bölüm Değerlendirmesi

Tez çalışmasının çıkış noktalarından biri olan ‘kentsel dönüşüm’ olgusu, konu bağlamındaki sınırlayıcıları (kıyı alanlarındaki sanayi bölgelerinde dönüşüm) da kapsayan üst başlık olması açısından, tezin kuramsal tabanını oluşturan en önemli kavramdır. Bu doğrultuda bölümde kentsel dönüşüm konusu kavram, tarihsel süreç, planlama pratiğindeki yeri bağlamında detaylandırılmış ve Türkiye’de bu olgunun diğer coğrafyalara kıyasla nasıl ortaya çıktığı ve geliştiği irdelenmiştir.

İlk olarak farklı literatürdeki farklı bakış açılarıyla kentsel dönüşüm kavramının nasıl tanımlandığı ortaya konmuştur. Çünkü gerek uluslararası gerekse ulusal platformlarda kentsel dönüşümüne ilişkin farklı algılamalara ya da yazın dilinden kaynaklı birbirinin aynı tanımların farklı kavramlar olarak yansıtıldıklarına rastlanmaktadır. Bu kavramsal analiz sonucunda elde edilen tanımlarda genel olarak kentsel dönüşüm kavramının fiziksel, sosyal ve ekonomik boyutlarının biraradalığı ön plana çıkmaktadır. Kavramsal analizlerin sonucunda ve kentsel dönüşüm kavramının çeşitli müdahale yöntemlerini bir şemsiye altında toplayan üst başlık olduğu kabulüyle tez çalışması kapsamına özgü bir kentsel dönüşüm tanımı yapılmıştır; *“Kentlerin, ekonomik, sosyal, fiziksel ve/veya çevresel anlamda çöküntüye, bozulmaya uğramış veya bu konularda düşüğe geçmiş bölgelerinde, ekonomiyi yeniden canlandırmayı, sosyal dengeyi sağlamayı, fiziksel çöküşü engellemeyi, mevcut durumu geliştirmeyi hedefleyen her türlü müdahaleyi içeren stratejiler bütünü”*.

Bu tanımlamadan sonra kentsel dönüşüm kavramının ortaya çıkışı ve tarihsel süreç içinde nasıl geliştiği irdelenmiştir. Sürecin irdelenmesi her dönemin dönüşüm altyapısını oluşturan farklı dinamiklerin ortaya konması açısından önemlidir. Süreç içinde konuya ilişkin farklı değerlendirmeler ve bu çerçevede geliştirilen farklı konseptler ön plana çıkmıştır (kentsel yenileme, sağlıklaştırma, koruma, yeniden canlandırma, yeniden işlevlendirme, geliştirme, soylulaştırma, vb.).

Küreselleşme ve ilişkili olarak ‘yarışan kentler’ söylemleriyle birlikte günümüze gelindiğinde, kent planlama disiplininde bir planlama aracı olarak kentsel dönüşümün öneminin daha da arttığı gözlemlenmiştir. Kentsel dönüşüm klasik planlama anlayışından farklı olarak stratejik bir planlama yaklaşımı doğrultusunda geliştirilen eylem planları olması açısından daha esnek bir planlama aracı olarak ön plana çıkmaktadır.

Türkiye’de kentsel dönüşüm süreci diğerlerine göre daha farklı bir yol izlemiştir. Bunun en büyük sebeplerinden biri ülkenin tarihsel süreç boyunca izlediği ekonomik, sosyal ve buna bağlı olarak planlama politikalarıdır. Cumhuriyet dönemiyle birlikte başlayan organize ve etkin planlama hareketi 1950’lerle yoğunlaşan sanayileşme dönemiyle düşüşe geçmiştir. 1950’lerden itibaren göç hareketinin beraberinde getirdiği barınma sorunu, çözüme yönelik gerçekleştirilen yasadışı yapılaşmaları ortaya çıkarmıştır. Yine süreç içinde sosyo-politik sebeplerin de etkisiyle bu yasadışı alanların yasallaştırıldığı görülmüştür. Bu noktada Türkiye’deki kentsel dönüşüm sürecinin gecekondulaşmayla birlikte başladığı kabul edilebilir. Gecekondulaşma veya yasadışı yapılaşma plansız bir dönüşüm olarak kabul edilirse buna karşı ilerleyen dönemlerde geliştirilmeye çalışılmış çözümler (ıslah imar planları, af yasaları vb.) resmi olarak planlı gibi görülse de büyük kentsel sorunları da beraberinde getirmiştir.

Ülkemizde 2000’lerle birlikte günümüze kadar uzanan dönemde kentsel dönüşüm konusu planlama gündeminde sıkça telaffuz edilen ve yapılmakta olan çeşitli uygulamalar ve sonuçlarının ilgiyle izlendiği bir kavram olmuştur. Ülkenin irili ufaklı birçok yerleşim biriminde bu kavram kapsamına giren çeşitli imar eylemlerine rastlanmaktadır. Bu durumun ön plana çıkan iki nedeni vardır. Bunlardan ilki küreselleşmeyle birlikte ulus devlet anlayışından bölgesel ve kentsel ölçekteki rekabetçi anlayışa geçiştir. Bu kapsamda, değişen sosyo-ekonomik ve politik koşulların sonucu oluşan mekansal çöküntü yaşayan alanların yeniden ele alınmaları sözkonusu olmuştur. Bu alanlar kentsel dönüşüm kapsamında yerel yönetimler tarafından üretilen projelerle kente yeniden entegre edilmektedir. İkinci önemli neden ise 1999 Marmara Depremi ile, riski bilinmesine karşın yakın geçmişte yaşandıktan sonra daha etkin bir şekilde gündeme gelen deprem tehlikesidir. Ülkemizdeki nüfusun yoğunlaştığı yerleşim alanlarının büyük bir bölümü deprem kuşağı üzerinde yer almakta, buna karşın bu yerleşmelerdeki yapı stokunun nitelikleri büyük tehlike arz etmektedir. Kentsel dönüşüm kapsamında yapılacak olan yenileme çalışmaları bu konudaki önemli bir çözüm yolu olarak ön plana çıkmaktadır.

Yurtdışında diğer coğrafyalardaki uygulamalar incelendiğinde (koşulları, modeli, vb. ne olursa olsun), kentsel dönüşüm uygulamalarının yasal dayanaklarla desteklenerek gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu durum kentsel dönüşüm projelerinin uygulanabilirliğini arttıran, hızlandıran ve verimli hale getiren önemli bir faktördür. Bu, ülkemizde 2000’li yıllarla birlikte henüz gündeme gelen, tartışılan ve oluşturulmaya çalışılan bir konudur. Yürürlükte olan 5366 sayılı kanun kendi içinde birçok çelişki barındırması ve kentsel

dönüşüm kapsamını daraltıyor olması açısından yanlış, eksik ve yetersizdir. İyimser bir bakışla; kentsel dönüşümün yasal tabanına ilişkin bu girişim geliştirilmeye açık bir düzenleme olarak kabul edilmeli ve çok disiplinli (multi disipliner) yapıdan oluşan bir ekip ile hazırlanacak, dönüşümün her boyutuyla ele alınacağı gelişkin bir yasal taban için gereken çalışmalar ivedilikle yürütülmelidir.



### 3. KIYILARDA YERALAN SANAYİ ALANLARININ DÖNÜŞÜM SÜRECİ

#### 3.1 Sanayileşme Süreci

##### 3.1.1 Sanayi ve Sanayileşme Kavramları

Sanayi kavramı Türk Dil Kurumu sözlüğünde (2005); hammaddeleri üretmek, biçim ve/veya bazı özelliklerini değiştirerek işlemek ve enerji kaynaklarını yaratmak için kullanılan yöntem ve araçların tümü şeklinde tanımlanmaktadır. Ekonomik anlamda ise sanayi, “eldeki malların yarar ve değerlerini, sermaye ve emek kullanma yoluyla arttırmayı amaç edinen eylemler bütünü (Hançerlioğlu, 1972)” ya da “ham madde ve ara malların mevcut bilgi, beceri ve teknolojilerden yararlanılarak ve işçi emeğinin katkısıyla fabrika veya üretim tesislerinde mal ve hizmet şekline dönüştürülmesini” (Seyidoğlu, 2002) ifade etmektedir. Sanayileşme ise “ekonomik yönüyle GSYİH’ya en büyük payı aktaran, en çok katma değer meydana getiren, teknoloji üreten, atıl kalmış küçük sanayi birimlerini harekete geçiren, daha istikrarlı ve güvenilir gelir sağlayan ekonomik faaliyetler bütünüdür” (Alp, 1981).

Sanayi insanın var oluşuyla başlamış, ilk çağlardaki ilkel aletlerden (günümüzdeki anlamda) fabrikalardaki makineli üretime kadar gelişen bir tarihsel süreç izlemiştir. 18.yy.’da İngiltere’de başlayan sanayi devrimi ile birlikte ortaya çıkan ‘sanayileşme’ kavramı, üretimin toplulaşması ve üretimde mekanizasyona geçiş sürecinin yanında, daha üst ölçekte, bir ülkede ekonomik faaliyetlerin kırsal üretimden sanayi üretimine kayması şeklinde tanımlanabilir. Ancak sanayileşmeyi yalnızca üretimde mekanizasyon olgusuyla sınırlandırmak yetersiz olacaktır. Çünkü sanayileşme, bu mekanizasyon için gerekli teknolojinin yanında bir ülkede tarımdan ulaşıma, ekonomik yapıdan nüfus dağılımına kadar pek çok dinamiğe bağlı olarak gelişen bir süreçtir. Bu süreci yaşayan ülkelerin kentsel, kırsal dokusunda ve toplumsal yaşantısında önemli dönüşümler gerçekleşmiştir. Sanayileşme ile birlikte kentler bir bütün olarak toplumsal ilişkiler bağlamında yeni bir konuma geçmiştir. Tüm politik ve ekonomik güç kentlerde yoğunlaşırken, artık sanayi ve finans şirketleri feodal beylerin yerini almıştır (Eş ve Güloğlu, 2004).

Sanayileşme ulusal, bölgesel ve yerel ekonomilerde eşit olmayan büyümeye katkıda bulunan, doğrudan ya da dolaylı olarak iş olanağı ve refah yaratan, ekonomik olarak bütünleşmeyi gerçekleştirmede katkısı olan, tüketici talepleri sunan ve yaratan bir süreçtir (Hayter, 1997; Yüzer, 2002). Özellikle kalkınmakta olan ülkeler, sanayileşme yolu ile ulusal ve bölgesel mekan organizasyonu oluşturarak kentsel çalışma ağları gerçekleştirmeyi ve sosyo-ekonomik

gelişme hızını arttırmayı amaçlamışlardır (Aysan ve Dökmeci, 1995). Günümüzde birçok az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke, ekonomik kalkınma ile sanayileşmeyi eş anlamlı olarak kabul etmektedir. Kalkınmayı gerçekleştirmek için ulaşılmak istenen iç talebin karşılanması, ödemeler bilançosunun denklığı, tam istihdam ve kaynakların etkin kullanımı aslında sanayileşme anlamına gelmektedir (Savaş, 1977).

### 3.1.2 Dünya’da ve Türkiye’de Sanayileşme Sürecine Genel Bir Bakış

İnsanlık tarihinin en önemli kırılma noktalarından biri 18. yy.da başlayan ve iki yüz yıl içinde dünyanın tarım nüfusunu radikal biçimde azaltarak insanı artan ölçüde hizmet ve mamul mal üreticisi haline getiren Sanayi Devrimi’dir (Güran, 1990). Sanayi devrimi bir seri teknolojik yeniliğin üretim alanında kullanılmasının, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel alanlara yansımaları kapsayan bir süreç olarak ortaya çıkmıştır. James Watt’ın 1765’te buhar makinesini bulması ve bunun enerji kaynağı olarak kullanılması, teknolojik açıdan; Adam Smith’in 1776’daki “Milletlerin Serveti” adlı eseri, ekonomi bilimi açısından; 1789 Fransız Devrimi, politik gelişmeler açısından bu süreç içindeki önemli eşikler olmuştur (Erkan, 1993). Bu doğrultuda sanayileşme kavramını, “Sanayi Devrimi ile birlikte oluşan ve ülkelerin ekonomik, sosyal, siyasal vs. alanlarda uğradıkları değişimler (İlkin, 1973)” olarak algılamak mümkündür. Toplumun tüm alanlarındaki bu değişim, yeni teknolojilerin üretimde kullanılması ve işbölümü artışıyla, üretim ve verimlilik de hızla arttırmıştır. Tarıma dayalı geleneksel toplumlarda üretim, evlerde, el tezgahlarında yapılırken, sanayi devrimi sonrasında üretim fabrikalarda yapılmaya başlanmış, toplumun kurumları, yapısı, norm ve davranış kalıpları değişmiş, geleneksel davranışlar giderek akılcı davranışlara yerini bırakmıştır (Aktan ve Tunç, 1998; Aytun, 2005).

İlk olarak 1750’li yıllarda İngiltere’de başlayan sanayileşme hareketi zamanla diğer Batılı ülkelere de yayılmıştır. Başta İngiltere olmak üzere Avrupa’nın hızla sanayileşmesine neden olan teknolojik yenilikler yoğun olarak tekstil, metalürji ve makine sanayinde meydana gelmiştir. İmalatın motoru olan kömür üretimindeki artış, kok kömürünün kullanılması ile demir üretiminin ucuzlaması ve mekanik teknolojide su gücünün yerine buhar gücünden yararlanılması hem üretim maliyetlerini düşürmüştür hem de üretim miktarlarını arttırmıştır. Bu gelişmelere paralel olarak sanayileşme sürecinde ulaşım alanında da önemli gelişmeler yaşanmıştır. Özellikle Batı Avrupa’da önce nehir taşımacılığı sonra demiryolu taşımacılığı ve beraberinde deniz taşımacılığında önemli atılımlar olmuştur. 19.yy.da metropol ülkelerdeki üretim ve ulaşım teknolojisinde yaşanan değişimlere paralel olarak pazar ekonomisindeki

ulaşılan yeni boyutlar ülkesel ve bölgesel hatta kıta ölçeğindeki ticaret ağlarını da etkilemiştir. Sanayileşen ülkelerde artan kent nüfusuna paralel olarak, tüketim de artmış, gıda ve diğer tüketim maddelerinin yanında sanayi için gerekli olan hammadde evre ülkelerden daha ucuza temin edilmeye başlamıştır. Malların taşınması için gemilerin kullanılması ile birlikte özellikle liman şehirlerinin önemi artmış ve bu kentler giderek zenginleşmişlerdir. Limana getirilen mallar, oluşturulan demiryolu ağı sayesinde de sanayi tesislerine ya da pazara taşınmıştır. Bu tür bir ticaret hakimiyeti ve oluşan yerleşme düzeni, Latin Amerika'dan, Güney Asya'ya, Ortadoğu'dan, Kuzey Afrika'ya kadar benzer eğilimi göstermiştir.

Sanayileşme sürecinde yoğunlukla 19. ve 20. yüzyılda gerçekleşen atılımlar (enerji kaynaklarının, ham maddelerin ve sermaye gereçlerinin yeni teknikler yoluyla hızla artan ölçülerde üretimde kullanılması ve fabrika yönteminin hızla yayılması), sadece katma değer içinde imalatın ticarete oranını yükseltmekle kalmamış, tarih boyunca ulusların zenginliğini artıran ticaret faaliyetlerinin kapsamı da tarımsal ürün ve doğal ham maddelerden daha çok imalat sanayii ürünlerine kaymış, teknolojinin ilerlemesi hem sanayileşmenin, hem de gelişme hızının motor gücü olmuştur (Yenal, 1999; Aytun, 2005).

Daha öncede bahsedildiği gibi sanayileşmeyle birlikte oluşan yeni dünya düzeninde toplumsal yapı da önemli bir değişim süreci yaşamıştır. Tarım toplumu yerini sanayi toplumuna bırakmıştır. Geleneksel tarım toplumlarının yapı ve değerlerinden hareketle modern sanayi toplumu özetle şu özellikleriyle ön plana çıkmaktadır:

- Fabrika retimi ya da sanayileşme
- İleri düzeyde işbölümü
- Otoritenin merkezileşmesi
- Bürokratikleşme
- Büyük lekli işletmeler
- Mekanik evren/ya da organizasyon anlayışı ve kişisellikten uzaklaştırma,
- Rasyonalite
- İlerleme ve evrim anlayışı
- Düzen ve homojenleşme
- Yaşamın demistifikasyonu
- Standartlaşma ve kitle retimi (Bozkurt, 2003).

Büyük sanayi devriminin gerçekleşmesinden sonra Dünya üzerinde yer alan her ülke hammaddeyi kendi işleyebilecek düzeye gelmek için çaba sarf etmektedir. Batı ülkelerinin büyük kısmı sanayileşme sürecini tamamlamış ve ekonomik bakımdan gelişmiş ülkeler durumuna gelmiştir. Türkiye gibi bazı ülkeler ise henüz sanayileşme sürecinde olup ekonomik bakımdan kalkınmakta olan ülkeler grubunda yer alır. Ülkemizin son yıllarda ihraç ettiği ürünlerin %80'inin sanayi ürünlerinden oluşması, besin ve dokuma sanayiinden, çeşitli makinelerden uçağa kadar birçok ürünler üretmesi Türkiye'nin sanayileşme sürecinde önemli bir mesafe aldığını gösterir (Ertin, 1998). Çalışma kapsamında özetle cumhuriyet döneminden günümüze kadar geçen zaman diliminde Türkiye'nin sanayileşme süreci ele alınmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye ekonomisinde tarımsal üretimin payı oldukça fazladır. Bu dönemde sektörel dağılım içinde önemli bir payı olmayan sanayi faaliyetinde daha çok tüketime ve iç pazara yönelik üretim yapan ve organize olmayan küçük ölçekli işletmeler varlık göstermektedir. Cumhuriyetin ilanından önce İzmir'de toplanan İktisat Kongresi'nde, bu yapı dikkate alınarak Türkiye'nin ekonomi stratejilerinin ilkeleri saptanmış, devleti yeniden kurma çabaları arasında ekonomik kalkınma bir sorun olarak görülmüş, önemli miktarda dış borç ödemesi nedeniyle yeni borçlanmaya gidilmemesi, yabancı sermayenin ülkeye davet edilmemesi ve daha önce gelen yabancı sermayenin devletleştirilmesi veya millileştirilmesi gibi kararlar alınmıştır. 1930'lu yılların başında sanayileşmeye hız verilmesi için sermaye oluşturma işini devletin üzerine alması ve hazırlanan sanayi planlarıyla Devlet İktisadi Teşebbüslerinin kurulmasına başlanmıştır (Kazgan,1981; Yüzer, 2002).

1934-38 yıllarında Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı hazırlanmıştır. Bu plan doğrultusunda ülkenin çeşitli yerlerinde şeker, dokuma, maden, selüloz ve seramik fabrikalarının kurulması plana bağlanmıştır. Ancak bu yılların dünyada ekonomik kriz dönemine rastlaması, ülkemizde devletin bizzat kurucu rol oynamasına neden olmuştur. Bu amaçla 1933 yılında Etibank kurulmuş ve bu kurumun önderliğinde kimya sanayi, pamuklu dokuma, kağıt ve selüloz, kamgarn sanayi, kendir sanayi, demir sanayi, kükürt, toprak sanayi, şeker sanayi alanında yatırımlar yapılmıştır. Özellikle bu yatırımlar ile dokuma sanayi alanında önemli gelişmeler olmuş, Çukurova ve Ege bölgesinde özel sektöre ait tesisler de kurulabilmiştir. Ayrıca 1937 yılında ilk demir-çelik fabrikası da Karabük'te kurulmuştur. Yapılan teşvik ve tedbirler sayesinde ülkemizde 1950 yılında yapılan sanayi sayımında 84.000 civarında tesis tespit edilmiştir (Ertin, 1998). Bu dönemde gerçekleştirilen önemli kamu yatırımları bir taraftan bölgelerdeki yerleşmelerin farklılaşmasına diğer taraftan kentleşme ve kentsel nüfusun artmasına da neden olmuştur.

2. Sanayi Planı, Doğu Anadolu Bölgesi'ne önem verilmesini ve yatırımların bu bölgede yoğunlaştırılmasını ve daha çok yatırım ve sermaye malları üretimini amaçlamasına rağmen çıkan 2. Dünya Savaşı nedeniyle plan uygulanamamıştır (Günce,1972). 1945'te hazırlanan 3. Sanayi Planı'nda yatırımların geliştirilmesi ve verimliliğin artırılarak dış pazarda rekabete hazır hale getirilmesi amaçlanmış ancak bu plan da uygulanamamıştır.

1947'de tamamlanan İktisadi Kalkınma Planı ile ekonomi, tarım, sanayi, haberleşme, enerji, büyük su işleri, demir çelik, çimento ve madenler olmak üzere 8 sektöre ayrılmaktadır. Bu dönemde karma ekonomi uygulamasına geçilerek, dış yardımlardan faydalanmak amaçlanmış ancak uygulanan devletçiliğe dayalı ekonomik gelişme sonucunda 1950'ye kadar dış yardımlardan yeteri kadar yararlanılamamıştır (Kazgan,1981). 1950'lerden sonra ise özel teşebbüse yönelik yatırımlarda artış görülmüştür. Özel teşebbüs tarafından üretilen mallar daha çok tüketime yönelik olarak üretilmiş olup, bu dönemde yatırımlarda artış gözlenmiş ve altyapıya önem verilmiştir. Çok partili dönem öncesi Avrupa ve Amerika kıtasındaki gelişmiş ülkelerde hizmet sektörü ön plana çıkarken, tarımda modernizasyona gidilmiştir. Buna paralel olarak Türkiye'de de bir taraftan tarımda modernizasyona gidilirken diğer taraftan üretim birimleri de çok hızlı olmasa da organize şekilde üretime başlamıştır (Yüzer, 2002). 1963 yılında yapılan sanayi ve işyerleri sayımında işyeri sayısı 161.000 olmuştur (2774'ü özel sektöre ait 3012 büyük işletme). Özellikle İstanbul gibi büyük şehirlerde yatırımların artması ile şehirleşme hızında artışlar olmuş ve çalışma-konut alanı ilişkisine bağlı olarak bu şehirlerin kentleşme süreçlerinde farklılaşmalar başlamıştır. 1963 yılından itibaren kalkınma planlarının hazırlanması, ekonominin her yıl belli bir hızda büyümesi ve sanayileşmeye öncelik verilmesi sanayinin planlı bir biçimde gelişmesinde etken olmuştur (Ertin, 1998).

1980'de yapılan sayımda 185.500 adet işyeri saptanmıştır. Bu işyerlerinin 8710 adedi büyük işletmeler grubunda yer almakta ve sadece 400 kadarı kamuya ait işyerleri kapsamındadır. Türkiye'de 1980'lere kadar ithal ikameci sanayileşme politikası izlenirken, 1980'lerden itibaren dışa açık sanayileşme sorunlarıyla karşılaşmıştır. Özellikle dış pazarlara yakın olan Organize Sanayi Bölgelerinin geliştirilmesine yönelik politikaların izlenmesi ve teşvik tedbirlerinin dışa dönük sanayilere öncelik vermesi ile bu sorunlar aşılmaya çalışılmıştır (Dinler,1994). Bu dönemde gümrük duvarının yıkılmasıyla birlikte yabancı ürünlerin iç piyasaya girerek yerli ürünlerle rekabet etmeye başlaması, devletin çeşitli fonlardan özel sanayiye kredi ve finansman sağlaması, KİT'lerin özelleştirme politikaları ile özel sektöre devredilmeye başlanması, yap-işlet-devret modeli ile yeni tesis ve işletmelerin kurulması, şehirler çevresinde küçük sanayi sitelerinin açılması, özel sektörü teşvik eden başlıca

faktörlerdir. Tüm bu tedbirler sayesinde sanayinin Milli Gelire katkısı %35'e çıkmıştır (Tarım %15,3, Hizmetler %49,7) (Ertin, 1998). Özetle, 1980 sonrasında günümüze kadar izlenen Türkiye'deki sanayileşmenin, küreselleşme ve AB ile entegrasyon sürecinin belirlediği sınırlar çerçevesinde bir yol izlediği söylenebilir.

### 3.1.3 Sanayinin Yer Seçiminde Faktörler Ve Eğilimler

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

Kuramsal yaklaşımlara göre yer seçiminde etken olan faktörler değişkenlik göstermekle birlikte ortak noktaları da oldukça fazladır. Bailly/Beguin, kuruluş yeri faktörlerini; 1-tarihsel faktörler, 2-doğa, 3-enerji ve hammadde kaynakları, 4-pazar ve 5-işgücü olarak sıralamaktadır (Bailly ve Beguin, 1993; Yaşar, 2005). Bir başka sınıflama da Hayter tarafından; 1-ulaşım, 2-hammadde, 3-pazarlar, 4-işçi, 5-dış ekonomiler, 6-enerji, 7- altyapı, 8-sermaye, 9-arazi/binalar, 10-çevre, 11-politikalar, şeklinde yapılmıştır (Hayter 1997; Yüzer, 2002).

Tümertekin'e göre ise modern sanayi çok taraflı ve karmaşık bir faaliyettir. Sanayi faaliyetleri bir çok beşeri ve ekonomik olay gibi, yeryüzünde eşit olarak dağılmamıştır. Hatta yakın zamana kadar, başka olaylara oranla çok daha belirli alanlarda gelişmiş olduğu açıktır. Kuşkusuz her olay gibi sanayi faaliyetlerinin bugünkü dağılışı düzenini kazanmasına etki yapan faktörler vardır. Başlıcaları hammadde, enerji, işçi, sermaye, ulaşım, pazar, devlet, vb. olan bu unsurların sanayiye etkilemeleri iki yönlüdür: 1- kuruluş koşulu olarak, 2-kuruluş

yerini belirleyen koşul olarak. Her sanayi kolunun özelliğine göre değişmekle birlikte başlıcaları hammadde, enerji kaynakları, işçi ve pazar olan ana, temel ya da bölgesel faktörler genel olarak sanayi faaliyetlerinin yer alacağı alanı belirler (Tümertekin, 1994).

Sanayinin yer seçiminde öne çıkan bazı faktörlerin maliyet eksenli değerlendirilmesi yapıldığında;

**1) Ulaşım:** Üretim için kullanılacak hammaddelerin tesise taşınması ve tesiste üretilen ürünün pazara nakledilmesi (dağıtılması) ürün maliyetlerini doğrudan etkileyen önemli faktörlerin başında gelmektedir. Buna göre sanayinin yer seçiminin ulaşımına göre uygunluk derecesi hammaddeye ve pazara göre olan konumdaki ulaşım maliyetlerine göre belirlenir. Bu maliyet hesabı yapılırken yük taşımadan kaynaklı doğrudan maliyetlerin yanı sıra dolaylı maliyet olarak tanımlanabilecek hammadde ve ürün üzerindeki sigorta maliyetleri ve benzeri ek maliyetler de göz önünde bulundurulur. Bu doğrudan veya dolaylı maliyetler taşınan malın değerine, cinsine, kat edilen mesafeye ve ulaşım moduna göre değişkenlik gösterirler.

**2) İşgücü:** Her sanayinin ihtiyacı olan istihdam özellikleri nicelik ve nitelik olarak farklıdır. Kimi sanayi kolu fazla sayıda işgücüne ihtiyaç duyabilirken bir diğer sanayi kolu niteliksiz ucuz işgücünden ziyade kalifiye işgücüne ihtiyaç duyarlar. Bu durum işgücünden doğan maliyetlerde belirgin bir değişkenlik yaratabilecektir (Yüzer, 2002).

Belli sanayilerin farklı işgücü talepleri bazı yerleri diğerinden daha uygun hale getirmektedir. Çeşitli vasıflarda çok sayıda işgücü ihtiyacındaki bir kuruluş, küçük bir yerleşmeye kıyasla bu işgücünü büyük metropollerde çok daha kolay bulabilmektedir. Bununla birlikte, artan mekanizasyon ve otomasyon, modern sanayileşmiş uluslardaki işgücü önemini azaltan bir etmen olabilmektedir. Maliyet, miktar ve kaliteye bağlı önemli lokal avantajları hala mevcut olmakla birlikte sanayi sürecinin gelişimi, çoğu sanayide vasıfsız işçi ihtiyacını azaltmaktadır. Ancak özel teknik vasıflara sahip işçilerin varlığı bazı alanlara avantaj sağlamaktadır. Vasıflar teknoloji değişimlikleri nedeniyle zamanla değişmektedir (Zuboff, 1988; Yüzer, 2002).

Yer seçim faktörü olarak işgücü, kompleks ve çok boyutludur. Kapitalin işçiden daha mobil olduğu düşünülürken, işgücü hareketsiz değildir. İnsanların (ve iş gücünün) göçü devamlı olarak yerel işçi pazarı değişimini artırır ve mevcutta istenilen işçi karakteristiği bulunan yer aramaktansa, firmalar istedikleri işçi karakteristiğini belli bir yere çekmeleri için tercihler yaratır.

**3) Hammadde:** Hammaddeleri elde etme giderleri hem üretim maliyetini hem de onların fabrikaya taşınması maliyetini içerir. Ulaşım maliyetlerine bağımlılık nedeniyle hammaddelerin maliyeti kaynaktan mesafesine göre değişebilir (Tümertekin, 1997).

**4) Pazar:** Sanayi yer seçimini etkileyen bir faktör olarak pazara erişilebilirliğin önemi uzun zamandır artmakta olup tüketici tercihleri, hizmet ihtiyaçları ve rekabet davranışında doğru ve zamanında bilgi sağlayan, tüketicilerle yakın kişisel bağlantı ihtiyacı ve dağıtım maliyetlerini yansıtmaktadır (Clark, 1966; Yüzer, 2002). Herhangi bir ürün için satışların hacmi ve alışı fiyatı, pazarın tabiatına bağlı olarak coğrafi değişimlere bağlıdır. Potansiyel müşterilerin dağılımı, tipi ve sayısı, ya da kişi başı geliri görece olarak yüksek olan bir alandaki yer seçimi avantajlı olabilir (Smith, 1981; Yüzer, 2002).

**5) Sermaye:** “Sanayi tesislerinin gittikçe gerek daha büyük ve gerekse daha fazla makineleşmekte olması günümüzde sanayi faaliyetlerini eskiye oranla çok daha fazla sermaye isteyen girişimler haline getirmiştir. Buna bağlı olarak da sanayi faaliyetlerinin kuruluş koşulu olarak sermaye, gün geçtikçe önem kazanmaktadır. Sermaye; para sermayesi ve fiziki sermaye olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Parasal sermaye oldukça hareketli olduğu halde, fabrikalar, makineler ve binalardan oluşan fiziksel sermaye sabittir. Kuruluş yeri üzerinde parasal sermayenin etkisi, hareketli bir faktör olması nedeniyle azalmıştır. Günümüzde bankacılık sistemlerinin gelişmesi parasal sermayeyi çok daha hareketli hale getirirken, yalnızca ülke içi değil, uluslararası ölçekte de paraya büyük bir hareketlilik kazandırmıştır (Özgüç, 1999). Gelişmiş ülkelerde politik ve ekonomik istikrar uluslararası sermayenin bu ülkelere kaymasına sebebiyet verirken, gelişmekte olan ülkelerde ekonomik ve siyasal istikrar sağlandığı ölçüde bu ülkelere yabancı sermaye girişi olmaktadır. Dolayısıyla günümüzde sermayenin bulunduğu yerde değil, küresel ölçekte yatırıma dönüşme şansı bulunmaktadır” (Yaşar, 2005).

**6) Arazi:** Arazi ihtiyacı, basit olarak üzerine fabrika kurmak için ihtiyaç duyulan alandır. Tesisin üretim yapısı için gereken alanın yanı sıra hammaddelerin ve bitmiş ürünlerin saklanması, araç ve kamyonların park ve manevra alanı, iç sirkülasyon ve genişleyebilme gibi imkanlar için de yeterli miktarda arazi gerekmektedir.

Arazi maliyetleri bölgesel, bölgesel ya da yerel olarak bulunduğu coğrafyaya göre değişir. “Şehirsel arazi-maliyet profiline bakıldığında, fiyatların merkezden uzaklaştıkça çok hızlı düştüğünü göstermektedir (Clark, 1966). Metropollerde merkezden uzaklaştıkça arazi değerlerindeki düşüş, düzensiz bir profil oluşturmaktadır. Arazi fiyatları genellikle ana trafik



arterleri boyunca daha yüksek olmaktadır. İlk harcamalarda arazi maliyeti temel bir unsur olmasına rağmen, uzun dönemde çoğu sanayi için önemsiz olarak görülmektedir” (Yüzer, 2002).

**7) Enerji:** sanayi kuruluşu yer seçiminde enerji tipi ve miktarı, uygulanan teknoloji ve aktivitenin doğasına göre sanayiden sanayiye değişir. Güç çeşitli kaynaklardan ve farklı yollarla elde edilebilir ve enerji temini ve talebi herhangi bir sanayi ekonomisinin mekansal yapısının bir özelliğidir (Smith, 1981; Yüzer, 2002).

Günümüzde sanayilerin çoğunda ana güç kaynağı elektriktir. Çok büyük miktarlarda enerji ihtiyacında olan sanayi kolları ucuz elektrik sağlayabilecekleri alanlara yakın olmak zorunluluğundadır. Ancak bölgesel olarak enerji üretim maliyetleri arasında büyük farklar yoksa bu faktör göz ardı edilebilir (Tümertekin, 1997). Bununla birlikte günümüzde bazı sanayi yatırımlarda enerji konusu ilk yatırım maliyetleri içinde değerlendirilmektedir. Bazı işletmeler kuruluş aşamasında kendi enerjisini kendi üretme yoluna giderek kendi enerji birimlerini kurmakta ve böylelikle yer seçiminde enerji kaynağından bağımsız da hareket edebilmektedir.

Sanayi kuruluşlarının yer seçiminde etken faktörlerin önem derecesi, hem sanayi türüne hem de ülkelerin gelişmişlik düzeyine göre değişmektedir. Gelişmiş ülkelerde ulaşım maliyetleri, az gelişmiş ülkelerde ise dışsal ekonomiler seçim kararında ön plana çıkmaktadır. Gelişmiş ülkelerde taşıma harcamaları dışındaki tüm farklar asgariye inerken, dışsal ekonomilerden her yönde aynı yoğunlukta yararlanmanın mümkün olması, işletmeleri taşıma harcamalarını minimize edebildikleri yörelerde faaliyetlerini gerçekleştirmeye yöneltmiştir. Az gelişmiş ülkelerde kuruluş yeri seçiminde dışsal ekonomiler önem kazanmaktadır. Altyapı hizmetleri bakımından bölgelerarası dağılımda önemli dengesizliklerin bulunduğu bu ülkelerde dışsal ekonomiler, yoğunlukla gelişmiş birkaç bölgede toplandığından işletmeler genellikle bu merkezleri tercih etmektedirler. Kuruluş yerinin saptanmasına yardımcı olabilecek bilgi ortamının oluşmamış olması, genellikle bağlılık ve alışkanlıklar, girişimcileri belli merkezlere iten diğer nedenler olarak sıralanmaktadır ( Dinler, 1994).

Günümüz gelişmiş ülkelerinde sanayi işletmelerinin ortaya çıkışı 18. Yüzyıl ortalarında sanayi devrimiyle birlikte başlamıştır. Daha önceleri var olan ekonomik faaliyetlerde üretici ile tüketici içi içe aynı mekanda faaliyetlerini sürdürürken, sanayileşme ile birlikte kömürün enerji olarak kullanıldığı teknolojilerin geliştirilmesi, kuruluş yeri seçiminde işgücünün önemini azaltmış buna karşın enerji kaynağı önem kazanmıştır. Üretimde enerji girdisi olarak

uzaklara taşınabilen elektrik enerjisinin kullanılmaya başlanması, kuruluş yeri olarak kömür havzalarına bağlılığı ortadan kaldırmıştır (Yüzer, 2002). Yeni teknolojilerin geliştirilmesiyle beraber kalifiye elemana olan gereksinim artarken, üretim maliyetinde enerjinin payı azalmaya başlamıştır. Önceki dönemler ile sonraki dönemler arasında değişen koşullara bağlı olarak sanayi alanlarının karakteristik karşılaştırması Tablo 2.1’de yer almaktadır.

Tablo 3.1 Eski ve Yeni Sanayi Alanları Karşılaştırması (Standard Grade Geography, 2001; Yüzer, 2002)

Özellik	Eski Sanayi Alanları	Yeni Sanayi Alanları
Fabrika Yeri	Sıklıkla Şehrin İçinde	Genellikle Şehir Çeperinde
Konut Yeri	Fabrikaya Yakın	Fabrikadan Uzak
Fabrika Yüksekliği	İki Yada Fazla Katlı	Park ve Tevsi İmkanına Sahip Düşük Katlı
Fabrika Modeli	Düzensiz Biçim	Dikdörtgen Ve Düzenli
Fabrika Pencereleri	Az ve Küçük	Çok ve Geniş
Çevre	Harap Alanlar Ve Binalar	Ağaç, Çimen ve Çiçekli Çevre
Ulaşım Bağlantıları	Demiryolu Ve Kanallarla Ulaşım	Ulaşım Bağlantıları Yakınında Çoğunlukla Karayolu
Yolların Genişliği	Dar	Daha Geniş
Park Alanları	Çok Az	Geniş Araç Parkları
Baca	Ortak ve Uzun	Çok Az ve Gerekirse
Kirlilik	Hava ve Nehir Kirliliği	Daha Temiz
Güç Kaynağı	Geçmişte Kömür, Şimdi Elektrik	Daima Elektrik
Fabrika Biçimi	Büyük ve Düzensiz Biçimler, Sıklıkla Ağır Sanayi	İmalat Sanayi Ve Hizmet
Plan Durumu	Az Açık Alan	Planlı Sanayi Alanları Ve Parkları

### 3.1.4 Tarihsel Süreç İçinde İstanbul'da Sanayinin Yer Seçimi ve Gelişimi

Türkiye'de sanayinin ülke yüzeyine dağılışına bakıldığında büyük dengesizliğin ortaya çıktığı görülür, zira ülke sanayinin %60'ının Marmara bölgesinde toplandığı dikkati çeker. Sözkonusu durumun oluşmasında Osmanlı İmparatorluğu döneminden itibaren sanayi yatırımlarının ülkenin batı bölgelerine kaydırılmış olması etkindir. Bu bakımdan İstanbul ülkemizde sanayinin toplandığı en önemli merkez durumundadır. İstanbul'un sanayinin kuruluş yeri olarak seçilmesinde ön plana çıkan başlıca faktörler büyük nüfus kütlelerini barındırması nedeniyle büyük bir tüketim merkezi olması, yoğun göçler sebebiyle işgücü ihtiyacının karşılanması, öteden beri düzenli ulaşım bağlantılarına sahip olması nedeniyle gerek hammadde gerekse mamul madde akışını kontrol edişi, büyük sermaye sahiplerinin bu kentte toplanmasıdır. Bu biçimde ilk önce şehrin içinde Haliç kenarında yer alan sanayi tesisleri zamanla Zeytinburnu ve Bakırköy'e kaymış, daha sonra İkitelli, Sefaköy, Halkalı boyunca Marmara kıyılarından iç kısımlara doğru gelişmiş, buradan Marmara'nın doğu kıyılarında, Kartal, Pendik, Tuzla hattı boyunca İzmit Körfezi kıyılarına doğru yayılarak İzmit ve çevresinde oluşan sanayi ile birleşmiştir (Ertin, 1998).

Yukarıda bahsedilen sebeplerden dolayı İstanbul, Türkiye için sanayinin kalbi durumundadır. Tez çalışması kapsamında bu alt bölümde, Türkiye'nin sanayileşme sürecinin lokomotifi olması ve çalışma alanı olan Haliç Bölgesini de içinde barındırması açısından İstanbul'un sanayileşme süreci ve bu süreç içinde değişkenlik gösteren sanayi odakları ele alınmıştır. Bu süreç temel olarak altı dönemde incelenebilir:

- Osmanlı Döneminden 1950'lere kadar olan süreç
- 1950-1960 Dönemi
- 1960-1970 Dönemi
- 1970-1980 Dönemi
- 1980-1990 Dönemi
- 1990 Döneminden günümüze kadar olan süreçtir.

#### ***1950'lere kadar olan süreçte sanayi alanları;***

Sanayi devrimine kadar olan dönemde, 15-17. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu sanayi yönünden dünyanın gelişmiş ülkelerinden birisi olarak kabul edilmektedir. İstanbul'daki ilk sanayi yapıları da bu dönemde görülmeye başlamıştır.

İstanbul'da 17. yüzyıla kadar devlet ve kamunun ihtiyaç duyduğu maddelerin üretimi ağırlıklı olarak zanaatkârlar ve loncalar çevresinde şekillenen küçük işletmeler tarafından sağlanmaktadır. “Karhane” olarak adlandırılan bu işletmelerde üretim, çoğunlukla elle ya da basit aletlerle gerçekleştirilmektedir (Mantran, 1990). Bu dönemde İstanbul'daki en önemli endüstri tesisleri, temelleri 15. yüzyılda atılan Tersane-i Âmire ile 16. yüzyılda atılan Tophane-i Âmire'dir.

1839 yılında Tanzimat hareketleriyle Osmanlı'nın büyük sanayi faaliyetlerine ilişkin girişimleri başlamıştır. 1830-40'larda devlet tarafından, ordu ve sarayın gereksinimlerini karşılamak amacıyla en son teknolojiyi kullanan makineler ithal edilerek çeşitli fabrikalar kurulmuştur. Çoğunluğu İstanbul ve çevresinde yer alan bu işletmeler içinde en önemlileri, Yedikule'den Küçükçekmece'ye kadar uzanan alanda kurulu yünü, pamuklu dokuma fabrikaları ile Feshane-i Âmire ve demir dökümhaneleridir (Clark, 1992). 1880'lerden sonra ise Osmanlı ekonomisinin serbest ticaret antlaşmasını kabul ettiği yıllarda kısmen yerli, kısmen de yabancı sermaye ile desteklenen fabrikalar kurulmuştur. Bu dönemde kurulan fabrikalar Osmanlı Döneminde kurulan işletmelerin büyük bir bölümünü oluşturmaktadır.

20. yy. başlarında İstanbul'da faaliyet gösteren başlıca sanayi kuruluşları; Dolmabahçe, Hasanpaşa, Yedikule ve Nakkaştepe Gazhaneleri, Silahtarağa ve Üsküdar elektrik fabrikaları, Unkapanı, Paşalimanı, ve Kasımpaşa un fabrikaları, Cibali tütün ve sigara fabrikası, Bomonti bira fabrikası, Paşabahçe ispiro ve içki fabrikası, Feshane, Hereke, Beykoz, Bakırköy dokuma ve tekstil fabrikaları, Beykoz deri ve postal fabrikası, Bakırköy ve Azadlı baruthaneleri, Küçükçekmece kibrit fabrikası, Tersane-i Âmire (Haliç, Camialtı ve Taşkızak), Tophane-i Âmire, Lengerhane, Şirket-i Hayriye Tersanesi, Darphane-i Âmire, Sütlüce tuğla fabrikası, Yıldız porselen ve çini fabrikası, Paşabahçe tuğla ve kiremit fabrikası, Paşabahçe şişe cam fabrikasıdır. Fabrikaların kent içindeki dağılımları, ağırlıklı olarak Haliç, Boğaz ve Marmara kıyılarındadır. Korunaklı bir liman olan Haliç çok sayıda endüstri yapısını barındırmaktadır. Haliç'in kuzey kıyısına ağırlıklı olarak gemicilik faaliyetleri (Haliç Tersaneleri, Lengerhane, Şirket-i Hayriye gibi), tuğla üretim yerleri (Sütlüce ve Kağıthane) güney kıyısına gıda ve giyim sektörüne hizmet eden büyük fabrikalar kurulmuştur (Köksal ve Ahunbay, 2006).

1950'lere kadar olan dönemde yaşanan Birinci Dünya Savaşı, 1930 Ekonomik Buhranı ve İkinci Dünya Savaşı gibi önemli siyasal ve sosyo-ekonomik olaylar sanayileşmeye yönelik yatırımların durağanlaşmasına sebep olmuştur.

### ***1950-1960 Dönemi Sanayi Alanları;***

İstanbul'da imalat sanayiinin gelişimi yoğun olarak 2. Dünya Savaşı sonrasında olmuştur. 1960'lara doğru hızlanan sermaye birikimi, özel sektöre sağlanan yoğun desteğin de etkisiyle, imalat sanayiine yöneltilmiştir. 1950-60 döneminde Türkiye'deki toplam imalat sanayii yatırımlarının yarısından fazlası İstanbul'da gerçekleşmiştir. 1950 yılı ve öncesinde İstanbul Sanayisi geniş ölçüde küçük sanayi tarafından temsil edilmektedir. 1950 sanayi sayımı sonuçlarına göre, 10'dan az işgücü çalıştıran sanayi tesisleri sayısı 15342 iken 10'dan fazla işgücü çalıştıran sanayi yerleri sayısı yalnızca 610 işyeri ile temsil edilmektedir (Tekeli, 1994).

Bu dönemin en belirgin özelliklerinden biri büyük ölçekli sanayilerin kent merkezinden çevre alanlara doğru taşınma eğilimidir. Merkezde bulunmanın sağladığı dışsal faydalardan görece daha az yararlanan, merkezde genişleme imkanına sahip olmayan sanayi tesislerinin bir kısmı çevre alanlara doğru taşınmıştır. Çeper alanlardaki düşük arazi fiyatları, dönemin ulaşım politika ve buna bağlı yatırımları, belediye sınırları içinde bulunan tesislerde çalışma saatleri ve güvenliği bakımından getirilen kısıtların yarattığı baskılardan kaçmak amacıyla Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Eyüp, Kağıthane gibi çevre alanlara doğru bir eğilim baş göstermiştir. 38 yeni işyeri ile Bakırköy bölgesi, 14 işyeri ile Gaziosmanpaşa yeni sanayi bölgeleri olarak ortaya çıkmıştır (Tekeli, 1994).

Büyük sanayi tesisleri için çeper alanlarda bu gelişmeler yaşanırken, küçük sanayi faaliyet kolları Beyazıt, Eminönü ve Karaköy çevresinde ticaret ile karışık bir yapı içerisinde yer almaya devam etmiştir. 1960 yılında İstanbul Sanayi Odası'na kayıtlı küçük sanayi kuruluşların %37,6'sının Eminönü'nde yer aldığı görülmektedir. Eminönü içindeki küçük sanayi tesislerinin faaliyet kolu ağırlıklı tekstildir. Tarihi Yarımada içindeki diğer önemli sanayi merkezi ise sanayi kuruluşlarının %6,5'ine sahip olan Fatih'tir. Farklı faaliyet kollarında ve konut alanları içinde yayılmış olan bu birimlerin yoğunluk gösterdiği tek bölge Haliç kıyısınca yer alan metal eşya, elektrikli aletler, makine ve ulaşım araçları üretim tesisleridir. Bunlara ilaveten, sanayi tesislerinin %6,2'sine sahip olan Eyüp de tekstil, lastik-kauçuk ve kimyasal ürünler konularında faaliyet gösteren sanayi tesislerinin yoğunlaştığı bir diğer alandır. Avrupa yakasında, Tarihi Yarımada dışında bir diğer sanayi bölgesi de Şişli ve Beşiktaş'tır. Bu dönemde sanayi tesislerinin %8,5'i Şişli de, %2'si ise Beşiktaş'ta yer almaktadır. Kağıthane, Bomonti ve Levent de geçmişten beri sanayi tesislerinin bulunduğu diğer alanlardır. Bu dönemde, Tarihi Yarımada'ya yakın ve merkezi iş alanının uzantısı içinde kalan bu sanayi alanlarından başka, Avrupa yakasındaki önemli iki çevre sanayi alanından biri

Boğaz, diğeri de Ayazağa Köyü'dür. Boğaz'da İstinye ve Büyükdere vadileri tersane, tekstil, elektrikli aletler, tuğla ve makine imalatı sanayi tesislerinin yer aldığı iki alandır. Ayazağa Köyü ise plastik, kimya, metal eşya ve elektrikli aletler üretim tesislerinin yoğunlaştığı bir sanayi bölgesi olmuştur (Tekeli, 1994).

Asya yakasında sanayi tesislerinin yoğunlaştığı alanlar ise Maltepe-Cevizli ve Kartal-Taşocakları alanları ve Boğaz'da yer alan Beykoz ve Paşabahçe'dir. Bu dönemde, sanayi alanlarının merkeze göre konumları özetlenecek olursa, tesislerin %12,6'sının tam merkezde, %14,4'ünün merkeze 1-4 km uzaklıkta, %58,2'sinin merkeze 4-9 km uzaklıkta, %2,5'inin merkeze 9-14 km uzaklıkta, %7,7'sinin merkeze 14-19 km uzaklıkta, %4,6'sının ise merkezden 19 km ve daha fazla uzakta konumlandıkları görülmektedir (Tekeli, 1994).

### ***1960-1970 Dönemi Sanayi Alanları;***

Bu dönemde sanayi, gelişmesini sürdürürken kentin büyümesine de öncülük etmiştir ve bunun sonucunda yağ lekesi şeklinde bir gelişim başlamıştır. 1966 yılında İstanbul Sanayi Nazım Planı hazırlanarak kabul edilmiştir. Bu planda Ümraniye, Küçükköy, Kurtköy, Levent Oto Sanayi Sitesi, Bomonti Sanayi, Levent Sanayi, Halkalı Sanayi, Topkapı Sanayi ve Rami Sanayi bölgesinde toplam 1140 hektarlık sanayi alanı belirlenmiştir. Metropolitan alan bütününde birinci, ikinci ve üçüncü sınıf müesseseler belirlenerek, şeker fabrikası, petrol tasfiyehanesi, çimento fabrikaları, gemi inşaat ve tamiri, demiryolu teçhizatı imali gibi bazı birinci sınıf sanayi türleri yasaklanmış, İstinye ve Haliç kıyılarında sanayi alanları iptal edilmiştir. Ümraniye, Küçükköy, Levent, Bomonti, Halkalı, Topkapı, Rami ve Kurtköy 1966 Sanayi Planı ile hızla gelişme göstermiştir. Bununla birlikte İstanbul'un aldığı göç ve 1966 planı ile yeni önerilen sanayi alanlarının yetersiz kalması, gelişmelerin planlama dışındaki bölgelere kaymasına neden olmuştur (Yüzer, 2002).

1964'de İstanbul imalat sanayiinde 10'dan az işçi çalıştıran 15347 sanayi işletmesi bulunmaktaydı. 10'dan fazla işçi çalıştıran 651 sanayi işletmesi ise aynı yıl Türkiye imalat sanayiinde yaratılan katma değerın yaklaşık %40'ını üretmiştir. Dokuma sanayiinin en fazla gelişmiş olduğu bu evrede, İstanbul'da dokuma sanayi tesislerinin önem sırasına göre; Topçular-Rami, Bomonti, Topkapı-Sağmalcılar, Zeytinburnu ve Kağıthane vadisinde çoğaldıkları görülmüştür. Bu dönemde tesislerin genelde şehrin çevresinde yer almış oldukları görülmektedir. Tesisler kuzeyde Kağıthane vadisinden başlayıp Haliç sonu, Rami, Sağmalcılar, Maltepe üzerinden güneyde Bakırköy'e kadar uzanan aralıksız bir yay teşkil edecek şekilde uzanmaktadır. Şehir dışında sözü edilen yay içinde de dokuma sanayi

tesislerinin yoğunlaştığı alanlar yer almaktadır. Bakırköy'deki Aksu Caddesi gibi bu tip alanlar Topkapı ve Topçular'da da vardır. Şehre daha yakın olan Kazlıçeşme'de de dokuma sanayi tesislerinin yoğunluğu dikkat çekmektedir. Şehir içindeki tesislere gelince; bunlar Şehremini, Samatya, Aksaray, Mahmutpaşa ve Sultanhamam gibi yerlerde münferit olarak ve çoğu ise konutlar arasında yer almışlardır.

İstanbul'daki ilaç sanayi tesisleri bütün Türkiye'dekilerin kabaca %80'ini oluşturmaktadır. İlaç sanayi tesisleri esas itibariyle Tarihi Yarımada'nın Gedikpaşa, Mercan, Çemberlitaş, Cağaloğlu, Sultanhamam ve Sirkeci semtleriyle, kuzeyde Bomonti'de toplanmıştır. Bunun dışında Galata, şehir içinde bu tip tesislerin yer aldığı bir alandır. Levent ve Topkapı'da diğer sanayi tesisleri gibi, ilaç sanayi tesisleri de yer seçmiştir. Genellikle şehrin içinde bulunan tesisler küçük ve eskidirler. Yeni ve büyük tesisler, diğer bazı sanayi kollarında da gördüğümüz gibi, şehrin çevresinde yerleşmişlerdir (Şehircilik Enstitüsü Dergisi, 1972).

### ***1970–1980 Dönemi Sanayi Alanları;***

1970–1980 Döneminde sanayi alanlarının mekansal dağılımına kaynaklık eden eylemler olarak, Boğaz Köprüsü'nün açılması, bağlantı yolları, Yeşilköy havaalanında başlatılan genişletme ve geliştirme çalışmaları, Harem ve Derince limanlarında kapasite artırımı çalışmaları, Sirkeci iskelesinin genişletilmesi, 1974'de Silivri Limanı'nın açılması sayılabilmektedir.

Türkiye'de 1970 yılında aktif nüfusun yaklaşık %9'u sanayi sektöründe çalışırken İstanbul %28 ile ülke oranının 3 katından fazla bir değere çıkmaktadır (DPT, 2000). 1972–79 yıllarında uygulanan 3. Kalkınma Planı'nda, İstanbul'daki sanayi tesisleri teşvik dışında tutulmasına rağmen, sektör büyümeye devam etmiştir. Sanayinin mekan içindeki dağılım eğilimleri geçmiş yıllardan çok farklı olmamakla birlikte özellikle 1966 sanayi planı kararları yeni yer seçiminde önemli etmenlerden biri olmuştur. Bu dönemde İstanbul'da sanayinin fiziksel mekanındaki en köklü değişimler, Doğu Yakası'nda gerçekleşmiştir. Ankara Asfaltı'nın Maltepe-Kartal-Tuzla-Yakacık-Çayırözü aksı boyunca yeni sanayi alanlarının oluşumu, metropoliten alan sınırlarının daha da genişlemesine sebep olmuştur. Bu aks daha çok büyük kuruluşların yerleştiği bir sanayi hattı olmuştur. Bu nedenle artık metropoliten alan bütününde sanayi, tür ve büyüklüklerine göre yer seçiminde farklı kümelenmeleri de ortaya koymaya başlamıştır. Batı Yakası'nda ise, Londra Asfaltı boyunca Zeytinburnu, Bakırköy, Sefaköy, Halkalı, Firuzköy ve Avcılar batı, Eyüp, Rami, Alibeyköy, Gaziosmanpaşa, Küçükköy kuzeybatı, Haliç, Bomonti, Kağıthane, Büyükdere kuzey doğrultusunda sanayi

alanlarının geliştiği bölgeler olarak ön plana çıkmaktadır (Berköz, 1991).

1970–80 döneminin en önemli gelişmelerinden biri Çerkezköy’de yaşanan sanayileşme hareketlerinin İstanbul Metropoliten Alanı’na olan etkileridir. 1971 yılında Devlet Planlama Teşkilatının bu bölgeyi öncelikli gelişme bölgesi ilan etmesi, teşviklerin alana yönlendirilmesi ve alanda 166 hektarlık bir sanayi alanı planı yapılmasıyla bölge sanayi firmaları için çekici hale gelmiştir. 1976 yılına gelindiğinde bölgede 13 büyük sanayi kuruluşu yer almaktadır. Bir diğer yeni ve önemli gelişme de Dudullu’da 220 hektarlık bir alanın sanayi alanı olarak planlanmasıdır.

Bu dönemin en önemli gelişmelerinden biri de 1970’lerin son dönemlerinden itibaren yap-sat yöntemiyle sanayi sitelerinin oluşmaya başlamasıdır. Böylelikle, Çatalca, Küçükköy, Rami, Topkapı, Bayrampaşa, İçerenköy, Bostancı, Cevizli, Kartal, Yakacık, Kaynarca, Dolayoba, Kurtköy ve Çayırova’da bu yolla sanayi siteleri oluşturulmuştur. Bu dönemde, sanayi nüfusunun büyük çoğunluğunun metal aletler, makine ve ulaşım aletleri ve tekstil sektöründe yoğunlaştığı görülmektedir (Yüzer, 2002).

#### ***1980–1990 Dönemi Sanayi Alanları;***

1980-90 döneminde İstanbul’da, 40221 adet 10 kişiden az işçi çalıştıran küçük ölçekli sanayi tesisi, 2582 adet 10-24 kişi çalıştıran orta ölçekli sanayi tesisi ve 1969 adet 25 kişiden fazla çalıştıran büyük ölçekli sanayi işletmesi bulunmaktadır. İstanbul Sanayi Odasının 1987 sayımı sonuçlarına göre, İstanbul’daki toplam 5990 sanayi tesisinin %8,3’ü Eminönü’nde yer alırken diğerleri il sınırları içinde ve Gebze’de dağılmış durumdadır (Tekeli, 1994).

Bu dönemde sanayi alanlarının gelişiminde 1980 yılında üretilen nazım plan etkili olmuştur. İstanbul Nazım Plan Bürosu tarafından yapılan 1980 planında, imalat sanayiinin işgücünün %10’u olacağı kabul edilmiştir. Bu planda sanayi alanlarının İstanbul’un gelişme doğrultularında ve bütün ilçelerinde bulunduğu görülmektedir. Ayrıca planla, iki Çekmece gölü arasında, Firuzköy, Esenyurt’ta, Halkalı, Kirazlı, Güneşli, İkitelli çevresinde, sınırlı olarak Kemerburgaz vadisinde, Ümraniye, Kurtköy, Şıhlı, Dolayoba, Gebze, Şekerpınar, Dilovası mevkilerinde belirlenerek, toplam 7100 hektarlık sanayi alanı öngörülmüştür (Ocakçı, 1989).

1980 onanlı Nazım Planın Raporunda; İstanbul’da ileri teknoloji ve beceri yoğun sanayilerin yer almasının teşvik edilmesi ve standart teknoloji, vasıfsız işgücü yoğun birimlerle fazla sanayi suyu ve enerji tüketici sanayilerin İstanbul Metropoliten Alanı dışına nakledilmesi



kararı alınmıştır. Bu karar doğrultusunda kent merkezindeki işyerlerinin kent dışına çıkartılması amacı ile İkitelli ve Tuzla Organize Sanayi Bölgeleri kurulmuştur. 1980’li yıllardan sonra, Londra asfaltını takip eden gelişme Atışalanı, Esenler, Güngören, Bağcılar, Bakırköy ve sonrasında Küçükçekmece Havzasına yönlenmiştir. Merkezden gelişen ringler içinde öncelikle Yenibosna, Sefaköy, Kirazlı, Güneşli, Halkalı, Mahmutbey, İkitelli, Avcılar-Firuzköy sanayi kullanımında öncelikli yerleşmeler olmuştur. Bu dönemde İstanbul’da yerleşen sanayi tesislerinin sektörlere göre dağılımında, ağırlıklı işgücü kullanan sanayi sektörlerinin sırasıyla dokuma, metal eşya, kimya, gıda ve kağıt alt sektörleri olduğu belirlenmiştir (Ocakçı, 1989).

Bu dönemde Asya yakasındaki gelişmeler ağırlıklı Kartal ve Gebze bölgesinde yaşanmıştır. Bu bölgede yerleşen toplam 756 sanayi tesisi İstanbul sanayi alanlarının %12,6’sını oluşturmuştur (Tekeli, 1994).

### ***1990 Döneminden Günümüze Sanayi Alanları;***

1990’lı yıllarda sanayi alanları için en belirgin durum şehir merkezinde kalan sanayilerin yarattıkları çevre kirliliği nedeniyle aşırı baskıya maruz kalmalarıdır. Eminönü, Beyoğlu, Fatih, Beşiktaş, Şişli, Üsküdar, Bayrampaşa, Zeytinburnu ve Kadıköy ilçelerinde bulunan sanayiler tarihi-doğal yapıyı olumsuz etkileyip kent içindeki sıkışıklığı ve yoğunluğu itibari ile sorun teşkil etmektedir. Kazlıçeşme’nin boşaltılması, Haliç’teki sanayinin yer değiştirmesi bu baskının sonunda oluşmuş eylemlerdir (DPT, 2000).

Ayrıca, şehir merkezinde kalan sanayilerin arsa değerleri nedeniyle aşırı baskıya maruz kalmaları da bu dönemin tartışma konularından biridir. Büyükdere Caddesi’ndeki sanayi alanlarının iş merkezlerine dönüşümü bu tartışmanın ürünlerinden biridir. Benzer şekilde, Doğu yakasında, merkezler kademelenmesinin doğrusal bir şekilde metropol çeperlerine doğru kaymasıyla Kartal, Maltepe gibi potansiyel merkez noktalarının sanayinin getirdiği tüm çevresel olumsuz etkilerden arındırılması konusu da benzer tartışmaların ürünüdür (DPT, 2000).

Şehir merkezindeki sanayilerin yarattığı tartışmaların mekansal yansımalarından biri de organize sanayi bölgeleridir. Merkezde yer alan sanayilerin organize sanayi bölgelerine taşınması bu dönemin amaçlarından biri olmuştur. Buna bağlı olarak, 1990 yılında İkitelli mevkiinde 7000 ha’lık bir alanda İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi (İOKSB), 1996 yılında Ümraniye Yukarı Dudullu Mevkiinde 265 ha’lık bir alanda “İstanbul Dudullu Organize Sanayi Bölgesi”, 2000 yılında İstanbul Tuzla’da 72 ha’lık bir alanda İstanbul Tuzla

(Mermerciler) Organize Sanayi Bölgesi ile 52 ha'lık bir alanda İstanbul Merkez (Boya ve Vernik) Organize Sanayi Bölgesi ve 2002 yılında İstanbul Beylikdüzü mevkiinde 32 sanayi kooperatifinin kendi imkanları ile kurdukları üç sanayi alanının birleşmesi ile İstanbul Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi (BOSB) kurulmuştur (DPT, 2000).

Tüm bu mekansal değişim ve dönüşümler doğrultusunda 1990'larda sanayinin profili ise şöyledir. 1997 yılı itibariyle İstanbul'da yerleşen sanayi tesislerinin sektörlere göre dağılımında %44,57 oranında dokuma sektörünün hakim sektör olarak ilk sıradaki yerini koruduğu görülebilir. Dokuma sektörünü ikinci sırada %26,49'luk bir oranla metal eşya sanayii, üçüncü sırada ise %10,15'lik bir oranla kimya sanayii izlemektedir (Yüzer, 2002 ).

1997 verilerine göre İstanbul bütününde imalat sanayii sektörlerinde faaliyet gösteren işyeri (10'dan fazla işçi çalıştıran) sayısı 3.814, bu işyerlerinde çalışan işçi sayısı ise 323.858 kişi olarak saptanmıştır. İstanbul'da faaliyet gösteren imalat sanayii işyerlerinin sayısı, Türkiye toplam imalat sanayii işyeri sayısının yaklaşık %33,5'i oranındayken işçi sayısında bu oran %28,4'tür. 1999 verilerine göre İstanbul sınırları içindeki sanayi sektörü %28'lik bir orana sahiptir (Yüzer, 2002).

2000 yılı DİE verilerine bakıldığında, İstanbul'da yerleşen sanayi tesislerinin sektörlere göre dağılımında %41 oranında dokuma sektörünün hakim sektör olarak ilk sıradaki yerini koruduğu görülebilir. Dokuma sektörünü ikinci sırada %24'lük bir oranla metal eşya sanayi, üçüncü sırada ise %11'lik bir oranla kimya sanayii izlemektedir.

2000 yılı verilerine göre sanayi alanlarının Batı Yakası'nda yoğunlaştığı görülmektedir. Bu yılda sanayi tesislerinin %76'sı Batı Yakası'nda, %24'ü Doğu Yakası'nda yer almaktadır. Bu değerler 2001 yılına gelindiğinde de değişmeyerek aynı kalmıştır. 2004 yılında ise sanayi alanlarının mekansal dağılımı ve bunların alansal büyüklükleri İstanbul Metropolitan Alanı'nın Batı Yakası için 6602 ha, Doğu Yakası için 5324 ha'lık bir alan sanayi kullanımı olarak tespit edilmiştir (İMP, 2005). Küçük sanayi Avcılar, Ümraniye, Bayrampaşa, Bağcılar ve Güngören'de yoğunlaşırken, büyük sanayi alanları Tuzla, Büyük Çekmece, Ümraniye, Çatalca, Küçük Çekmece, Kartal ve Pendik gibi çevre alanlarda yoğunlaşmıştır.

### **3.2 Kıyı Alanları ve Sanayi – Kıyı İlişkisi**

İnsanların yaşam düzeninde suyun ve kıyının eski çağlardan beri süregelen bir önemi vardır. Eski uygarlıklar izlendiğinde hemen hepsinin su kenarında veya ona bağımlı olarak kuruldukları görülmektedir. İlk yerleşmelerde kıyı insanla şekillenip, yeni bir boyut ve önem

kazanmıştır. İlk uygarlık döneminden bu yana deniz aşırı ilişkilerin kurulması ile birlikte denizden geliş ve denize çıkış kapısı olarak nitelendirilen kıyılar, günümüzde ise artık deniz olanaklarına bağlı, içe kapalı yerleşmelerin odaklandığı yerler olmaktan çıkarak, tarihsel ilişkiler içinde kendine özgü birer geçmişi olan, yaşama şeklinin değişimi sonucunda hızla yapı değiştiren alanlar olarak ilgi görmektedir.

Tarihsel süreç içinde su ve kıyı mekanları çeşitli işlevler ile ön plana çıkmışlardır. Sanayileşmeden önce tarım toplumları için kıyı mekanları tarımsan üretim için kullanılacak verimli topraklar anlamına gelirken, sanayileşme ile birlikte bu alanlar hammadde ve ürün taşımacılığı için bir odak niteliği taşıyan ve pazara ulaşım için hayati önem taşıyan limanlar ve alt işlevleriyle değerlendirilmişlerdir. Günümüzde ise kentsel kıyı mekanları sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş sürecindeki mekansal değişimlerin gözlemlendiği alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentleşmenin hızlanması, sanayinin kent özekleri dışında da kuruluş yeri aramaya başlaması, halkın dinlenme ve gezinme alışkanlıklarındaki değişimler, turizm ve ulaşım gereksinimleri, ikincil ve dinlence konutu edinme eğilimlerinin güçlenmesi ve özellikle metropoliten alanların yoğun kullanımları içinde rekreasyon gerekliliğinin artması kıyılara olan istemi kıyı alanlarının değişimini zorunlu kılmıştır. Bununla birlikte bütün bu ihtiyaçları karşılamaya yönelik arzlar, kentsel kıyı alanlarının kullanımını yoğunlaştırmıştır. Bu bağlamda alt bölümde kıyı mekanının önemi ve kıyı-sanayi ilişkisi irdelenmiştir.

### 3.2.1 Kıyı Kavramı ve Kıyı Alanlarının Önemi

Sözlük anlamı ile “kara ile suyun birleştiği yer” olarak tanımlanan kıyı ile ilgili çeşitli araştırmacılar tarafından yapılmış farklı tanımlar söz konusudur; İngiltere’de ‘suyun med halinde en çok yükseldiği çizgi ile cezir halinde en çok alçaldığı çizgi arası’, İsveç’te ‘sudan itibaren 300m.’lik kara parçası’, İspanya’da ‘dalgaların ulaşabildiği en uzak kara noktasıdır’ (Özkan,1981). 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nda ise kıyı, “kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı” ifade etmektedir. Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgi, kıyı çizgisini; deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı ise kıyı kenar çizgisini oluşturmaktadır.

Fiziksel açıdan kıyı mekanı birçok alt birimden oluşmaktadır;

- *Kıyı*, en alçak olduğu çizgiden en kabarık olduğu çizgiye (gel-git) ve onun üzerindeki kayalık ve yarlara kadar olan bölge (ön deniz alanı)

- *Deniz suları*, Devlet karasuları sınırının ilerisinde denize doğru olan kesimdir. Bu kesimler uluslararası hukuka göre tarafsız bölgedir.
- *Kıyusal sular*, kıyı çizgisinden deniz yönüne, devlet karasuları sınırına kadar olan kesimdir (Arslan, 1988).
- *Sahil şeridi*, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara ve deniz yönünde, kıyı kuşağındaki yaşamı olumsuz yönde etkilemeyecek genişlikte bir şerittir.
- *Kıyı kuşağı*, kıyı kenar çizgileri dışında kalan ancak kıyıdan etkilenen alanlardır.
- *Kıyı gerisi*, kıyı kuşağının karasal sınırı dışında kalan ve kıyı ile etkileşimi oldukça az olan alanlarıdır (Erol, 1993).

Kıyı görsel bir mekan olarak ele alındığında ise; denizde ufuk çizgisi, karada silüet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havada ve sualtında tamamlanan bir bütündür. Bu bütünün en yoğun olarak algılanan özelliklerinden biri açıklık duygusudur. Açıklığın sağladığı fiziksel ve görsel boyut, özgürlük ve rahatlama hissi vererek insanları psikolojik açıdan dengeli ve sağlıklı hale getirir. Bu nedenle kıyı, çizgi veya yüzey değil, üç boyutlu ve içinde barındırdığı ekolojik sistemlerin yaşam döngüsüyle dördüncü boyutu da kazanan bir mekandır (Alkay, 1995).

Su insanlığın var olmasından bu yana daima insanın hayatını kolaylaştıran temel bir unsur olarak, savunmadan, ulaştırmaya, ticaretten, sanayiye kadar birçok önemli görevler üstlenmiştir. Suyun varlığı suya dayalı yerleşmelerin kültürünün varlığının oluşum ve gelişiminde de önemli bir rol üstlenmiştir. Su ile karanın ortak yüzeyi olan kıyılar, insan eylemleri için çok elverişli bir ortam oluşturmaktadır. Hem kara hem de denizin kullanışıyla birçok faaliyete dönük bir kaynak olan kıyı, her iki yanında yer alan hem su, hem de karaya yönelik eylemler dizgesine sahne olmaktadır.

Kıyıların sahip olduğu önemli potansiyeller, her dönemde hem toplum, hem yabancı turistler ve tüccarlar için bir çekim kaynağı olmuş ve yaşamsal fonksiyonlarla donatılmış olan çok zengin aktivitelere sahip kıyılar, her dönemde güçlü ilişki içinde oldukları kentte, önemli bir gelişim unsuru olmuştur. Bu noktada kıyı mekanları özellikle ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan kentlerin gelişim süreci içinde önemli bir rol üstlenmektedir.

#### *Ekolojik açıdan önemi;*

Kıyı mekanı, kendisini oluşturan alt birimlerin her birinde denizlerdeki eriyik oksijen ve mineraller, ısının dengeli ve iklimin yumuşak, bölgenin sulak olması gibi nedenlerle, kendine özgü bir ekolojik zincir oluşturur. Ekolojik zincir, bir doğal birimin kapsadığı ve kendi

koşullarından soyutlanamayan, birbirine bağlı, hayvan ve bitki dokusudur. Kayalık, kumluk, çakıllık, bataklık, toprak, durgun su, akarsu, akarsu ağzı, dalgalı açık deniz kıyısı, akıntılı deniz, dolgu, rıhtım, kıyı gölü gibi özel ortamları kendi özel canlılar zincirini oluşturmaktadır (Karabey, 1978). Buna bağlı olarak kıyıların bazı önemli ekolojik değerleri ise şöyle sıralanabilir:

- Yeryüzündeki yaşamı desteklemede en yüksek verimliliğe sahiptir (Birçok orman alanının sahip olduğu değerler çok üzerindedir).
- Karbondioksit için batma çukuru işlevi görmektedir.
- Yüksek düzeyde genetik çeşitliliğe sahiptir.
- Birçok kara ve deniz yaratığı için üreme ve beslenme ortamıdır.

Güçlü ve çoğu zaman denetimsiz kıyı gelişimi, kentsel genişleme ve yüksek popülasyon yoğunluğu nedeniyle deniz ve kıyı kaynakları sürekli bir baskı altında bulunmaktadır. Bununla birlikte sanayileşme ve bölgesel altyapı gelişimi, turizm ve ikinci konut baskısı, deniz yapıları ve deniz taşımacılığının gelişmesi rant uğruna düzensiz ve çarpık yapılaşmaların gelişmesini sağlamaktadır. Aşırı kullanım ve hızlı tüketim sonucu büyük baskı altında kalan kıyılarda, çarpık kentleşmenin yarattığı sosyal altyapı sorunları, su kirliliği, kıyı karakterinin bozulması ve flora ile faunanın yok olması gibi ekolojik sorunlar, buralarda yer alan tarihi ve kültürel mirasın nüfus baskısı ve denetimsizlik yüzünden yok olması gibi kültürel kimlik sorunları, özellikle turizmden kaynaklanan mevsimlik nüfus artışı ile kamu hizmetlerinin yetersiz kalması, yasal düzenlemelerdeki eşgüdüm eksikliği, planlama yaklaşımı ve sürecindeki eksiklikten kaynaklanan örgütlenme ve planlama sorunları ortaya çıkmaktadır (Hill 2004; Bozkırlı, 2006).

Kirlilik üreten tüm bu etmenler kıyı kaynaklarını tüketerek, kıyı ve deniz ekosistemlerinin bütünlüğünü tehlikeye sokmaktadır. Bu bağlamda kıyı alanlarının sürdürülebilirlik kavramı doğrultusunda geliştirilecek özel planlama stratejileriyle ele alınması, bu alanların doğal yapılarını korumaları ve devam ettirebilmeleri açısından son derece önemlidir.

#### *Ekonomik açıdan önemi;*

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

- Dünyanın ticaret tonajının %90'ı gemiler tarafından taşınmaktadır.
- Dünyanın enerji ihtiyacının %25-30'unu karşılayan 6,000 petrol ve gaz tesisi kıyılarda

faaliyet göstermektedir.

- 140 milyon insana direkt veya endirekt olarak geçim sağlayan balıkçılık ve akua-kültür endüstrisi yılda yaklaşık 100 milyon ton balık üretimini sağlamaktadır.
- Özellikle gelişmekte olan ülkeler için turizm en önemli gelir kaynağı durumundadır (Cicin-Sain; 2002; Bozkırlı, 2006).

Birçoğu aynı zamanda liman kenti olan kıyı kentleri, 1970'lerden beri, liman işlevlerinin, ulaşım araçlarının ve organizasyon sistemlerinin değişimi nedeniyle önemli dönüşüm süreçleri içinde bulunmakta ve büyük işlevsiz kalmış alanlar oluşturmaktadırlar. Bu alanlar, son 30 yıldır kentlerin kendilerini yenileyip gösterebilecekleri ve diğer kentlerle rekabette kullanabilecekleri potansiyel yerler olarak değerlendirilmektedir (Erkök, 2002).

Bu çerçevede kentsel kıyı alanları küresel ekonominin, global ekonominin ve para sermayesinin genişleme gösterdiği dönemlerde yatırımlar için birer hedef haline gelmişlerdir. Politik kararlar doğrultusunda hizmet veren kıyı alanları, global ekonomide yeni yatırımlara ev sahipliği yapmışlardır. Finansal ve mülkiyet çıkarlarının ortak operasyonları için bir buluşma noktası olarak kıyı alanları, sermaye birikimlerinin yeni kentsel yerleşim yerleri oluşturulması amacıyla transferinde önemli rol oynamıştır (Amin ve Thrift, 1992).

#### *Sosyal açıdan önemi;*

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

Kentsel kıyılarda yer alan faaliyetler ve kente kazandırdıkları ekonomik değer, sosyal etkileşimleri de beraberinde tetiklemektedir. Birçok liman kentinin kıyı bölgelerinde, karakteristik biçimde büyük bir hareketlilik, birbiri ile iç içe geçmiş insanların, aktivitelerin ve işlevlerin olduğu görülmektedir (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

### **3.2.2 Tarihsel Süreçte Kentsel Kıyı Alanlarının Kullanımları**

Şehir gelişimi için su ögesi, şehirlerin ilk kuruluşlarından beri önemli bir çekim alanı olmuştur. Kıyı, su kentleri için bir davet, suya dönüş noktasıdır. Suyu, onunla beraber var

olan kentlerde, eski ve yeni zorluklara rağmen, varlıklarının ve gelişimlerinin özdeki karakteristik elemanını ifade eden bağ olarak tanımlamak mümkündür. Avrupa’da bir çok büyük şehrin bir nehirle, bir haliçle veya bir açık denizle yakın ilişkisi bulunmaktadır. 19.yüzyıl sanayi şehirlerinin çoğu su kenarında konumlanmıştır. Şehir formunda sanayi devrimiyle getirilen değişiklikler bile şehrin su sınırlarını kaybetmesine izin vermemiştir (Craig-Smith ve Fagence,1995).

Kıyıda ticaretle başlayan yakın ilişkiler doğal bir kaynak olan denizin zenginliklerinden kıyı aracılığı ile yararlanmayı mümkün kılmıştır. Bu nedenle kıyı, sunduğu imkanlar ve alternatifler açısından bir çok faaliyetin yerleşmek için yarıştığı bir mekan olmuştur. Bunlar arasında ulaşım için kaynak ve olanak oluşturması, kolay ve ucuz taşıma avantajları nedeniyle büyük ve ağır iş sektörleri (örneğin ağır sanayi tesisleri) için cazip yerleşim alanları sağlaması, kıyılarda yer alan liman, sanayi ve ticari tesisler sonucu gelişen kentleşmeye mekan sağlaması, kumsal, güneş ve su varlığı ile birlikte deniz ikliminin olumlu etkisinin turistik amaçlı dinlenme ve eğlenme birimlerinin yerleşimlerine olanak sağlaması sayılabilir. Sanayileşmeyle birlikte gelişen bu çeşitlilik, kıyının geleneksel balıkçılık, savunma ticaret işlevlerine yeni boyutlar kazandırmıştır (Karabey, 1978). Bununla birlikte kentsel kıyı alanlarında ‘su kaynağının’ sağladığı işlevler arasında; kentsel estetiğin sağlanması, su yolu nakliyatı için altyapı oluşturması, turizm ve rekreasyon aktiviteleri için çekim alanlarının yaratılması, endüstriyel faaliyetlerin yer seçimi ve gelişimi, kullanılmış suyun uzaklaştırılması, balıkçılığın gelişimi ve içme suyunun teminidir.

Tablo 3.2 Tarihsel Süreçte Kıyı Kullanımları

Tarım Toplumu	Sanayi Toplumu	Bilgi Toplumu
* savunma	* sanayi	* rekreasyon
* balıkçılık	* ulaşım (nakliyat)	* turizm
* ticaret	* tersane	* spor
	* depolama	* kültür

Genel olarak kıyı mekanında yer alan kentsel fonksiyonlar 4 başlık altında toplanabilir:

- Konut kullanımı,
- Turizm ve Turizm Amaçlı Kıyı Kullanımı
- Liman kullanımı
- Sanayi kullanımı

Bu kullanımlar, kıyıda yerleşimin kimliğini, büyüklüğünü ve yerleşmeler kademelenmesi içindeki rolünü de şekillenmektedir.

### ***Konut Kullanımı;***

Eski uygarlıkların büyük bir bölümü akarsu ve deniz kıyılarında kurulmuşlardır. Su kıyıları yaşam koşullarının güç olduğu dönemlerde, sulu tarıma elverişli olması, tarım ve hayvancılık gibi geçim kolları için bereketliliği, savunma olanakları dolayısıyla yerleşme için olumlu ve tercih edilen mekanlar olmuşlardır. Ülkeler arası savaşlarda savunma amacıyla 1-3 km.lik kıyı şeridi boş bırakılarak koruma şeritleri oluşturulmuştur. Savunma sebebi ile kıyıda birkaç km. ileride kurulan şehirler, sanayileşme süreciyle birlikte deniz ticareti önem kazanınca, kıyıda liman olarak ikinci yeni bir yerleşme kurmuşlardır. Kentleşme ve sanayileşmenin gelişmesiyle birlikte doğal varlıkların ve özellikle kıyıların da kullanımı yoğunlaşmış hatta tahribata uğratılmışlardır. Günümüzde ise, kentsel kıyı mekanında oluşan yüksek rant, yerleşme alanlarını da etkilemiş, yüksek bedeller ödeyenler kıyıda yerleşmişlerdir. Kıyıda mal sahibi olmak bir sosyal statü göstergesi olmuştur. İkinci konut olarak kıyıda oluşan yerleşmeler zamanla metropollerin büyümesi ile birinci konut işlevini üstlenmiş ve kıyı mekanı prestij alanı haline almıştır.

### ***Turizm Ve Turizm Amaçlı Kıyı Kullanımı;***

Turizm; insanların devamlı olarak yerleşmemek koşuluyla, çalışma ve barınma yerlerinin dışında, her türlü düşünceden uzak kalmak, serbest bir ortam içerisinde merak ve isteklerini (spor, eğlence, kültür ve din gibi) tatmin amacıyla ferdi veya toplu şekilde yaptıkları seyahatlerden meydana gelen ilişkilerin bütünüdür.

İnsanların merak ve isteklerini tatmin etmek amaçlı yaptıkları seyahat ve konaklamalar kıyı alanlarında sürekli olarak gerçekleşmeyeceğinden ötürü turizmin kalış sürelerine göre sınıflandırılmasında yer alan gününbirlik turizmin tanımlanmasının yapılması gerekirse; Herhangi ulaştırma aracıyla bir şehir veya doğa tarihine göre önem taşıyan merkezi görmek için gelip 8-10 saatlik geziden sonra tekrar ayrılanlar (konaklama yerinden faydalanmayanlar) tarafından gerçekleştirilen turizmdir. Kentsel alanlarda dinlenme, sağlık, spor, eğlence, doğa sevgisi, iklim gibi nedenlerle oluşan turizmin dışında, araştırma, merak, dini nedenler, ziyaret, sağlık, kültür ve çoğunlukla iş için yapılan seyahatlerin yarattığı turizm ön plandadır.

Kıyılarda yer alan turizm amaçlı kullanımlar değerlendirildiğinde ülkemizde konaklama tesislerinin kıyıda yer seçtiği görülmektedir. Özellikle ekonomisi turizme dayalı olan kıyı



yerleşmelerinde kıyılardan maksimum yararlanma adına konaklama tesisleri ve plaj alanları bir bütünlük içinde yer almaktadır. Özellikle kentsel yerleşmeler dışında görülen bu tablonun yanı sıra kentsel alanlarda kıyılardan turizm amaçlı yararlanma konusunda rekreasyon ve günübirlik kullanım alanlarının bir arada yer aldığı görülmektedir (spor, eğlence, vb.).

### ***Liman Kullanımı;***

Limanları, sanayi, dökme kütle eşya, yolcu, turizm, balıkçı, ticari, askeri limanlar gibi birçok işletme ait limanlar olarak belirlemek mümkündür. Her birinin ayrı önemi vardır. Bazıları yakın çevrelerine hizmet eden yerel nitelikte limanlardır. Bu limanların çekim alanları küçük, kapasiteleri sınırlıdır. Bazıları tüm ülkeye veya uluslar arası düzeyde hizmet veren limanlardır. Bu limanların rıhtım ve antrepoları çok geniş alanlar kaplamaktadır.

Limanların çoğu tarih boyunca gelişmiş büyük yerleşme merkezlerinde kurulmuşlardır. Yer seçimlerinde önemli birçok faktör yer almaktadır. Bunlardan ilki ulaşım bağlantısıdır. Limanın karayolu, demiryolu veya kanal bağlantısı sağlanmalıdır. Limanın öngörülen ulaşımı karşılayabilmesi için yeterli büyüklüğe sahip olması gereklidir. Bu da kimi zaman bütün metropol kıyısını kaplayabilmektedir. Doğal ve topografik koşullar da liman yer seçimini etkileyen faktörlerdendir. Liman açık rüzgarlardan korunan, derin su alanına sahip, deniz gibi zemini kil ve kum olan kıyı arazi eğiminin az olduğu bir mekanda yerleşmelidir.

Ticaretin taşımayı gerektiren bir faktör olması, ticari hizmetleri barındıran şehirlerin etrafında geniş bir etki alanı yaratmasına neden olmuştur. Geniş sahaları, büyük ölçüde mal değişimini hedef alan büyük ticari hizmetler bu etkiyi yaratan başlıca fonksiyonlardır. Şehirlerin hem tarih boyunca hem bugün taşıdıkları önem onların taşımacılık bakımından buldukları konumla ölçülmektedir. Bu önem zaman içinde taşıma araçlarından, ulaşım olanaklarında yaşanan gelişmelerden ayrıca ticarete konu olan mamul ve hammaddelerin değişikliklerinden büyük ölçüde etkilenmiştir.

Hall (1993), eski limanların gerilemesini, taşımacılıkta konteynırların kullanılmasına, yeni rıhtım ve liman teknolojilerine, gemilerin büyüklük ve şekilleri ile ülke içine kargo, mal taşıma sistemlerindeki değişikliklere bağlamaktadır. Limanların ekonomik durumu ve birbirleri arasındaki rekabet, liman tesislerinin yeni yerleşimlerini daha derin sularda ve daha iyi ülke içi taşımacılık ağları sunabilecekleri yerlerde konumlanmaya zorlamıştır. Bu süreç, kentsel gelişim için yeni bir cephe ortaya çıkarmıştır. Bunun sonucu olarak, kıyı kentleri tarafından kullanılmak üzere çok fazla miktarda doklar doğmuş ve endüstri gelişimi meydana gelmiştir. Bununla birlikte, aynı zamanda yeni limanların, birleşik ticari bölgelerin,

destekleyici altyapıların ve ulaştırma- taşımacılık ağlarının da gelişmesi gerekli olmuştur.

### ***Sanayi Kullanımı;***

Sanayi için özellikle ulaşım olanaklarının önemi büyüktür. Kıyı mekanı da deniz ve kara ulaşımının birleştiği bir nokta olmasından dolayı sanayiciler için aranan bir mekandır. Ayrıca limanların depolama olanaklarını sağlamaları sanayicilerin mevcut liman çevresini tercih etmelerine neden olmuştur. Bununla birlikte sanayi faaliyetleri sonucunda ortaya çıkan atıkların hiçbir arıtmaya tabi tutulmadan denize deşarj edilmesi ve hammadde kaynağına (kum, çakıl, deniz bitkileri, vb.) rahatça ulaşılabilirlik açısından da önemli avantaja sahip olan kıyı mekanı, bütün bu özelliklerinden ötürü sanayi için bir çekim noktası olmuştur. Birçok kıyı metropolü incelendiğinde de sanayinin kıyılarda yer aldığı gözlemlenebilir.

Sanayilerin giderek daha fazla beslenme ve soğutma suyuna gereksinim duymaları ya da işledikleri hammadde toplamının giderek hızla artması dolayısıyla taşımacılığın deniz yoluna kayması, artıklarının ucuz yolla denize atabilmeleri kıta sahanlıklarının azalan hammadde kaynaklarına karşı yeni seçenekler oluşturması kıyılarda liman kentleri, gemi inşa atölyeleri vb. ile başlayan sanayi yerleşmelerinin giderek olağanüstü boyutta sanayi bölgelerine dönüşmelerine neden olmuştur.

Kıyıda yer alan endüstri faaliyetleri, maden/çıkarma endüstrisi, ağır sanayi kuruluşları ve enerji santralleridir. Maden/çıkarma sanayisi, petrol, doğalgaz, tuz, fosfat ve katı minerallerin hammadde olarak kullandığı faaliyetlerdir. Ağır sanayide zaman zaman deniz suyuna duyulan gereksinimden dolayı kıyılar tercih edilir. Enerji santralleri için de soğutucu olarak kullanılacak su potansiyellerinin varlığından dolayı kıyı bölgelerinde tercih edilen bir faaliyettir (Kaplan, 1995).

Önemli kaynaklara, altyapı olanaklarına, kentleşmiş mekana hazır işgücüne, birikmiş ana paraya, karar organlarına yakınlığa ve bağımsız arazi değer artışı güvencesine sahip kıyı mekanının ülkesel sistemde yöresel, yatırım ve işletme-karlılık maksimizasyonu açısından yaklaşılması, kısıtlı bir kaynak olan kıyı mekanı üzerinde plansız sanayileşmeye neden olmaktadır (Karabey,1978).

Kıyılardaki tüm sanayi faaliyetleri sonucunda toprak kaymaları, doğal su akış yönünün değişmesi, ekolojik dengenin bozulması gibi zararlar ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte deniz suyu sıcaklığının da artışına neden olan bu faaliyetler canlıların ölmesine neden olmaktadır.

### 3.3 Sanayisizleşme Süreci – Sanayi Toplumundan Bilgi Toplumuna Geçiş

Tarım toplumundan sanayi toplumuna dönüşüm uzun bir süreci içermiş, toplumda meydana gelen büyük çatışmalar ve yapısal değişimlerle birlikte yüz yılı aşkın bir dönem içinde sanayi toplumunun yapısı kurumsallaşmış ve yerleşmiştir (Aktan ve Tunç, 1998). Günümüzde ise 1970’lerden günümüze uzanan ve halen devam etmekte olan süreçte dünya yeni bir değişim süreci ile karşı karşıyadır; Sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş ve eş zamanlı olarak gelişen sanayisizleşme süreci.

Bilgi toplumu ilk olarak 2. Dünya Savaşı sonrası 1950-1960’lı yıllarda ABD, Japonya, Batı Avrupa ülkeleri gibi sanayileşmelerini tamamlamış, gelişmiş ülkelerde bilgi teknolojilerinin giderek artan bir şekilde kullanımıyla ortaya çıkmış bir aşamadır. Gelişmiş ülkelerde şekillenen bu aşamanın en önemli özelliği, bilginin ve bilgi teknolojilerinin tarım, sanayi, hizmetler sektörlerinin yanısıra eğitim, sağlık iletişim gibi her alanda kullanılabilir olmasıdır. Bu nedenle bilgi toplumundaki gelişmeler kısa sürede üretimin ve verimliliğin artmasına yol açmakta ve yeni teknolojik, ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmeleri de teşvik etmektedir. Bilgi toplumundaki tüm bu gelişmeler diğer dünya ülkelerini de kısa zamanda etkisi altına almış ve uluslararası alanda ekonomik, siyasal, sosyal ve kültürel alanda entegrasyonu sağlamıştır.

Enerji dönüşümünün kas gücünden buhar gücüne ve makine gücüne geçişini simgeleyen sanayileşme sürecinde çeşitli ekonomik ve politik olumsuzluklar sonucu büyümenin endişe verici bir hal almasıyla ortaya çıkan bilgi toplumu aşaması birçok değişimi beraberinde getirmiştir. Bu değişimleri en temel başlılarıyla ‘sanayisizleşme (deindustrialization)’ kavramının tanımında bulmak mümkündür. ‘Sanayisizleşme’ ya da başka bir deyişle ‘önemi azalmış sanayileşme’;

- Sanayi üretimindeki ve buna bağlı olarak imalat sanayi istihdamındaki düşüş,
- Aktif nüfus içinde sanayinin (ve tarımın) payının azalarak, hizmetler sektörünün payının artması,
- Emek yoğun istihdam profilinden bilgi yoğun istihdam profiline geçiş,

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

1970’li yıllarda küresel anlamda değişen üretim yapısı\* ve bu sürecin dahil olduğu sanayisizleşme ile birlikte sanayi alanlarının terk edilmesi süreci başlamıştır. 1970’li yıllardan itibaren yaşanan ekonomik ve politik değişimlerin sonucunda, sanayileşme sürecini tamamlamış ülkeler bu süre zarfında sanayiden arınma eğilimi içine girmişlerdir. Yeni tekniklerin üretim alanına girmesi ve değişen örgütlenme biçimleri, geleneksel anlamda üretim yapan büyük şirketlerin bile küresel anlamda rekabetini zorlaştırmıştır. Bu durum bir çok fabrikanın teknolojik yetersizliklerden dolayı kapanmasını ve yeni yatırımların iş gücünün ucuz ve sendikalaşmanın zayıf olduğu ülkelere kaymasına sebep olmuştur (Uzak Doğu, Batı yarımkürenin yoksul ülkeleri, vb.). Eski sanayi ülkelerinde kapanan imalat sanayi yerine kapital yoğun, yüksek katma değere ve yüksek karlara dayalı daha ileri teknoloji kullanan sektörlere geçiş olurken, yeni sanayileşmekte olan ülkelere ise imalat sanayi kapanmamakta ancak daha düşük maliyetli alanlara taşınmaktadır. Bu sürecin küresel etkilerinin ülkesel boyuttaki yansımalarının yanı sıra kentsel ölçekte de önemli değişimler gerçekleşmiştir. Bir çok önemli kentteki sanayi faaliyetleri kent merkezlerinde giderek azalmıştır. Sanayi daha çok kent dışı alanlara ya da kırsal alanlara taşınmıştır. Bu hareketten ilk etkilenen sanayi alanlarında çalışan nüfus olmuştur. Sanayinin kentten ayrılmasıyla bu nüfus da kent dışına kaymış ya da işsiz kalmıştır. Genç nüfus daha hareketli olduğu için kent dışına giderken, kent merkezlerinde yaşlı, işsiz, düşük gelirli ya da kalifiye olmayan bir nüfus bırakılmıştır. Sanayileşme ve sanayi sonrası sürecini yaşayan hemen tüm Avrupa kentleri benzer süreçlerden geçmiştir. Örneğin İngiltere’de 1970–1990 yılları arasındaki nüfus hareketi aşağıda verilmiştir. Sanayinin farklı coğrafyalara taşınması ile birlikte Liverpool, Londra kent merkezi ve Manchester’ın nüfusu azalmıştır. 1970-1990 arasındaki 20 yıllık

---

\* Fordist üretimden post-Fordist üretim sistemine geçiş; 1970li yılların sonlarında büyük ölçekli, kitle üretiminin gerçekleştiği Fordist üretim sistemi yıkılarak, üretimin her aşamasında Fordist üretim yapısından çok daha esnek bir yapı gösteren ve bu nedenle günümüz dünya kapitalizm krizlerine daha fazla mukavemet sağlayan post-Fordist üretim sistemine geçilmiştir. Fordist üretim sistemi, kısaca, homojen malın kitleli üretimi, stoklama, üretim sonrası kalite kontrolü, kaynak yönlendirici üretim, dikey bütünleşme gibi temel özellikler taşıyan, post-Fordist üretim sistemi farklılaşmış ürünlerin esnek, küçük ölçeklerde üretimi, sıfır stok üretim, üretim sırasında kalite kontrolü, talep yönlendirici üretim ve dikey ayrışma, tam zamanında bağlantı sağlama gibi özellikler taşıyan bir üretim sistemi olarak tanımlanabilir (TMMOB, 1991:11)

Fordist üretim biçiminden post-Fordist üretim biçimine geçişle birlikte, emeğin ve işgücünün yeniden tanımlanmasında, firmalar arası ilişkilerde, üretim ölçeği yapısında, mekana bakış açısında vb. ciddi bir dönüşüm söz konusu olmuştur. Bu bağlamda, işbölümünün ve tanımlamaların katı bir şekilde yapıldığı, sendikalaşma ile iş güvencesinin elde edildiği, dikey bütünleşme altında büyük ölçekli firmalarla üretimin gerçekleştiği, sosyo-ekonomik ilişkilerde mekanın statik varsayıldığı bir yapıdan (yani, Fordist üretim sisteminden); ağ örgütlenmeleri içerisinde yer alan küçük ve orta ölçekli işletmelerin başat olduğu, işbölümü ve tanımlamaların esnekleştirildiği, sendikalaşmanın eski önemini yitirdiği ve farklılaşmış ücretlendirmenin yapıldığı, sosyo-ekonomik ilişkilerde mekanın dinamik varsayıldığı bir yapıya doğru (post-fordist üretim sistemine) dönüşüm sağlanmıştır (Karaçay ve Erden, 2005).

süreçte Liverpool'un nüfusu 610.113 kişiden 449.560 kişiye, Londra kent merkezinin nüfusu ise 3.031.935 kişiden 2.343.133 kişiye, Manchester'ın ise 543.859 kişiden 400.254 kişiye düşmüştür (Tablo 2.3).

Tablo 3.3 İngiltere sanayi kentler nüfus değişimleri (Couch, 2000)

Nüfus	Liverpool	Londra kent merk.	Manchester
1971	610.113	3.031.935	543.859
1981	510.300	2.496.800	449.200
1991	449.560	2.343.133	400.254

1980–1990 yıllarında ekonomik yeniden yapılanma süreci içine girilmiş ve sanayisizleşme süreci ile birlikte mekansal ve sosyal yapıda değişiklikler görülmeye başlanmıştır. Bu dönemde, kalkınma ve sanayileşme kavramlarının birbirine koşut kavramlar olduğu, sanayileşme düzeyi artıkça gelişmişlik düzeyinin de arttığı varsayımı geçerliliğini yitirmektedir. Özellikle Batı ülkelerinde toplam çalışanlar içinde sanayi sektöründe çalışanların payı azalmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri'nde 1970 yılında %27 olan bu oran 1993'de %16'ya inerken, İngiltere'de de aynı dönemde yaşanan düşüş daha da belirgin biçimde %37 ve %20 olarak gerçekleşmiştir. En fazla istihdamda düşüşü teknoloji girdisi düşük olan sanayi dallarında olmuştur. Bu yeni dönemde sanayi anlayışındaki değişimin ekonomik coğrafyaya yansımaları kısaca şöyle özetlenebilir:

- Sanayi geleneği olmayan ya da çok az olan bazı alanlarda ileri teknoloji kompleksleri ya da “mekansal yenilik kompleksleri” meydana gelmiştir. ABD’nde Silikon Vadisi, Japonya’da ileri teknoloji şehri Tsukuba, İngiltere’de M4 Koridoru, İskoçya’da Silicon Glen, Almanya’da (Ruhr’un yerini alarak) Bavyera ve daha birçoğu bu yeni üretim coğrafyasının mekansal örneklerinden bazılarını oluşturmaktadır.
- Sanayide yeni örgütlenme modelleri ortaya çıkmıştır: Bunlar, “anında imalat” denilen türde, yeni üretim organizasyon şekilleriyle kombine, dikey yarı-entegre üretim biçimleri alabilirler. Böyle bir örgütlenme yapısı, çeşitli bağlantılarla dış ilişkileri güçlendirmeyi ve işlem maliyetlerini en aza indirmeye dayanır.
- Sınırlı sayıdaki sanayi sektöründe üretim, istihdam ya da dışsatım bakımından önemli oranlarda büyüme kaydedilmiş, bu büyüme performansı birkaç alanda gerçekleşmiştir.
- Sanata ve tasarıma dayalı üretim alanları yükselişe geçmiş ve çekirdekleşmiştir.
- Yeni toplumsal-örgütsel yapılar ortaya çıkmıştır. Bunlar düşük derecede becerili, tabanda yer alan istikrarsız faaliyetlerden son derece kalifiye “ileri teknoloji” sanayileri ve

hizmetlerine kadar değişik ve çeşitli şekillerdedir. Bu da çok geniş bir kutuplaşma ve artan eşitsizlikle kendini belli eden yeni bir toplumsal ve mekansal tabakalaşmaya denk düşmektedir (Tümertekin, 1999).

### **3.3.1 Sanayi ve Yan Fonksiyonlarının Kıyı Alanlarından Geri Çekilme Süreci**

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

Bu durum kentlerin kıyı ile olan ilişkisinin yeniden gözden geçirilmesi noktasında önemli bir fırsat olmuştur. Sanayi, liman vb. fonksiyonların kentlerin küresel rekabetindeki olumsuz mekansal pozisyonu ile bu fonksiyonları üzerinde bulunduran alanların kenti yeniden suyla ilişkilendirme yolundaki fırsatçı rolü ve önemi değerlendirildiğinde; Kentsel kıyılardaki bu çekilme, terk edilen kıyı ve gerisindeki alanların yeniden geliştirilmesi için yeni olanaklar yaratmıştır. Bunlardan biri, halkın, kıyıların uzun zamandır unuttuğu dinlenme, eğlence gibi olanakların farkına varması, diğeri ise bu alanların kent ekonomisi ve kent refahı ile birlikte, kıyıların gerisinde yer alan kentsel alanların geliştirilmesi için yarattığı olanaklardır.

1960’ların sonlarına kadar gerçekleşen ekonomik büyüme dönemi boyunca, mekansal kalitenin artırılması ve beraberinde sosyo-ekonomik gelişmenin sağlanması konusu yeterince önem taşımamış, onun yerine büyümeye koşut olarak yeni konut üretimine ağırlık verilmiştir. Ancak 1970’lerle birlikte yaşanan sanayiden hizmetler sektörüne geçişle beraber bir çok geleneksel ekonomik aktivite krize sürüklenmiştir. Konut üretimine yönelik stratejiler, yerini terk edilmiş kıyı alanları ve diğer eski sanayi alanlarının yeni dünya düzeni bağlamında kent ekonomisine yeniden kazandırılmasına yönelik stratejilere bırakmıştır. Ekonomik ve sosyal amaçlar ile politikalar arasında değişkenlik gösteren bu denge kentsel kıyı alanlarının yeniden ele alınarak dönüştürülmesine önemli bir zemin oluşturmuştur.

Kıyılar tıpkı geçmişte olduğu gibi kentsel alanların yeniden organizasyonunda, kentin yeni rolünün belirlenmesinde önemli rol oynamış, kültürel, toplumsal ve ekonomik ilişkiye dayalı büyük gelişmelerle birlikte kentin imajını değiştirebilecek uygun bir potansiyele sahip olmuştur (Konvitz, 1982; Kılıç, 1999). Bu potansiyel, merkezi iş alanlarına olan mesafe, ulaşım bağlantıları, kıyı alanlarının rekreasyon anlamındaki kültürel değerleri, doğa ile ilişkisi (teması) ve terkedilmiş kıyı alanlarının etkileyciliğine katkıda bulunan diğer bütün faktörler sebebiyle yatırımcılar açısından da büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda, kaybedilen kentsel alanları yeniden kazanmak amaçlı yenileme yaklaşımlarının içerisinde dönüşüm projeleri önemli bir araç olarak ön plana çıkmaktadır.

Bu alanlar çeşitli kentsel dönüşüm yaklaşımlarıyla (yenileme, yeniden işlevlendirme, vb.) ele alınarak, kent açısından özgün ve çekici mekanlar olarak kente entegre edilmektedir. Özüne bakıldığında bu yeni durum mekansal formdaki belirgin bir değişimi yansıtır. Bunu günümüz kenti ile ilintili kılan şey ise; bu terk edilmiş kıyı alanlarının büyük ölçekli konut, alanlarına, kamusal parklara, festival alanlarına, kültürel alanlara, eğlence ve turizm alanlarına dönüşümüdür.

1970'lerde Kuzey Amerika'da başlayan kıyı alanlarının yeniden ele alınma eğilimleri 1980'lerde Avrupa liman kentlerinde yaygın olarak görülmeye başlanmıştır. Bu alanları yeniden canlandırma hedefiyle oluşturulan kentsel dönüşüm yaklaşımları planlama disiplini içinde de kabul görmüş, ulusal ve yerel otoriteler tarafından da desteklenmiştir.

Yeni ekonomik politikalar ve oluşumlar, iletişim teknolojisindeki gelişmeler, kıyıların ekonomik potansiyeli ve buna karşılık dönüşüm süreçlerindeki maliyetler, bu politikalara hizmet eden pazara dayalı planlama yaklaşımları, gibi faktörler, süreç içinde uygulanan kentsel dönüşüm modelleri üzerinde çeşitlilik yaratmış ve farklı organizasyonları da beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda kentsel dönüşüm konusu 3. bölümde detaylı olarak ele alınmıştır.

### **3.4 Kentsel Kıyılarda Uygulanmış Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri**

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

Konu özelinde; Sanayileşme, sanayinin yer seçimi, kıyıda yer alan sanayi alanları ve sanayisizleşme ile birlikte bu alanların terk edilmesi gibi birbirini takip eden süreçler çalışmayı eski sanayi alanlarının yeniden nasıl ele alındıkları noktasına getirmiştir. Bu noktada önemli bir planlama aracı olarak ön plana çıkan kentsel dönüşüm projelerinin irdelenmesi, teori ile pratik arasındaki ilişkinin kurulması ve konunun somutlaştırılması açısından önem taşımaktadır.

Tez çalışmasının kapsamı doğrultusunda bu alt bölümde, farklı coğrafyalarda konumlanan işlevini tamamen ya da kısmen yitirmiş -sanayi, liman, tersane vb. fonksiyonlara sahip-kentsel kıyı alanlarında uygulanmış bazı kentsel dönüşümleri irdelenmiştir. Çalışma alanı olan Haliç Tersaneler Bölgesi ve geri alanı ile paralellik kurma amacı ile kentsel kıyı alanlarında irdelenen dönüşüm alanlarının konumları ve geçirmiş olduğu dönüşüm nedenlerini oluşturan süreç ortaya konmuş ve izlenen kentsel dönüşüm stratejilerine yönelik bilgiler sunulmuştur. Çalışma kapsamında irdelenenlere ek olarak daha çeşitli uygulama örneklerine ilişkin genel değerlendirmeler Ek 6'da yer almaktadır.

Tez çalışması kapsamında irdelenen örnekler:

- Barselona Örneği – Port Vell
- Liverpool Örneği – Kings Waterfront
- Boston Örneği – Charlestown Askeri Tersanesi,  
Harbor Burnu – Dorchester,  
Rowes Limanı,  
Fort Burnu
- Hamburg Örneği –HafenCity
- Galler Örneği - Cardiff Körfezi
- Malta Örneği – Cottonera

### 1) Barselona Örneği

Barselona kentsel mekanı tekrar kente kazandırma, kente yeni bir kimlik ve dinamizm kazandırma, su kıyısında yeni bir Avrupa kenti oluşturma amaçlarını, 1992 Olimpiyat Oyunları düzenlemeleriyle birleştirerek, suyu ve suyla yeniden kurulan ilişkiyi kente katkı yönünde büyük ölçüde kullanmış ve hala kullanmakta olan bir kenttir.

Barselona'da uygulanan kentsel dönüşüm modeli, plancıların 1970'lerde "Yeni Barselona"



fikrinin tabanını oluşturmaları ve bu dönemlerde yeni oluşan siyasal yapı ve halk hareketleriyle bu fikrin beraber yürütülebilmesiyle ortaya çıkan bir yaklaşımın eseridir. Modelin 'niteliksel planlama ve 'stratejik planlama' olarak iki önemli boyutu vardır.

Barcelona'nın niteliksel planlama özellikleri, 1980'lerin ilk zamanlarında diğer şehirlerde ki yapılanmanın gelişmiş bir versiyonudur. Barcelona Metropolitan Alanı, kent merkezi ve diğer merkez alanlarında kentsel yaşamın kalitesini artırma amaçlı birçok gelişme gözlenmiştir. Bu gelişme bu dönemlerde gözlemlenen metropoliten alan problemlerin ve yeniden yapılanma süreçleriyle açıklanabilir.

Barcelona modelinin ikinci bileşeni olan stratejik planlama, Olimpiyat Oyunları'yla ve bunun kente getirdiği enerji ile oluşturulmuştur. Olimpiyat Oyunları, Barcelona'yı ulusal ölçekte önemli bir noktaya taşımıştır. Planlama ile diğer şehirlerde oluşan kutuplaşma ve sosyal ayrılık, Barcelona modelinde oluşmamıştır. Bu durum, Olimpiyat sonrası özel sektör ve esnek planlamaya önem verilmesi, diğer Kuzey Amerika kentlerinde olduğu gibi, şehre bir kimlik kazandırılması ve bu kimliğin satılması ile gerçekleştirilmiştir.

Model dahilinde Barcelona kıyı alanında, Coast All Planı, Delta Planı, Port Vell Planı ve Villa Olimpica Planı olmak üzere 4 ayrı proje düzenlenmiştir. Tez çalışması kapsamında geleneksel merkez odağı olarak kentsel açıdan daha ön plandaki Port Vell projesi irdelenmiştir.



Şekil 3.1 Barcelona'daki Kentsel Dönüşüm Müdahale Bölgeleri

Port Vell Planı:

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



Şekil 3.2 Barselona Port Vell Plan Alanı

Plan kapsamında, Solà Morales, Paseo de Colón ve Moll de la Fusta'ı bağlayan ve kıyı alanını saran bir ulaşım güzergahı oluşturulmuştur. Şehirde, otel, ofis alanları, kültürel alanlar, spor ve eğiti alanları gibi fonksiyonların planlanması hedeflenmiştir. 2 aşamalı olarak planlanan bu programın 1989 ve 1995 yılları arasında gerçekleştirilen ilk kısmının kapsamı aşağıdaki gibidir:

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

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

- Bölge limanı ve rekreasyon amaçlı oluşturulan limanın birbirinden ayrılmasını sağlamak amaçlı yeni bir giriş düzenlenmesi,
- Limanın iki bölgesini bağlayan bir köprü oluşturulması,

- 135.000 m2 alana sahip alan içerisinde konferans salonu, iş merkezi, bir otel, restoran ve barların bulunduğu Dünya Ticaret Merkezi yapımı,
- 90 m yüksekliğe sahip ve yeni liman girişinde bir otel yapımı

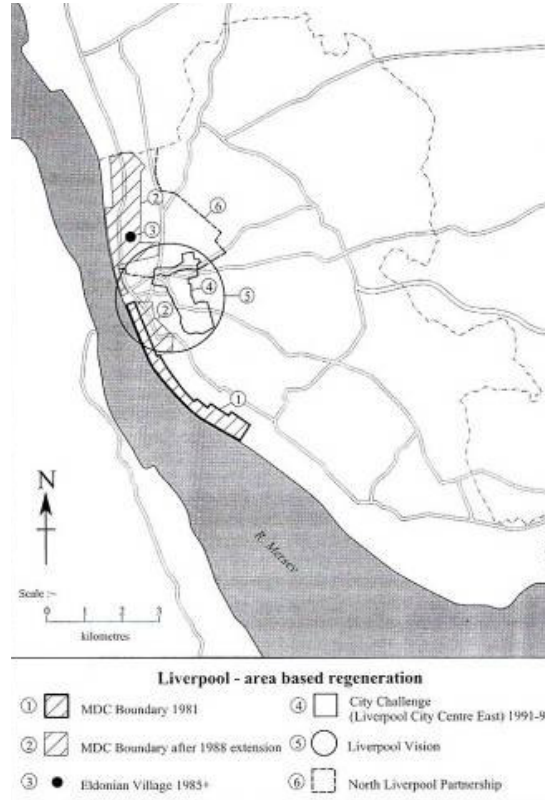
Proje alanının %20'sini oluşturan yapı alanlarının dağılımı; %22 spor alanları (yüzme havuzları), %5 enstitü alanları, %14,5 ofis alanları, %24,3 rekreasyon alanları, %15 marina ve tekne sahiplerine teknik destek alanı, %4,2 eğitim alanları, %10 var olan konaklama alanları ve %5 oteller olarak düzenlenmiştir. Alanın geri kalan yapısı ise marina alanını da kapsayan su, ulaşım bağlantıları ve kamusal alanlardır.

Bu plan ile Barselona, kamusal alanların kalitesinin artırıldığı ve kullanımının geliştirildiği, kent merkezi ve Olimpiyat Alanı'nı bağlayan 2 kilometrelik bir serbest kumsal alanının oluşturulduğu bir kente dönüştürülmüştür. Diğer yandan ise Barselona'nın geleneksel bir spor dalı olan yüzme için de, oluşturulan yüzme havuzları ve spor alanları sayesinde Barselona 2003 Yüzme ve Sutopu Şampiyonluğu'na ev sahibi yapmıştır (Ek 1).

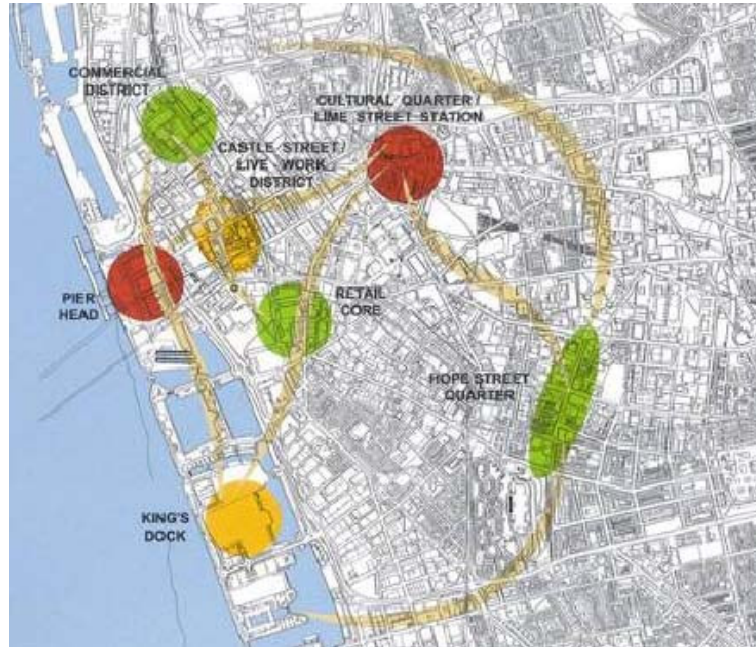
## 2) Liverpool Örneği

İngiltere'nin Liverpool kenti kentsel dönüşüm yaşayan en önemli örneklerden birisidir. Bu bölgede de kentsel dönüşümün ortaya çıkışının nedenleri olarak 1970'lerden itibaren günümüze kadar endüstriyel üretimdeki % 50 azalması ve buna bağlı olarak nüfusun da % 25 azalması görülmektedir.

Liverpool'daki kentsel dönüşüm, tarihi kent merkezini, tersaneleri, mevcut antrepo-depo yapılarının yeniden işlevlendirilmesini, merkezde kültürel, eğlence işlevlerinin yaratılmasını, marina fonksiyonunun getirilmesini içermektedir. Kent merkezi ve merkezi çevreleyen bölgelerde bu dönüşüm olmuştur. Dönüşümde İngiltere genelinde benzer dönüşüm programlarını koordine eden kuruluşlar ve Liverpool'daki dönüşümü planlayan MDC (Merseyside Development Corporation) isimli kuruluş etkili olmuştur.



Şekil 3.3 Liverpool-Kentsel Dönüşüm Bölgesinin Konumu



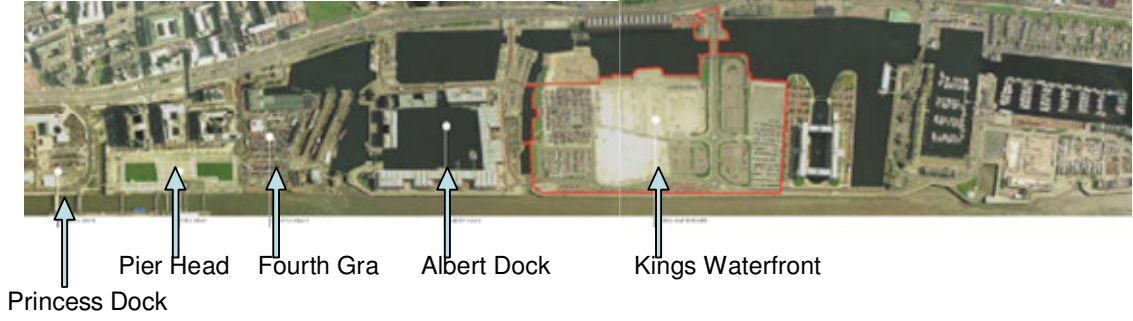
Şekil 3.4 Liverpool-Dönüşüm Akılları

Dönüşüm 97 hektarlık alanda konut-ticaret işlevlerinin planlanmasını ve 48 hektarlık alanda rekreasyon ve açık alan planlamasını içermektedir. Dönüşüm kapsamında ayrıca 135,000 metrekarelik mevcut konut-ticaret alanı iyileştirilmesi ile tarihi Albert Dock'un restorasyonu da bulunmaktadır. MDC'nin bu dönüşüm esnasında, 1981'den günümüze 1,160 kişiye iş imkanı sağladığı da dönüşümün kapsamını göstermesi açısından önem taşımaktadır.

Liverpool Vision; Liverpool merkezinin yeniden canlandırılmasını gerçekleştirmek için kamu ve özel sektörü bir araya getirmek amacıyla kurulmuş bağımsız bir şirkettir. Liverpool Vision'ın başlıca ortakları; Liverpool Şehir Konseyi, Northwest Development Agency ve English Partnerships'tir. Şirket Avrupa'dan ve hükümetten de aldığı kaynakla yeni yatırımları çekmek ve yeni iş imkanları yaratmak hedefiyle çalışmalarını sürdürmektedir. 2000 yılında, kent merkezinin yeniden gelişimine rehberlik etmesi için ortaya koydukları Stratejik Yeniden Canlandırma Çerçevesi'nde (SRF-Strategic Regeneration Framework) Liverpool, Avrupa'nın önde gelen şehirlerinden biri olarak tanımlarken su kenarının önemi vurgulanmıştır. Bununla birlikte SRF Liverpool'u ulusal ve uluslararası konferans ve eğlence turizminin de destinasyonu olarak tanımlamıştır (Ek 1).



Şekil 3.5 Master Plan Kararları



Şekil 3.6 Master Plan Kıyı Dönüşüm Alanları

#### Kings Waterfront Kentsel Dönüşüm Projesi:

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

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



Şekil 3.7 Kings Waterfront Alan Fotoğrafı (2005)

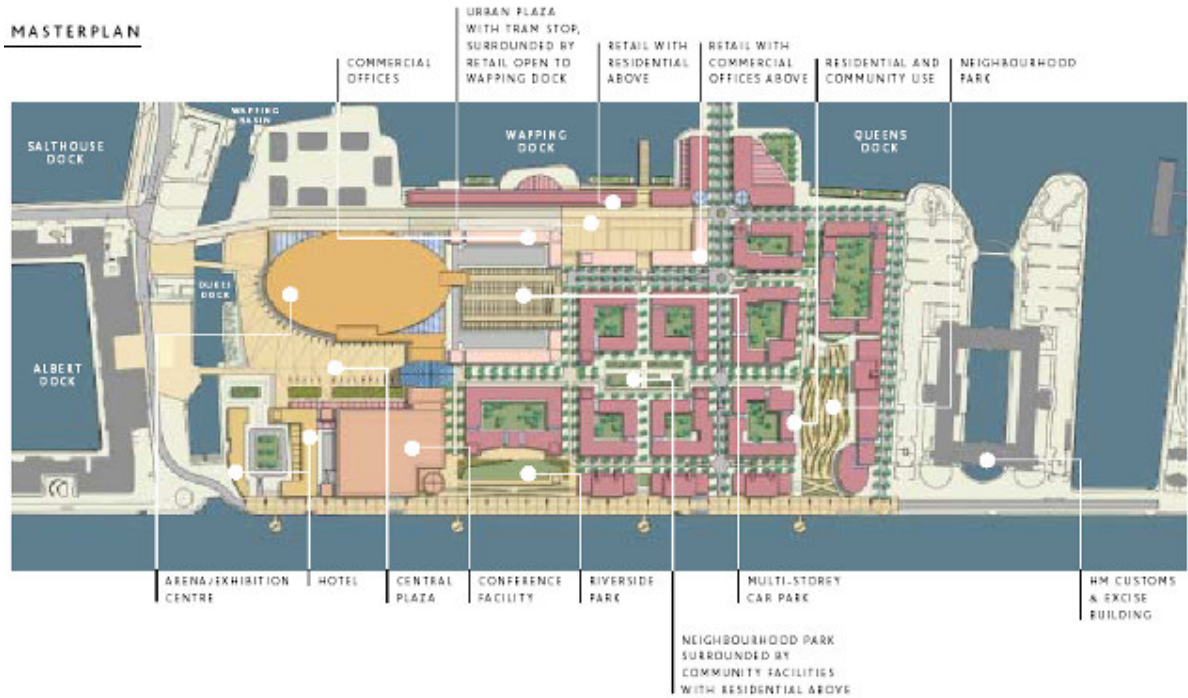
Master plan kararları:

Ulaşım; Alan şehirden bir sahil şeridi ile ayrılmakta, bu nedenler doğru bağlantılar yapılması hayati önem taşımaktadır. Hedef; yaya, bisiklet ve toplu ulaşım trafiğine öncelik verip, araç trafiğini güneydoğu girişine yönlendirerek muhtemel çatışmalara engel olmaktır. Yaya akışı yoğun olarak alanın kuzeyinden olacak şekilde öngörülmüştür. Yaya trafiği ve araç trafiğinin ayrı tutulması, kent ağaçlandırmasıyla yumuşatılmış yüksek kalitede sert zemin peyzajına da olanak verecek şekilde planlanmıştır.

Açık Alanlar; Ana meydan, ulaşım aktarma meydanı, Konut alanı içerisinde 3 adet park

Sirkülasyon; Alan içi dolaşım stratejisi kapsamında yüksek kalitede yaya alanları hedeflenmiştir.

Alan Kullanımı; Alanın kuzeyindeki binalar kentsel kullanımlardan ve 2 adet otelden oluşan bir kompleks olarak öngörülmüştür. Ticari kullanımlar alanın doğusunda, toplu ulaşımın aktarma noktası yakınında planlanmıştır. Konut alanları ise, alanın güneyindeki gelişmenin temeli olarak belirlenmiştir.



Şekil 3.8 Kings Waterfront Master Plan Şeması

### Plan Kararları;

- Nehir kenarı yürüyüş yolu, açık alan sisteminin en önemli kısımlarından biri olarak belirlenmiştir. Bu hat; yüksek kalitede sert zemin kaplaması, kent mobilyaları ve aydınlatma ile hem ziyaretçilere hem de orada yaşayan halka güvenli ve çekici bir mekan olarak sunulacaktır. Kıyı hattında; yoğun bitkilendirmenin hakim olduğu, içerisinde kafe ve restoranları barındıran bir peyzaj düzenlemesi uygulanacaktır.
- Alanın güney kısmında olması öngörülen yüksek katlı bina için de 14 kat uygun bulunmuştur. Yine güneyde konumlanan konutların ise en fazla 6 katlı olması öngörülmüştür.
- Toplu ulaşım aktarma noktası otobüs ve tramvay duraklarını içermekte. Konum olarak en uzak noktadan 5 dakika yürüme mesafesindedir.
- Aktif kullanımlar binaların giriş katlarında çözülmüş durumdadır. Zemin katlar aktif kullanımlara ayrıldığından dolayı araç otoparkları zeminin altında çözülmüştür.
- Kentsel kullanımlar için öngörülen kompleks dahilinde 1.500 kişilik bir konferans merkezi ve 8.000 m2 alana sahip 8-9 bin kişilik bir sergi alanı planlanmıştır. İki otelden biri 200 odalı olup konferans merkezine bağlanmış. Diğeri ise 75-100 odalı bir butik oteldir. Konferans merkezi, iki otelin bir uzantısı şeklinde planlanmıştır. Büyük ana meydan, çok fonksiyonlu bir dış mekan performans alanı olarak hizmet verecek ve konferanslar boyunca gösteri ve aktiviteler ev sahipliği yapacaktır. Ticari ofisler ise alanın doğusunda yerleşmiş bulunmakta ve 1.250 araçlık bir katlı otoparkı çevrelemektedir (Ek.1).

### 3) Boston Örneği

Boston'da çağdaş kıyı dönüşümü konusunda kapsam ve özellik olarak dört projeden bahsedebiliriz; Charlestown Askeri Tersane Alanı, Harbor Burnu–Dorchester, Rowes Limanı, Fort Burnu Bölgesi Dönüşüm Projeleri. Bu dört proje de birbirinden alan kullanımı, uygulama şekli, kamu yetkilileri rolü, aşamaları ve kamusal kaynakların çeşitleri açısından farklılıklar gösterir. Ortak noktaları; etkili bir tasarım ve kamusal katılım süreçleridir. Kıyıyla kent dokusunu birleştirme ve dönüşümden elde edilen kamusal yararları en fazlaya çıkarmak gibi bir ortak amaç vardır (Ek 1).

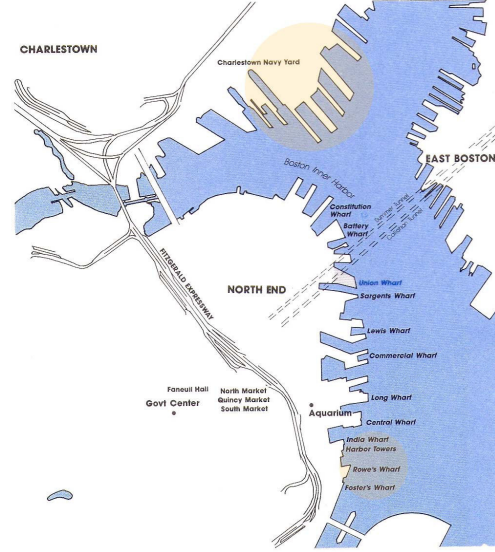
#### Charlestown Askeri Tersane Alanı Dönüşüm Projesi:

Boston yakınında yer alan Charlestown US ordu bölgesi dönüşümü (redevelopment), 1970'lerin sonunda Boston Dönüşüm Kurumu (BRA – Boston Redevelopment Authority)

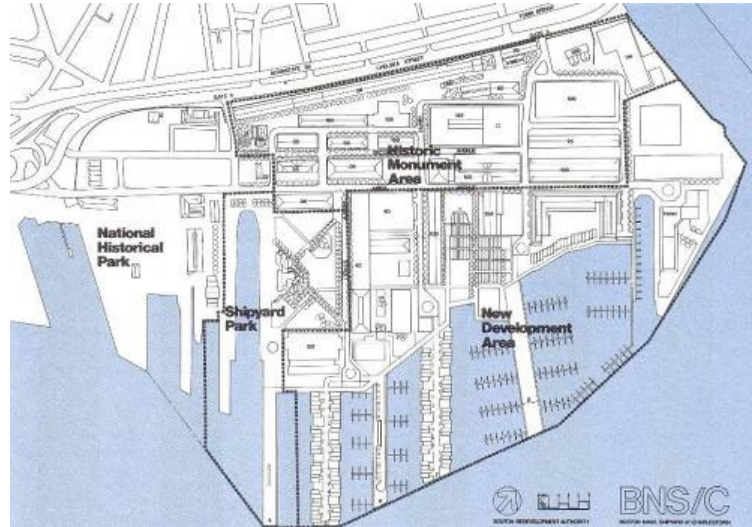


tarafınca 2000 yılında bitmek üzere üstlenilmiştir. Birleşik Devletler’de, kamusal bir kurum tarafından gerçekleştirilmiş en başarılı dönüşümlerden biri olacağı düşünülmüştür.

1830’larda gelişen ve ülkede en önemli tersanelerden biri haline gelen tersane, 1974’te kapatılmış ve US Hükümeti tarafından Boston Kentine satılmıştır. 43 hektar alan Ulusal Tarih Sicil Dairesi’nce (National Historic Registry) tarihi ve mimari özellikleri sebebiyle koruma kapsamına alınmıştır.



Şekil 3.9 Charlestown Bölgesi



Şekil 3.10 Charlestown Bölgesi Gelişim Planı

Alan farklı karakterler ve imkanlar sunan dört alt bölgeye ayrılır:

- Tarihi Anıtsal Alan (Historic monumental area),
- Yeni Gelişim Alanı,
- Tersane Parkı,
- Ulusal Tarih Parkı.

BRA; alanı ticari, geleneksel, araştırma ve kültürel fonksiyonlarının bir arada kullanılabilirdiği bir alana dönüştürecek esnek, iyi tasarlanmış bir nazım plan geliştirmiştir. Genel nazım plan aynı zamanda modern bir akvaryum ve kent merkezine kamusal deniz taşımacılığı servisi gibi rekreasyonel olanak ve tesisleri olan büyük sayılarda karma gelirli konut birimleri yapılmasını öngörür. Proje tamamında yeni yapılar ve tarihi yapıların adapte edilerek yeniden kullanımını içerir. Bittiğinde; 13,36 hektar açık alan; 25 hektar ticari, araştırma, ticaret ve otel alanı; 5 hektar kültürel tesisler; 1200 konut birimi ve 4300 park alanı olacaktır. 2000'de toplam yatırımın 1.4 milyar dolara ulaşacağı düşünülmüştür. Tersanenin dönüşümü 6800 devamlı iş, 5800 inşaat işi, yıllık 17.5 milyon dolar emlak vergisi ve konut üretimi için vergilerden 9.7 milyon dolar gelir elde edilmiş olacaktır.

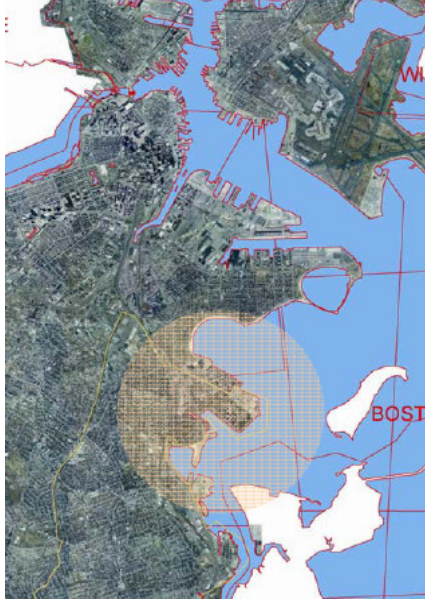
BRA tarafında geliştirilen uzun dönem gelişme stratejisi, bölgeler arasında ekonomik denge sağlayan ve birbiriyle bütünleşerek dönüşüm alanıyla komşu bölgeler ve Boston kent merkeziyle güçlü bağlantılar kurmaktadır. Esnek nazım planı ve piyasa göstergeleri ve gelişim gidişatın sürekli BRA tarafından kontrol edilerek bölgedeki diğer ekonomik düşüşlerden etkilenmeden projenin ekonomik olarak stabil olması sağlanmıştır. Sonuç olarak; alan sahibi kamu yetkilileri BRA'ya değerli kamusal faydaları elde etmesine ve bunları yönlendirmesine izin vermiştir. Proje önemli kamusal alanların gelişimine ve konut alanlarıyla ziyaretçileri etkileyecek inceliklere etki eden şeyler için bölge, eyalet ve ulusal yetkililer arasında kapsamlı bir koordinasyonu gerektirmiştir.

Projenin amaçları:

- Askeri Tersanelerin tarihi temellerine dayanan kamusal değerler ve hedefleri ortaya çıkarmak,
- Yılın belli zamanlarında kullanıcılardan fikir alarak etkileşimli bir süreç elde etmek,
- Mahallelere, kente ve bölgeye geçiş ve açılımların düzenlenmesi,
- Kılavuz tabela ve işaretler, etkileşimli sergiler, kamusal sanat fırsatları ile ilgi oluşturmak,
- Limanda yaya yolu oluşturularak kıyı canlandırılmasına katkı sağlamak olarak özetlenebilir (Ek 1).

### Harbor Burnu – Dorchester Dönüşüm Projesi:

Columbia Burnu dönüşümü, bozulmuş düşük gelirli sosyal konutların Harbor Burnu projesine dönüşümü; başarılı bir kiralama ve birleşik gelir sistemi, kıyı iskan merkezi için sosyal mühendislik, kentsel tasarım ve şehir planlama anlamında ülkede etkili toplum katılımıyla kamu / özel ortaklığında yürütülmüş en ilginç deneyimlerinden birini oluşturur.



Şekil 3.11 Harbor Burnu'nun Konumu

Columbia burnu, 1953 yılında okyanus kıyısında Boston Dorchester'de mezbelelik bir bölgede izole edilmiş 20 hektar alana inşa edilmiş bir yerdir. 1960'larda, 1502 birimden oluşan bu büyük alan bozulma ve köhneme süreciyle birlikte önemli ölçüde (%65 oranında) boşaldı. Bu bozulmanın önemli sebepleri: yoksul ailelerin yoğunlaştığı alanın kente bağlantısının zayıflığı, yetersiz alan ve bina yerleşimi; ve bakımsız bina ve tesisler.

Bu bölgedeki dönüşüm süreci, Columbia Burnu Toplum Görev Gücü (Columbia point community task force-CPCTF) adı verilen sözlü kiracı organizasyonu tarafından tetiklenmiştir. Bölgesel ve federal yetkililerin bir kaç başarısız küçük denemesinden sonra, CPCTF, tüm projenin bakım-onarımı için büyük ölçekli bir planlama talep etmiştir. Bu çerçevede, BHA (gelişim sahibi), BRA (toprak sahibi) ve CPCTF'den oluşan üçlü bir komite, ırksal ve ekonomik bütünlük bir kentsel iskan merkezi modeli tasarlamıştır. 1982 yılında detaylı bir ihtiyaç programı belirlenmiş ve 1983'te projenin yüklenicisi seçilmiştir. CPCTF ise dönüşüm projesinde, aşağıdaki ortaklık gereksinimleri doğrultusunda genel ortak olarak kabul

edilmiştir:

- 1282 birimden 400 ü düşük gelirli aileler için muhafaza edilecek.
- Düşük gelir evlerinin hakları dönüşüm sürecinde azaltılmayacak veya değiştirilmeyecek
- Columbia Burnu evleri dönüşüm sürecinin sağlayacağı inşaatın ve devamlı iş fırsatları paylaşılacaktır. BHA ve BRA projenin kalanında genel kontrol rolünü elinde bulunduracaktır.

İki yıllık resmi tasarım ve gözden geçirme süreci, Harbor Burnu tasarımı sonuç planlarından anlaşılacağı üzere ekipteki tüm üyelerden, katılımcı yetkililerinden ve ilişkili tüm kurumlardan tüm girdilerin toplandığını göstermektedir. Harbor Burnu için son planlar bölgenin orjinal yerleşim planı ve görünüşünün yenilenmesi yönündedir. Yeni plan kentin ve limanın tüm güzel silüetini kullanmıştır. Yerleşim, mahallenin merkezinde bulunan büyük bir alışveriş merkezi ile vurgulanmış ve Harbor Burnu bölgesinde yerleşime sınırdaş bölgesel bir liman parkına bağlanmıştır. Bölgede alışveriş merkezi yanında yer alan bölge 3000 yeni konut imkanı sağlar. Yeniden düzenlenmiş yerleşim planı, farklı tercihlere yönelik seçenekler sağlayan ve 65 farklı çeşit birim içeren ufak mahalleler oluşturur.

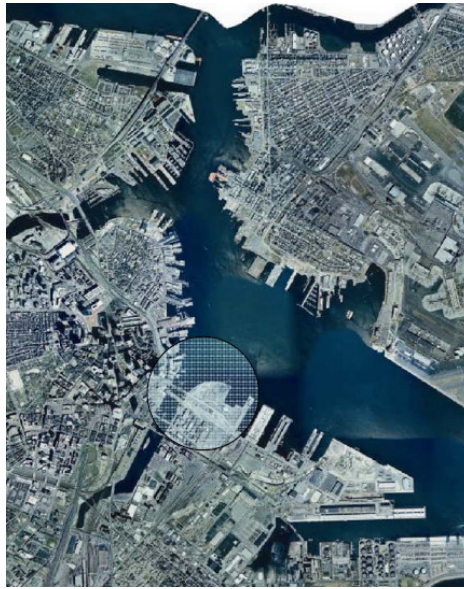


Şekil 3.12 Harbor Burnu Gelişim Planı

Projenin uygulanması 1990'da sona ermiştir ve yaklaşık bedeli 140 milyon dolardır. Finansman, kamu ve özel kaynaklarca sağlanmıştır. Kamu finansmanı, Massachusetts Konut Finans Kurumu'ndan (Massachusetts Housing Finance Agency - MHFA) düşük faizli kredi ve BD Kent ve İskan Geliştirme kurumu'ndan (US Department of Housing and Urban Development - HUD) para alınarak sağlanmıştır. Projenin başarısı, büyük ölçüde CPTF'nin öngörülmesi ve kararlı davranarak politik güçlere ve yetkililere kapsamlı bir gelişim yaklaşımı ile problemleri çözmeleri yönünde baskı oluşturması ve önemli kamusal kaynak aktarımı sağlaması sayesinde. Dar konut piyasası koşulları, gelişim içinde satılan konutların sosyal ve ekonomik entegrasyonunu kolaylaştırmıştır. Sonuç olarak, tanınmış tasarımcılar yerleşim özelliklerini en etkin biçimde kullanmış ve Boston kıyı yerleşim kolajına olumlu katkıda bulunmuşlardır (Ek 1).

#### Rowes Limanı Dönüşüm Projesi:

Rowes limanı karma kullanım projesi, kent merkezi kıyı silüetine eklenen bir diğer başarılı projedir. Kentin finans merkezine yakın 2,18 hektar alan üzerine kuruludur ve eskiden liman depolama alanları olarak kullanılan alan park alanlarına dönüşmüştür. Yaklaşık 7 hektarlık dönüşüm paketi; ofis ve ticari alanları, 230 yataklı bir otel, 100 lüks kat, 700 araçlık bir yeraltı parkı, 38 kapasiteli yat limanı ve gezinti tekneleri için terminaller ve Logan havaalanına deniz servisi içermektedir.



Şekil 3.13 Rowes Limanı Konumu

1987 de tamamlanan proje, toprak sahibi BRA tarafından düzenlenen iki aşamalı gelişim/tasarım yarışması sonucu elde edilmiştir. BRA tarafından hazırlanan ihtiyaç programında kısıtlamalar ve kamusal erişilebilirlik, açık alanlar, kütleler, malzemeler, estetik ve ölçüsel ihtiyaçlar için detaylı tasarım kılavuzları yer almaktadır.

Seçilen ekip, BRA'yla projeleri iki yılda kontrollü biçimde yürüterek sonlandırmak üzere anlaşmıştır. Sonlandırılmış proje maliyeti 193 milyon dolardır. BRA aynı zamanda her yıl 2.1 milyon dolar kira geliri elde etmektedir. Proje 600-800 inşaat işini ve 1500 devamlı işi sağlar.

Bir çok faktör bu başarılı projeye şekil vermiştir. Birincisi; Rowes Limanı son derece güçlü bir ekonomik ve politik dönemde tasarlanıp uygulanmıştır. Çok iyi piyasa koşulları yüklenicinin projedeki riskini oldukça düşürmüştü ve bu durum BRA'nın kamusal yararları en fazlaya çıkartmak adına istediği bazı gereksinimleri tasarımda kabul ettirme şansı vermiştir. İkincisi, proje aktörlere yükselen bir değer olan su kıyısı bağlamında bölgenin önemini anlamalarını ve yüksek nitelikli bir Boston odak noktası üretmeleri gerekliliğini getirdi. Üçüncüsü, yüklenici ve kamu yetkilileri, projeyi doğru bir kamu alanı haline getirmek için uygun aktivitelerin ve açık alanların çakıştırılmasını sağlamıştır (Ek 1).

#### Fort Burnu Bölgesi Dönüşüm Projesi:

Fort Burnu Bölgesi planı, yüzyıl sonuna doğru Boston'da en çok çaba ve kararlılık gerektiren kıyı planlaması olmuştur. Kent merkezine komşu 370 hektarlık bozulmuş alan sadece bölgesel ulaşım sistemlerine bağlıdır. 1870–1920 arasında dolgu yapılarak elde edilen alan, 2. dünya savaşından önce kentin en büyük depolama, üretim ve taşımacılık alanlarından biridir. Alanın %53'ü kamuya aittir ve kısmen kent merkezi kullanıcıları tarafından park gibi kullanılmaktadır. Diğer önemli arazi kullanımı denizcilik, endüstri, kültürel, ofis ve konutu içermektedir. Bölge 1980'lerde kentsel büyüme alanı potansiyelinin anlaşılmasıyla özel ve kamu sektörleri tarafından yeniden keşfedilmiştir.

On yıllık uzun planlama süreci, alanın ne hale geleceğinin öngörüsü ve kıyıyı bölgesel ulaşım ağına yeniden bağlamak için altyapı yenilemesi somut planlar açısından ümit verici bir sonuç vermiştir. Tanıtımı yapılan bölge planı, yerleşim alanının 85 hektardan 214 hektara artışını sağlamıştır. Plan mevcut denizcilik/endüstriyel alan kullanımının devamı yanı sıra otel ve ticaret gibi yeni aktivitelerin de katılımını sağlamaktadır. Önerilen kentsel tasarım sistemi arazi kullanım örüntüsünün karmaşıklığını yansıtmakta ve alanın eşsiz görsel karakterini

güçlendirmektedir. Sokakların ve açık alanların net bir ağ kurarak dikey kullanımlı binaların zemin katlarının gelişimle beraber kamusal aktivitelerle buluşması sağlanmaktadır. Kıyı silueti ve yayanın kıyıya ulaşımı en fazlaya çıkarılmıştır.

Önerilen altyapı gelişimi içeriğinde; ağır araç trafiğini yeni bir yol yaparak konut alanı trafiğinden uzaklaştırmak ve bölgeyi doğrudan liman yolu ile Massachusetts Paralı yolu ile Logan Havaalanına bağlantı sağlayan çapraz-liman tüneli ve alanı kent merkezine bağlayan yeni bir kamusal geçiş hattı oluşturmak bulunmaktadır. Bu yapıların bedeli 1.5 milyar dolardır. Liman bölgesi ve endüstriyel bölge düzenlemeleri için diğer kamusal yatırımlar 350 milyon dolardır. Özel sermaye yatırımlarının 2010 yılında 1.35 milyar doları bulması beklenmektedir.

Planlama ve gelişim çabalarının başarısı aşağıdaki koşullara bağlıdır:

- Önemli miktarda kamu arazisi, yetkililere gelişim sürecini kontrol altında tutmakta ve gerekli altyapı çalışmalarını tanımlamak ve gerçekleştirmek için finansal kaynakları güven altına almakta büyük rol oynamıştır.
- Planlama sürecinin sıkı takviminin gerektirdiği toplumun girdileri ve desteği aracılığıyla kapsamlı ve verimli işbirliği sağlanmıştır
- 1980'lerin sonlarındaki ekonomik düşüş ve gelişim baskısının spekülatif düşüşü, ve bu suretle bölgenin kendine has özelliklerini tanımlayan özel bir plan hazırlanması ve dengeli ekonomik gelişimin sağlanarak büyümenin yönetilmesi hedeflenmektedir (Ek 1).

#### 4) Hamburg Örneği

HafenCity Kentsel Dönüşüm Projesi:

Proje alanı Hamburg'un şehir merkezinin güneyinde, Elbe Nehri'nin kıyısında yer almaktadır. Toplam proje alanı 155 ha'dır. Bu alanın 55 ha'nı su yüzeyleri oluşturmaktadır. Geriye kalan 10 ha'lık alanın da 60 ha'nı yapı alanları kaplamaktadır.

HafenCity Kentsel Dönüşüm Projesi'nin amacı, Hamburg Limanı'nda "Konut, hizmet, kültür, turizm ve alışveriş gibi farklı fonksiyonları birada bulunduran, liman atmosferi ile bütünleşmiş bir şehir merkezi yaratmak" olarak belirlenmiştir. Bu proje ile, yaklaşık 100 yıldır liman olarak kullanılan ve günümüzde farklı bir fonksiyon içermeyen bölge şehir merkezi haline dönüştürülecektir. HafenCity Kentsel Dönüşüm Projesi ile yaklaşık 10-12 bin

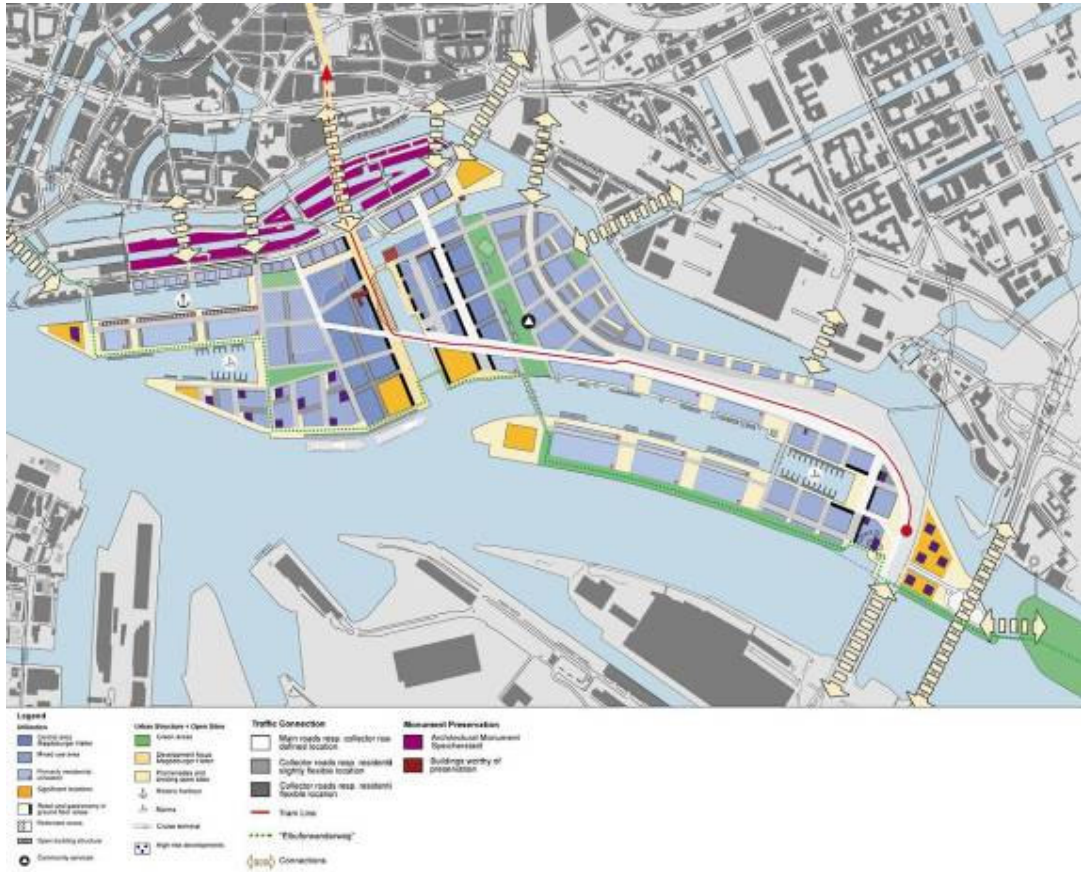
kişinin yaşayabileceği ve 20 bin kişinin çalışabileceği bir şehir merkezi oluşturulacaktır.

#### Projenin Oluşturulması;

HafenCity Projesi Ağustos 1997’de başlamıştır. Kent Konseyi tarafından liman bölgesi için bir master plan hazırlanmış ve 1998 yılında onaylanmıştır. Master planda sadece planlamaya yönelik konular yer almaktaydı. Yapısal tasarımla ilgili konular bu planda yer almamaktadır.

Yapısal tasarımın oluşturulması için 1999 yılında bir tasarım yarışması düzenlenmiştir. Bu yarışmaya 175 katılımcı başvurmuş ve bu katılımcılar arasından 8 takım yarışmaya katılmaya hak kazanmıştır. Yarışmayı Hamburgplan / Kees Christiaanse / ASTOC takımı kazanmıştır. Bu takım yarışmayı kazanmasının nedeni projenin temel düşüncesini oluşturan 3 ana hedefi gerçekleştirmiş olmasıdır. Bu hedefler;

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



Şekil 3.14 HafenCity Master Planı



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

- Kullanım Yapısı: HafenCity; Konut fonksiyonu barındıran, yeni iş imkanları sunan, ticaret eğitim, kültür, eğlence ve turizm aktiviteleri ile zenginleştirilmiş bir yapıya sahip olmalı.
- Planlama Yapısı: HafenCity bir yandan liman karakterini oluşturan yapısal öğeleri barındırırken, bir yandan da kentsel kullanıma yönelik bir karaktere sahip olmalıdır. Bu da Kentsel yoğunluğa, sürekli kentsel gelişmeye ve zenginleştirilmiş kamusal alanların sağlanmasına bağlıdır.
- Kamusal alanlar: HafenCity’de kamusal alanların tasarımına özel önem gösterilmelidir. Özellikle kentsel karaktere sahip toplanma ve iletişim mekanları önemlidir.
- Entegrasyon: Mevcut şehir merkezinin HafenCity’nin kentsel gelişiminde önemli rol oynayabilecek olumlu etkileri düşünüldüğünde, HafenCity mevcut kent merkezi ile bağlantılı hale getirilmelidir.
- Sürdürülebilirlik ve Ekoloji: HafenCity Projesi sürdürülebilir bir kentsel gelişmeyi hedef almaktadır. Liman bölgesinin yeniden kullanımının ekolojik etkileri göz önüne alınmalıdır.

Proje Detayları;

Arazi Kullanış: HafenCity bölgesinin merkezi konumu ve metropoliten yapısı bütün alanda kentsel bir yoğunluğu zorunlu kılmıştır. Projeye göre yaklaşık 1,5 milyon m<sup>2</sup> inşaat alanı oluşturulacaktır. Bölge geneli TAKS değeri 0,40–0,60 aralığında olacaktır. Bu alanlar yaklaşık 12000 kişinin yaşayacağı 5500 konut birimine ve 20000 kişinin çalışabileceği iş alanına sahip olacaktır.

HafenCity’de farklı alt bölgelerde farklı fonksiyonlar yer alacaktır. Örneğin Magdeburger Hafen Bölgesinde hizmet ve ticaret fonksiyonu yer alacaktır. Bu bölgede HafenCity’nin karakteristiğini ortaya koyacaktır. Ericusspitze, Kaispeicher A, Strandhöft ve Baakenhöft bölgelerinde ise kültür, ticaret, rekreasyon ve hizmet yapıları yer alacaktır. Standkai bölgesinin güneyinde ise yolcu gemileri için bir liman oluşturulacaktır.

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

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

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

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

Ekoloji: Planlama alanının tamamı nehir doldurularak oluşturulmuştur. Bazı kısımlar ilk liman yapılırken, bazıları da daha sonradan oluşturulmuştur. Planda liman bölgelerinin balıklar ve deniz bitkileri için bir gelişim bölgesi olması öngörülmüştür (Ek 1).

## 5) Cardiff Örneği

İngiltere'de dönüşümün önemli örneklerinden biri Galler'in 315.000 nüfuslu büyük şehri ve Başkenti olan Cardiff'te yaşanmaktadır. Cardiff, 1800'lü yılların ortalarında, Galler'deki kömür madenciliğine bağlı olarak gelişen bir sanayi ve İngiltere'nin güneyinde kömür ticareti yapılan en önemli liman şehriyken Güneydeki rıhtım bölgesi ve çevresi uluslararası bir ticaret ve endüstriyel üretim merkezi olarak gelişmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonrası kömür endüstrisinin çökmesi, deniz ticaretinin azalması, ekonomik kriz ve ardından İkinci Dünya Savaşı ile limanda altın çağ sona erdi. Rıhtımlar ve endüstri tesisleri kapanmaya, ekonomi gerilemeye, işsizlik ve sosyal çatışmalar ile çevre yerleşim nitelik değiştirmeye başlamış ve 1970'lerin sonunda liman ve çevresi bir endüstriyel çöplük olarak terk edilmiştir.

Galler'in değişen dünya düzenine ayak uydurmak yönündeki çabaları ile 1980'lerde başlayan dönüşüm ile Cardiff'te bir zamanlar Galler'in dünyaya açıldığı kapı olan körfezden başlayarak, tüm Galler'e yayılacak yeni bir gelişme ivmesi ile Avrupa'nın ve dünyanın en heyecan verici buluşma noktasını yaratmak hedeflenmiştir. Bugün, Cardiff Körfezi, prestijli çevresi ve cazip olanakları ile ulusal/uluslar arası yatırımcıların öncelikli duraklarından biri ve ekonomi merkezi haline gelmiştir.

Cardiff Körfezi kentsel Dönüşüm Projesi'nde birbirleriyle iç içe işleyen ve birbirlerini

tamamlayan modeller görmek mümkündür. Projenin gelişimi beş ana başlıkta incelenebilir.

#### 1) Politik Yapılanma

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

#### 2) Kurumsal Yapılanma

- Cardiff Körfezi Kentsel Geliştirme Kurumu Nisan 1987’de kuruldu (Yönetiminde halkın isteklerini temsilen yerel otoritelerden üyeleri olan ve planlama yetkisi yerel otoritelerde kalan İngiltere’deki tek geliştirme kurumudur).
- Sayıları ve uzmanlık alanları projenin bulunduğu aşamaya göre değişen proje takımlarından oluşan bir yapıya sahipti. Sonuncusu 1999 yılında olmak üzere, her yıl toplu rapor yayınladı.
- Kurum, görev bitiminden sonra dönüşümün devamı, projelerin sonlandırılması ve işletimi ile ilgili tüm sorumluluklarını Galler Geliştirme Birimi ile ortaklaşa çalışacak olan Cardiff Bölge Konseyi’ne devretti.

#### 3) Stratejik Yaklaşım

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

#### 4) Fiziksel ve Sosyal Yapılanma

Dönüşüm stratejisinde toplam 1.150.000m<sup>2</sup> konut dışı kullanım, %25 sosyal konut olmak üzere 6000 ünite konut, açık alanlar, altyapı ve ulaşım projeleri ile bölge halkını oluşturacak yeni iş olanaklarına hazırlamak amacıyla yapılacak eğitim programları ve sosyal projeler tanımlandı. Bu dönüşüm ile 1,2 milyar sterlin özel yatırım teşvik etmeyi ve 29,000 kişilik

kalıcı istihdam yaratmak amaçlanmıştır.

Fiziksel dönüşüm için CBDC tarafından, öncelikle arazi mülkiyetlerinin birleştirilmesi, boş alanların mülkiyetlerinin alınması, çeşitli firmaların alandan taşınması ve endüstriyel yapıda kalan kirliliğin temizlenmesi için çalışmalar yapılmıştır. Bölgedeki arazilerin çoğunun sahibi olan Associated British Ports ile ortağı geliştirici firma Grosvenor Waterside ile yapılan anlaşma ile körfezde 650.000 m<sup>2</sup> lik alanın yatırıma açılması sağlamıştır. Bununla birlikte bu alanda gerçekleştirilecek projeler için merkezi hükümetten ve Avrupa Birliği'nden aldığı kaynaklarla özel ödenekler ve bina yenileme fonları sağlanmış ve projelerin satışında krediler ve kullanıcılara kira indirimleri ile vergi muafiyetleri tanınmıştır. Proje kapsamında Modern endüstri ve ticaret parkları, alış-veriş merkezleri, konut siteleri, oteller, kafe ve restoranlar, açık hava tiyatrosu ve bilim merkezi yapılmıştır. İnşa edilen ofis birimleri birçok medya, hukuk, mimarlık, inşaat, gayrimenkul yatırım ve danışmanlık firmaları tarafından kiralanmıştır. Dönüşümün sosyal yapılması ise 360 ayrı toplum geliştirme projesi ve eğitim programı ile gerçekleştirilmiştir.

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

##### 5) Tanıtım ve Promosyon Stratejisi

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

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

Sonuç olarak kamu otoriteleri getirdiği katılımcı örgütlenme yapısı ile çöküntü alanında riskli görülen proje geliştirme sürecinde özel sektör girişimci ve yatırımcılarına güvenli bir ortam sağlamıştır. Gelişmenin kalitesi, artan ivmesi, fon ve kredi olanakları, servis, çevre ve güvenlik faktörleri, zengin mimari, kullanım çeşitliliği ve eğitilmiş genç işgücü yatırımcıları Cardiff'e çekmiş kentte ekonomik ivme yeniden pozitif yöne dönmüştür (Ek 1).

## 6) Malta Örneği

Malta yaklaşık nüfusu 400.000 olan küçük bir ada topluluğudur. Son yıllarda Malta hükümeti, Malta'nın çekici özelliklerini uluslararası girişimci ve spekülâtorlerden yatırım sağlamak amacıyla kullanmıştır, ülke ziyaretçi sayısı ile uluslararası arenada yarışmaktadır (Millspaugh, 2001). Spesifik olarak hükümet, özel sektörü birkaç büyük ölçekli proje gerçekleştirmesi konusunda ikna etmiştir. Bunlardan "Cottonera Projesi" en önemli örnektir. Bu dönüşüm projesi küresel ölçekte kıyı alanlarında turizm odaklı gelişme konusunda, bölgenin tarihi önemi ve çevresel mirası da düşünüldüğünde kritik bir örnek olarak görülebilir.

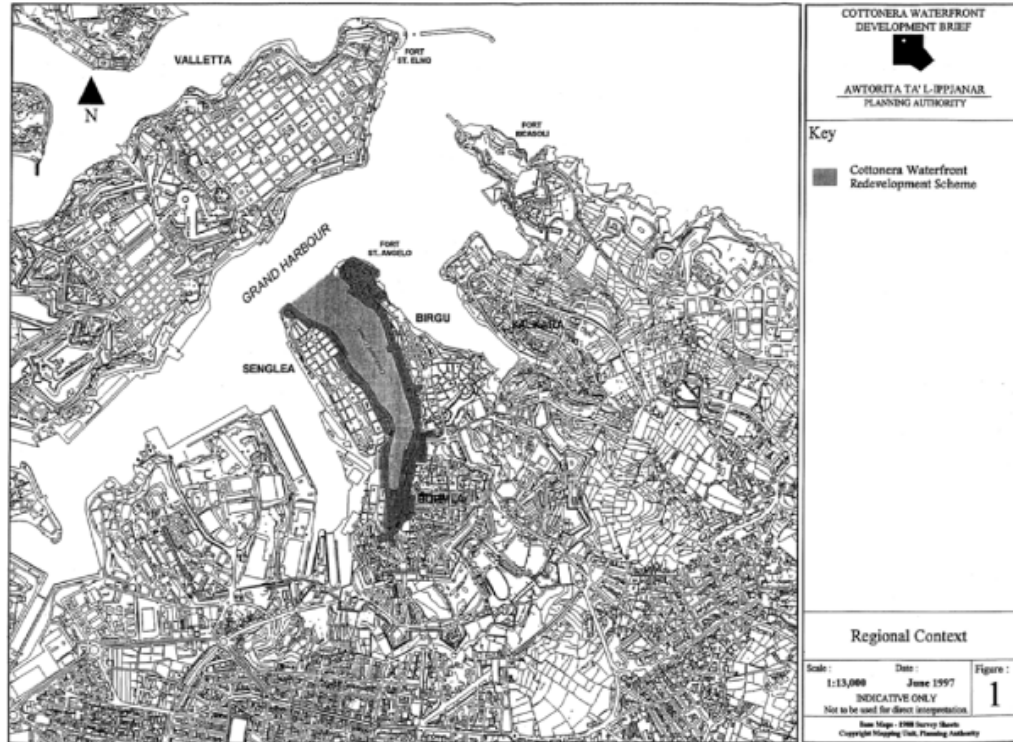
Cottonera Bölgesi, Vittoriosa, Senglea ve Cospicua adlı 3 yerleşmeden oluşur. Bölge, işçi sınıfı karakterini 20. yy. başlarına kadar korumuş, limanda çalışanların konut alanı olmuştur. 2. dünya savaşı sonrası ve İngiliz üssünün 1979'da kapanmasıyla limanla ilgili aktiviteler azalmış ve bölge savunmasız kalmıştır. Bu durum yerel gemi yapımı ve tamirinde belirgin bir azalmaya sebep olmuştur (Cumming, 2002). Bölgenin nüfus yoğunluğu genel değerlere göre yüksek olmasına rağmen, Malta adaları geneline göre bölge nüfus kaybetmektedir (Tablo 3.3).

Tablo 3.4 Grand Harbour Nüfus Değişimi

Yıl	Nüfus
1957	55.254
2000	26.833
2020	6.700 (proieksiyon)

Bu gibi gelişmeler Malta Structure Planı'nın yeni konut gelişmelerini temel iş kaynakları yakınında yoğunlaştırma amacına ters düşmektedir. 'Grand Harbour' alanında boş konut alanı stoğu %20 iken (Malta genelinde de böyledir), bunun içerisinde tamir gerektiren yapılar Valetta'da %14, Cottonera bölgesinde %36, ulusal değerler ise %50 oranındadır. Bu durum yatırım gerektiren alanlara işaret etmektedir (Constantinides, 2001). Malta Planlama Kurumu toplumsal aktiviteler için çok az açık kamusal alan bulunması, endüstri aktivitelerinin yakınlığı, düşük çevresel kalite ve konut talebinin düşmesini bölgenin sorunları olarak

belirlenmiştir (Maltese Planning Authority, 1997). En son yerel plan (MPA, 2002) bu sorunların çözümüne yönelik yapılmıştır. Plan, gelişmeyi ve alanın tekrar kullanımını desteklemekte, yerel kimlik ve tasarım karakterlerini öne çıkarmaktadır. Bu yolla nüfus kaybını engellemeyi amaçlamaktadır. Plan, iş olanakları, sosyal-toplumsal aktivitelerin temini 3 yerleşmede de teşvik etmekte fakat işsizliği temel problem olarak görmemektedir. Üst ölçek ve yerel planlar, gelişme kontrol kararlarının temel politikasını oluşturur. 1996’da bu 3 yerleşme “kentsel koruma alanı” ilan edilmiştir.



Şekil 3.15 Cottonera Bölgesi

Büyük Liman (Grand Harbour) Kıyı Alanı Dönüşüm Projesi:

- Proje, liman alanının her iki tarafı, Vittoriosa ve Senglea için birlikte kullanım planını kapsamaktadır. Vittoriosa tarihi önemi olan bir alandır ve diğer alanların yanında projenin asıl odağı özellikle Vittoriosa kıyı şerididir. Proje alanı Malta devletine ait ve 99 yıllığına 2 özel kuruma kiralanmıştır.
- Proje 1997’de Malta Planlama Kurumu’nun yatçılığı teşvik etmesi ile başlamıştır\*. Proje

\* Malta’da toplam 1200 yat/gün kapasiteli 3 yat limanı daha mevcut ve bu limanlarda 2002 yılı itibarıyla 300 yat bekleme listesinde bulunmaktadır.

alanı içinde ‘Dockyard Creek’ MPA tarafından uluslar arası yatçılığa açık öncelikli liman ilan edilmiştir. Dockyard Creek 500 yat kapasitesi ve orta boy yatları barındırabilecek, projenin ana teması “yüksek nitelikli lüks marina” olacak ve bu şekilde ziyaretçi çekilecektir\*.

- MPA bu proje içinde eski sarayların olduğu tarihi yapıları sağlıklılaştırmayı öngörmüştür.
- Malta hükümeti bölgenin tarihi özelliklerinden ve yabancı yatırım potansiyelinden doğan önemi yüzünden projeye ilgi gösterdi. Projeye maksimum özel sermayeyi sağlamak amacıyla açık artırma ihale şeklinde bir sistem tasarlanmış ve uygun şartname hazırlanmıştır.
- Projenin temel odağı ekonomik gelişme; Amaç; temel özel sektör yatırımlarını bölgeye çekmek ve bu yatırımlarla bölgeyi turist ve yerliler için tarihi, rekreasyonel ve faydalı bir alan haline getirmektir (MPA, 1997)

Cottonera Projesi kapsamındaki bu temel çıkış noktalarına ek olarak;

- Sağlık merkezi
- 120 birimlik konut (apartman)
- Yeni finans merkezi
- Park yerleri
- Tarihi binaların yenilenmesi
- Yeni siteler
- Kumarhane yanına yeni bir otel
- Kıyı şeridinde yeni konut alanlarının geliştirilmesi
- Senglea’da kültür merkezi
- Senglea’da sahil ve tepeleri birleştiren bir düzenleme
- Tepede yeni bir park
- Senglea’da yer alan sahil yürüyüş parkuru korunacak
- Yeni bir feribot terminali Vittoriosa kıyısındaki otel ve kumarhane ile birleştirilecek
- Yeni alışveriş ve hizmet aktiviteleri teşvik edilmesini öneriyordu.

Proje Hakkındaki Eleştiriler:

- Proje bölgenin karakterini ve tarihi yapısını görmezden gelmiş ve kamu yararı sağlamaya önem vermemiştir.
- Proje alanın yatırımcıya kiralanmasına ilgili olumsuz görüşler;
- Konuya yeterli önem verilmemiş, plan detayları yerel komisyon ve halka ilan edilmemişti.
- Proje girişimciye halkın kıyı kullanımını kısıtlayacak haklar veriyordu (Ek 1).

---

\* MPA’ya göre Dockland Creek, gereği gibi geliştirilirse, tarihi çevresiyle, Akdeniz’de en prestijli ve etkileyici marina olacaktır.

### 3.5 Bölüm Değerlendirmesi

İnsanlık tarihi için önemli eşiklerden biri olan Sanayi Devrimi ve beraberinde gelişme gösteren sanayileşme süreci, ekonomik ve toplumsal anlamda olduğu kadar mekansal anlamda da Dünya’da önemli değişimlere neden olmuştur. Tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş sürecinde yaşanan bu değişimin en önemli yönlendiricilerinden biri teknoloji ve buna bağlı olarak her alanda ortaya konan yeniliklerdir.

Yaklaşık 200 yılı aşkın bir süreç içinde sanayi alanlarının yer seçimini etkileyen ve her dönemde farklı dinamiklere göre önem dereceleri de değişen çeşitli faktörler doğrultusunda, sanayinin mekansal örüntüsü oluşmuştur. Bu faktörlerden ön plana çıkan bazıları; ulaşım, hammadde, enerji, sermaye, işgücü, arazi ve pazar ilişkisidir. Sanayileşmenin ilk dönemlerinde hammaddeye, ulaşım odaklarına ve enerji kaynaklarına yakın olma gibi etmenler daha önemli iken, ulaşım, enerji ve üretim teknolojilerindeki gelişmelerle birlikte bu durum değişmiş, bu faktörlerin yerine bilgi teknolojilerinin kullanılabilirliği önem kazanmıştır.

1970’lerle birlikte sanayinin yapısı çeşitli ekonomik ve politik olumsuzlukların da etkisiyle önemli bir değişim yaşamaya başlamıştır. Emek yoğun kitlesel seri üretim (fordizm) yerini bilgi yoğun esnek üretim (post-fordizm) anlayışına bırakmaya başlamıştır. Bu anlayış, işgücü ve makineleşmede uzmanlaşmanın sağlandığı bilgi ve iletişim teknolojilerinin üretimde yaygın olarak kullanıldığı bir üretim ve birikim modelidir. Böylelikle tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş sürecinden sonra yeni bir değişim dalgası, sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş olarak ortaya çıkmıştır. Bu süreçte imalat sanayiinin ekonomideki payı azalmış, hizmetler sektörü ise yükselişe geçmiştir. ‘Sanayisizleşme’ veya ‘Önemi Azalmış Sanayileşme’ olarak nitelendirilen bu süreç de kendi dinamikleri doğrultusunda sosyo-ekonomik ve mekansal dönüşümlerin kaynağı olmuştur.

Tez çalışması bağlamında bu alt bölümde irdelenen konu; kentsel kıyı alanlarının mekansal kullanımlarının sanayi ile ilişkisi ve bu çerçevede kıyıda yer seçen sanayi alanlarının sanayileşme ve sonrasındaki süreçlerde geçirdiği değişimlerdir. Kıyı alanları, ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan kentsel yaşama birçok katkı sağlamaktadır. Sanayileşme bağlamında ele alındığında ise kıyı sağladığı ekonomik katkı ile ön plana çıkmaktadır. Sanayi öncesinde ticaret açısından büyük önem taşıyan kıyı (liman) kentleri, sanayileşme sürecinde daha çok önem kazanarak daha büyük alanlara yayılmışlardır. Bununla birlikte kıyı alanları, önemli bir ulaşım odağına yakın olma, potansiyel işgücününün barınma alanına yakın olma,



soğutma suyu temini ve atık deşarjı imkanı sunması açısından sanayinin yer seçimi konusunda önemli avantajlar sağlamışlardır.

Sanayileşmeyle birlikte kentsel kıyı alanlarında konumlanan liman, sanayi, vb. alt fonksiyonlar 1970'li yıllarda yaşanan sosyo-ekonomik ve mekansal değişimler neticesinde birbirinden ayrılmaya başlamıştır. Bu doğrultuda sanayi üretim ve organizasyonunun yapılanma sürecinde bu fonksiyonlar kentsel kıyı alanlarından geri çekilmeye başlamıştır. Geri çekilmeyle birlikte, büyüyen kentsel makroformların merkezinde konumlanan bu önemli mekanlar terk edilmiş ve boş, bakımsız alanlara dönüşmüştür.

Bu mekanlar küresel ekonomiden pay edinebilmek için birbirleriyle yarışan kentlerin kentsel kimlik veya kentsel imajlarını geliştirebilmeleri açısından önemli bir potansiyel olarak görülmektedir. Aynı zamanda kentsel kıyı mekanları yükselişe geçen hizmetler sektörünün mekansal taleplerinin karşılanması için önemli avantajlar da sunmaktadır: merkezi iş alanlarına erişim, doğa (su ögesi) ile olan ilişkisi, rekreasyon ve spor imkanı, vb.

Bu kapsamda özellikle 1980'lerle birlikte kıyı alanlarının kente ve kentsel ekonomiye yeniden kazandırılması konusundaki çabalar yaygınlaşmıştır. Bu çabalar çeşitli kentsel dönüşüm projeleri aracılığı ile hayata geçirilmiştir. Farklı dinamiklere sahip coğrafyalarda gerçekleştirilen bu kentsel dönüşüm projeleri, organizasyon yapıları, stratejileri, aktörleri, finansman modelleri, yasal tabanları vb. faktörler açısından çeşitlilik göstermekle birlikte hepsinin ortak hedefi kaybedilmiş kentsel kıyı alanlarını kente yeniden entegre etmektir.

## 4. HALIÇ TERSANELER BÖLGESİ ve GERİ ALANI

### 4.1 İstanbul Metropolitan Alanında Haliç

Haliç'in genel özelliklerinin analitik anlayışla ortaya konması aşamasında, Haliç'i bir bütünüün parçası olmaksızın tek başına ele almak yerine İstanbul bütünlüğü içerisinde değerlendirmek daha doğru bir yaklaşımdır. Bu bağlamda konum, çevre ilişkileri, doğal yapı, ulaşım, tarihsel gelişim ve fiziksel yapı ilişkileri önce bu bütünlük çerçevesinde incelenmiş, sonrasında Haliç özelinde değerlendirilmiştir.

#### 4.1.1 Konumu, Çevre İlişkileri Ve Sınırlar

İstanbul Metropolitan Alanı toprakları toplam 5512 km<sup>2</sup> bir alanı kaplamaktadır. İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Marmara Denizi ile birleştirirken; Asya kıtası ile Avrupa kıtasını birbirinden ayırarak kenti de ikiye bölmektedir. İstanbul ilini doğal eşikler anlamında kuzeyde Karadeniz, güneyde Marmara Denizi, doğuda Kocaeli Sıradağları, batıda ise Ergene Havzasının su ayırım çizgisi sınırlamaktadır.

Çalışmaya konu olan Haliç ise; boğazın Marmara Denizine açıldığı kısmın Güneybatısında yer alan ve Tarihi Yarımada'nın coğrafi olarak varolmasını sağlayan su yoludur. Güneybatıda; Eminönü, Fatih, Eyüp, Kuzeydoğuda ise Beyoğlu ilçelerini birbirinden ayırmaktadır.

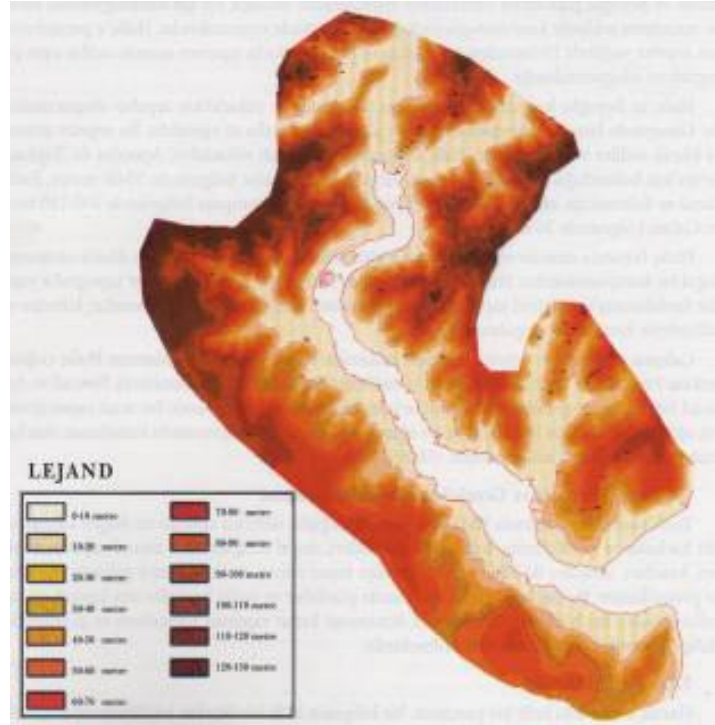
#### 4.1.2 Doğal Yapı

İstanbul Metropolitan Alanı Kocaeli ve Çatalca Yarımada'ları üzerinde bulunmaktadır. İstanbul Metropolitan Alanı'nın yayıldığı alan %74,4'ünü platoların, %9,5'ini ovaların, %16,1'ini alçak dağların tepelerin kapladığı bir toprak parçasıdır. Trakya'da Istranca Dağları'nın en yüksek yerinde 325m'yi geçmeyen uzantıları ile Anadolu Yakası'nda Kocaeli Sıradağları'nın uzantıları olan 537m yükseklikte Kayış dağı, 268m yükseklikte Büyük Çamlıca Tepesi, daha alçak Küçük Çamlıca Tepesi, Beykoz Anadolu Kavağı arasında 201m'lik Yuşa Tepesi önemli yükseltilerdir.

Arazi topografyası ile üzerindeki yerleşmenin genel biçimi birbirleri ile doğrudan ilişki içindedir. Topografyanın sert ya da yumuşak oluşu; ulaşım ilişkilerini, yapıların zemine oturma biçimini dolayısı ile yoğunlukları ve silüetin ne derece değişeceğini etkiler. Özellikle de Haliç gibi doğal ve insan eli ile üretilmiş değerlerin yoğun olarak birarada bulunduğu bir bölgede bu ilişki daha da önem kazanır.

Haliç, bu coğrafya içerisinde yer alan Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda, Boğaziçi'nin girişinde doğal bir oluşumdur. Su yoluna paralel uzanan tepe, yamaç ve vadilerden oluşan bir topografik yapıya sahiptir. Kağıthane (Barbisos) deresi ile Alibeyköy (Kidaros) deresinin birleştiği bölgenin İstanbul Boğazı'na ulaşması ile oluşmuş ve doğal liman özelliği olan Haliç suyolunun toplam uzunluğu yaklaşık olarak 7,5 km'dir. Genişliği Eyüp hizasında 200m, Cibali-Kasımpaşa arasında 700m; derinliği Eyüp önlerinde 1–5 metre, Unkapanı- Azapkapı arasında 40m, Eminönü – Karaköy arasında 60 metredir.

Haliç yamaçları kuzey kesiminde 50–100 metre, güneydeki İstanbul Yarımadasında 40–50 m yüksekliğindeki tepeler ile tanımlanmaktadır. Rakım Ayasofya ile Topkapı Sarayı'nın bulunduğu bölgede 40, Beyazıt–Süleymaniye bölgelerinde 50–60, Fatih Camii ve Edirnekapı aksında 60, Eyüp Kağıthane, Kasımpaşa bölgelerinde 100–110, Galata bölgesinde ise 70 metredir (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 Haliç Coğrafi Mekanının Topografik Analizi (Yüçetürk, 2000)

#### 4.1.3 Ulaşım

İstanbul ve Haliç'e olan ulaşılabilirlik karayolu, denizyolu ve raylı sistemler bağlamında değerlendirilmiştir.

### *Karayolu Ulaşımı;*

İstanbul 19. yüzyılın başlarında yaya ulaşımına göre şekillenmiş bir kenttir. O dönemde Boğaz ve Haliç'in birbirinden ayırdığı parçalar arasındaki ulaşım ise kayıklarla sağlanmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı'yla gelişen ilişkilerine koşut olarak araçlı ulaşım İstanbul'un ulaşım karakterini değiştirmiştir. 1936'da eski İstanbul'un ilk nazım planında ulaşım sistemi Prost tarafından otomobil ulaşımına göre planlanmıştır. Bu yıllardaki ulaşım yatırımları tarihi dokunun zarar görmesine neden olmuştur. 1973 yılında İstanbul Boğaziçi Köprüsünün kullanıma açılması Asya ve Avrupa kıtaları arasında fonksiyon değişikliklerine ve kentin kuzey yönünde gelişmesine yol açarak genel biçiminin değişmesine yol açmıştır. 1980'li yıllardan sonra Sirkeci – Sarayburnu – Yenikapı-Yedikule üzerinden geçirilen sahil yolu ile yeni ulaşım koridorları ortaya çıkarılmış, Boğaziçi ve Haliç'te kazıklı yollar yapılmış ve yol ağının işletiminde tek yön uygulamasına geçilmiştir. Yine bu dönemde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü tamamlanmıştır ve kent kuzeye doğru gelişmeye devam etmiştir. 1990'dan sonra ise toplu taşımanın temel prensibi olan birim kesitten birim zamanda daha fazla insan geçirme anlayışı hakim olmuş ve toplu taşıma gelişimine ağırlık verilmiştir. Bunun sonucunda kent içi otobüs taşımacılığı anlayışı oluşmuştur. Karayolu ulaşımında Haliç özelinde de yerleşmeyi etkileyen ve besleyen en önemli unsurlar köprülerdir. Boğaz'ın aksine Haliç üzerindeki köprülerin tarihi 19. yüzyılın ilk yarısına kadar uzanmaktadır. O tarihlerden itibaren ihtiyaca göre farklı zamanlarda Haliç üzerine köprüler inşa edilmiştir. Günümüzde Haliç üzerinde dört köprü bulunmaktadır. Sırasıyla, Haliç üzerindeki ilk köprü Eminönü ile Karaköy'ü birbirine bağlayan Galata Köprüsü'dür. Bugün mevcut olan köprü oldukça yeni tarihlidir. 1992 yılında açılan yeni Galata Köprüsü'nün yapım faaliyetleri 6 yıla yakın sürmüştür. Yaklaşık uzunluğu 470 metre olan bu köprü, 80 metre eniyle dünyanın en geniş ikinci köprüsüdür. Daha önce bu köprünün yerinde olan ve yeni köprünün yapımı esnasında yanarak hasara uğrayan eski Galata Köprüsü ise bulunduğu yerden sökülerek Balat ile Hasköy arasına kurulmuştur. Günümüzde Haliç üzerindeki üçüncü köprü olan bu eski Galata Köprüsü'nün ilk inşa tarihi 1912'dir. Haliç üzerindeki ikinci köprü ise Unkapanı ile Azapkapı'yı birbirine bağlayan Atatürk Köprüsü'dür. Daha önce burada var olan köprü, 1936 yılında çıkan bir fırtınada parçalanmış, bunun yerine yapılan ve günümüzde de kullanılan köprü 1940 yılında tamamlanarak hizmete sunulmuştur. Unkapanı Köprüsü'nün uzunluğu 477 metredir. Haliç üzerindeki dördüncü köprü ise Ayvansaray ile Halıcıoğlu arasında bulunan Haliç Köprüsü'dür. 1974'de açılan bu köprü E-5 Karayolu'nu Boğaziçi Köprüsü'ne bağlamaktadır (Ek 3).

### *Raylı Sistemler;*

İstanbul'un her iki yakasında Marmara kıyılarına paralel olarak uzanan şehirlerarası ve uluslararası bağlantıların yapıldığı demir yolu şebekesi mevcuttur. Kentte altı farklı raylı sistem mevcutta hizmet vermektedir.

- Banliyö treni: Asya yakasında 28, Avrupa yakasında 18 istasyon ile Haydarpaşa-Gebze (37,6 km) , Sirkeci-Halkalı (27,8 km) arasında faaliyet göstermektedir.
- Metro: Taksim-4.Levent arasında işleyen metronun yani sıra Taksim-Yenikapı bağlantısının kurulması çalışmaları devam etmektedir.
- Hafif metro: 1986 yılından beri Aksaray-Ferhatpaşa/Otogar-Bakırköy-Bahçelievler-Atatürk Havalimanı güzergahlarında hizmet vermektedir.
- Modern tramvay: Kabataş – Sirkeci- Zeytinburnu arasında çalışmaktadır.
- Nostaljik tramvay: Tünel-Taksim arasında hizmet vermektedir.
- 1876 yılına uzanan geçmişi ile dünyanın ilk metro örneklerinden olan tarihi tünel Karaköy-Beyoğlu arasında hizmet vermektedir (Yenen, vd., 2000).

Marmaray Projesi: Boğaz tüp geçişinin tamamlanması ile ilk etapta (BC1: Bosphorus Crossing 1) Üsküdar-Sirkeci-Yenikapı-Kazlıçeşme Arasında ulaşım sağlanacak, sonraki etapta ise banliyö trenleri güzergahlarının bu sisteme eklenmesi ile Gebze'ye kadar ulaşım sağlanmış olacaktır. Boğaz geçişinin tamamlanması ile kent içindeki çeşitli raylı sistemler birbirine bağlanmış olacak ve Üsküdar-Yenikapı ve Sirkeci istasyonları aktarmaların yapıldığı transfer merkezleri haline gelecektir. Marmaray projesi Haliç'e ulaşan en önemli raylı sistem bağlantısı olmasıyla tez konusu açısından önem taşımaktadır (Ek 3).

Ayrıca İstanbul Metropolitan Alanı Çevre Düzeni Planı (2006) Raporu'nda da belirtildiği üzere; Seyrantepe, İstanbul Metrosu'nun depo alanı olarak planlanmıştır. Metro'nun Levent-Maslak arasındaki kesiminden ayrılacak bir kolun, İstanbul Metrosu'nu Seyrantepe'ye bağlaması planlanmıştır. Bu kolun Kağıthane üzerinden İstoç'a uzatılması durumunda, Haliç'in kuzeyinde yeni bir toplu taşıma koridoru yaratılmış olacaktır.

### *Denizyolu Ulaşımı;*

Kent ulaşım sisteminin bütününe bakıldığında birbirini ikame edebilecek ulaşım seçeneklerinin sayısı ile sistemler üzerindeki yoğunluk ters orantılıdır. Araçlı ulaşımının İstanbul kent trafiğinde ağırlık kazanmasıyla tarihten günümüze deniz yolu ulaşımı eski önemini yitirmiştir. Ancak yine de deniz ulaşımı kapasitesinin kent içi ulaşım açısından verimli kullanılamamasını sadece buna bağlamak doğru bir yaklaşım olmaz. İstanbul ve

Çanakkale Boğazları Karadeniz'in tek çıkış noktasıdır. Bunun sonucu deniz yolu taşımacılığının Boğaz trafiğinde yarattığı yoğunluk deniz yolu ulaşımı kapasitesine çeşitli kısıtlar getirmektedir.

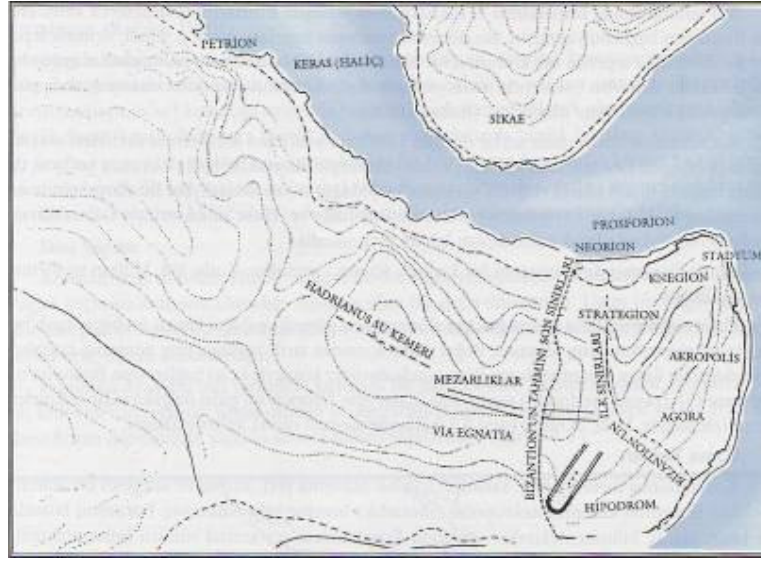
İstanbul 19. yüzyıla kadar liman ihtiyacını Haliç ve Boğaz'da yer alan doğal limanlarla sağlamıştır. Bugün şehir içi deniz yolu ulaşımında deniz otobüsleri, şehir hatları vapurları ve taşıdığı yolcu sayısı itibari ile daha sıra dışı değerlere sahip olan deniz dolmuş motorları kullanılmaktadır. Asıl önemli paya sahip olan Şehir Hatları İşletmesi 59 vapurla hizmet vermektedir. Deniz Otobüsleri ise aynı hatlar üzerinde daha hızlı seyahat edebilen bir sistem alternatifidir. Haliç'e denizden ulaşım anlamında bakıldığında ise öne çıkan iki nokta Eminönü, Karaköy vapur ve motor iskeleleridir. Bu odaklar; yolcuların diğer ulaşım sistemlerine uyum sağlama kolaylığı ile de birer transfer merkezi özelliği de taşımaktadır.

Haliç içerisinde gerçekleştirilen vapur seferlerine hizmet eden iskeleler ise Eyüp, Fener, Sütluçe, Balat, Kasımpaşa, Ayvansaray ve Yemiş iskeleleridir (Ek 3).

#### **4.1.4 İstanbul'un Tarihsel Gelişimi İçerisinde Haliç Fiziksel Mekan ve Silüetinin Gelişimi**

İstanbul'un tarihsel gelişimi içerisinde Haliç fiziksel mekanın gelişimi; bu topraklara zaman içerisinde hakim olan uygarlıkların ve kent yönetim birimlerinin farklı planlama vizyonları arasındaki geçişlerin yarattığı kırılma noktalarına göre ele alınmıştır. Bu bölümde amaç planlama sürecinin açıklanmasından çok bu süreçlere esas olan anlayışın kenti nasıl değiştirdiğidir. Bu doğrultuda Haliç'in mekansal gelişimi kentin ilk kuruluşundan, Cumhuriyet dönemindeki planlı kalkınmaya geçişe kadar olan tarihsel süreç içerisinde değerlendirilmiştir. İlerleyen bölümlerde ise Haliç'in günümüze kadar olan gelişimi planlama süreçlerine paralel olarak ortaya konacaktır.

İstanbul Milattan önce 7.y.y.'da Megaralı Grekler tarafından Kadıköy (Khalkedon) ve sonra şimdiki Sarayburnu civarında (Byzantion) koloni şehirleri olarak kurulmuştur. Bu yerleşmelerden Bizantion topografik avantajlarından dolayı önemini arttırmış ve bağımsız bir şehir olmuştur (Şekil 4.2).

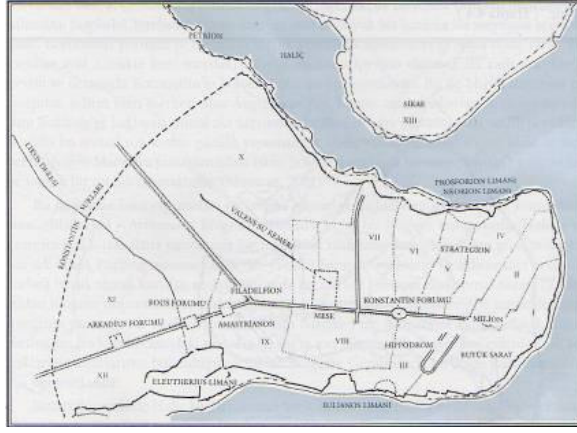


Şekil 4.2 İlk Çağlarda Kent Planı (Kuban, 1996)

### **Roma-Bizans Dönemi ( M.Ö.657–1453):**

Roma döneminde kentin ve Haliç'in gelişimindeki en önemli etkenler; Roma imparatoru Septimus Severus'un yerleşmeyi ele geçirmesi, kent surlarını ve Yunan dönemine ait yapıları yıkması, 324 yılında Roma imparatoru I.Constantinus'un yerleşim sınırlarını genişleterek kenti Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti yapmasıdır. Bu gelişmeler sonucunda Konstantinapolis adını alan kent sadece ticaret geliriyle yaşayan bir koloni kenti olmaktan çıkmış, ülkede elde edilen gelirin toplandığı merkez olmuştur (Kılınçaslan,1981).

Roma dönemi yerleşiminin oluşumunda; Mese Yolu'nun açılması, Büyüksaray, Hipodrom ve Constantinus surlarının inşası, Ayasofya, Havariun ve Ayairini kiliselerinin silüette hakim dini yapılar olarak yer alması etkili olmuştur. Birinci tepenin (Akropolis) Haliç'e bakan yamacında Kneigion denilen anfi-tiyatro ile Zeuksippos Hamamlarının ve yeni tapınakların inşa edilmesi, limanların onarılması hem yerleşme sınırlarını hem de silüeti etkileyen diğer önemli gelişmeler olmuştur (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 Roma Döneminde Kent Planı (Kuban, 1996)

Ayrıca bu dönemde silueti etkileyen önemli fiziksel değişiklikler;

- Sarayın kentin batısına, savunması daha kolay olan Blahernai(Ayvansaray) bölgesine taşınması,
- Doğal liman olan Haliç'te kentin Byzantion ve Constantinapolis olarak adlandırıldığı dönemden itibaren yer alan (bugünkü Sirkeci-Bahçekapı bölgesindeki) Prosforion ve Neorion limanlarının işlevini sürdürmesi. Öte yandan kentin Haliç surlarındaki kapıları karşısında iskeleler yapılması, buna bağlı olarak, Haliç'in güney kıyısındaki yerleşmenin denizcilik ve ticaretle zenginleşmiş, dini ve diğer hizmet yapıları ile bezeli bir kent olması. Buna karşit, kuzey kıyısında Sadece XIV. y.y'dan itibaren Cenova'ya tabi olan, etrafı surlarla çevrili bir koloni kentin (Galata) yer alması,
- Haliç'te su yüzeyine ve karşı kıyıya hakim tepelerde ve burunların yüksek noktalarında görkemli kilise ve manastırların yerleşmesidir (Yenen ve Yüçetürk, 2003).



Şekil 4.4 Bizans Döneminde Kent Planı (Kuban, 1996)



### **Osmanlı Dönemi (1453–1923):**

İstanbul'un 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethi ile birlikte şehir yeniden imar edilmeye başlanmıştır. İstanbul'un Osmanlılar tarafından alınması ile yeni bir imparatorluk merkezinin doğuşu başlamıştır. Başkentini buraya taşınması birkaç bölge merkezli eski siyasal yönetim geleneğine son vermiştir. Ekonomik ve toplumsal yapının kuvvetlenmesi sonucu olarak siyasal yapıda da çok merkezden tek merkeze doğru gelişme olmuş, İstanbul ülke mekanında tek siyasal, kültürel ve bütün diğer kentsel faaliyetler açısından imparatorluğun rakipsiz başkenti olarak 'dünya kenti' olma durumuna gelmiştir (Kılınçaslan, 1981). 1450'li yıllarda 50.000 olan şehir nüfusu Anadolu ve Rumeli'den getirilen çeşitli etnik gruplarla 120.000'e ulaşmıştır.

Bu gelişmelerle birlikte İstanbul'da Türk kenti kavramı yerleştirilmeye çalışılmış ve bu konuda dini yapılar yerleşmenin gelişme yönünü gösteren öğeler olmuştur. Haliç doğal limanın da önem kazanması ile iskeleler giriş kapısı kimliği kazanmış ve buna koşut olarak konut alanları Mese Aksı üzerindeki tepelerde ve dini yapıların çevrelerinde yoğunluk kazanmaya başlamıştır. Bu dönemde surların dışında kalan bir alanda; Eyüp Sultan Külliyesi çevresinde bir yerleşim bölgesi kurulmuştur.

15.yüzyılın sonlarına doğru II. Beyazıt zamanında kent nüfusunun 200.000 olduğu tahmin edilmektedir. Bu dönemde en büyük yapılanma Fatih Külliyesi çevresindedir. 16.yy. başında şehrin silüetini etkileyen en önemli gelişme ise Beyazıt külliyesinin inşasıdır. Bundan sonra Bizans'ın Marmara'ya paralel uzanan aksı önem kaybetmiş ve Haliç'e paralel ve Edirnekapı'ya yönelik olan aks hakim duruma geçmiştir. Dolayısıyla kent Trakya ile olan karayolu ilişkisi güçlenmiş ve Edirnekapı ve Topkapı bölgeleri çevresinde pazaryerleri, han hamam gibi yapılanmalar başlamış, ticaret bölgesi ise Sirkeci Unkapanı arasında gelişmiştir.

17.yy.da şehir nüfusunun 700–800.000'e ulaştığı tahmin edilmektedir. Haliç'in büyük bir kısmı dolmuş, Eyüp yerleşmesi oldukça gelişmiştir. Beyoğlu gelişiminin henüz başlarındadır. Bu dönemde Lale devrinin etkisi önemli bir rol oynamaktadır. Batı ülkelerinin mimarisi kamusal ve sivil yapıları etkilemiş, kıyıları yeni bir işlevle: dinlenme işlevi ile tanımlanmıştır. Sur içi yerleşmesi ve konut alanları kıyıya ulaşmıştır.

18. yy.da şehrin makro formunu belirleyen en mühim yapılanma, Boğaziçi ve Haliç'in kent organik bünyesinde bütünleşmesidir. Gelineyen durum Sur içi yerleşmesinin önemini yitirdiğine işaret etmektedir.

19.yy'da kentin batıya doğru, surların dışındaki gelişimi çok kısıtlıdır. Kentin fiziki yapısındaki en önemli değişiklik yapılmış olan kışlalar ve askeri tesislerdir. Bu dönemde Anadolu yakasında, Avrupa yakasına göre gelişme daha sınırlı olmuştur. Yüzyılın sonlarına doğru demiryolu, gar, liman tesislerinin katkısıyla gelişimin hızlandığı görülmektedir (Şekil 4.5).

Dönem içinde özellikle Haliç'teki fiziksel yapıyı etkileyen iki önemli olay 1839 Tanzimat'ın ilanı ve 1839 Osmanlı-İngiliz ticaret anlaşmasıdır. Bu iki olayın da toplum yapısına etkisi eşitlik, özgürlük ve insan haklarından yola çıkan ve ekonomik yasalara getirilen denetim mekanizmasıdır. Kentin ve Haliç'in fiziksel yapısı da bu dinamizmden etkilenmiştir;

Osmanlı döneminde:

- Galata ile Beyoğlu yarım adasını birleştiren köprünün yapımı,
- Buharlı gemilere Haliç tersanelerinde yer tahsis edilmesi,
- Sirkeci Garı ve Avrupa'dan gelen demir yolu hattının yapılaşması,
- İslahatla gerek duyulan askeri kışlaların Haliç'in batısındaki yamaçlardaki konutların ardında yer verilmesi,
- Kentin prestij konut alanlarının Beyoğlu Yarımadasına kayması ile birlikte boğaz içine doğru yayılması, gerçekleşmiştir (Yenen ve Yücetürk, 2003).



Şekil 4.5 1453–1616 Döneminde Kent Planı (Kuban, 1996)

### **Cumhuriyet Dönemi (1923'ten Günümüze):**

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde başkentin Ankara'ya taşınması ve art arda birçok kent planlarının yapılması İstanbul'un gelişiminde belirleyici olan en önemli etkenler olmuştur.

Cumhuriyetten sonra 1923–1950 yıllarını kapsayan ilk dönemde İstanbul bir çözülme süreci yaşamış, yüzyılın başında 1 milyonu aşmış olan kent nüfusu 1927'de 690.000'e düşmüş, 1935'te 740.000'e ve 1945'te 900.000'e varabilmiştir. Bu dönemde İstanbul'un nüfus artışı hızı diğer kentlerin altındadır (Kılınçaslan, 1981). Kentin planlanması ve alınan kararlar doğrultusunda Haliç kıyısında sanayi ve depolama işlevlerine yer verilmiş, Unkapanı köprüsü ile su yüzeyinin iki yakasındaki yerleşmeler arasındaki bağ güçlenmiştir ve Tarihi Yarımada'da 40 rakımının üzerinde kalan kısımlarda yeni yapılanma için gabari kısıtlaması getirilmiştir (Yenen ve Yüçetürk, 2003).

1950–1970 döneminde fiziksel yapıyı yönlendiren iki önemli olgudan söz edilebilir. Bu olgulardan ilki gecekondulaşma hareketidir. 1954 yılında Beyoğlu Nazım İmar Planı ile Haliç'in Beyoğlu sahilleri gayrisihhî müesseseler ile antrepolara tahsis edilmiştir. Kasımpaşa – Kağıthane Deresi ve Atış Poligonu arasında kalan alan sanayi alanı olarak belirlenmiştir. İstanbul'a ilk göç dalgası ile gelenler, Haliç çevresiyle sur dışındaki bu sanayi kuruluşlarının çevresinde yerleşmiş, Kağıthane ve Zeytinburnu'nda ilk gecekondu mahallerinin çekirdekleri oluşmuştur

1950'lerin ortasına gelindiğinde İstanbul, batıda Yeşilköy, kuzeyde Levent, doğuda da Bostancı'ya uzanan bir alana yayılmıştır. 1960–65 yılları arasında sanayi gelişimine koşut olarak Türkiye'deki iç göçün %22'si İstanbul'a yönelik gelişirken 1962'de 78.000 olan gecekondu sayısı 10 yıl içerisinde 195.000'e çıkmıştır. 1960'larda bütün hızıyla süren gecekondulaşmanın yanında, kentsel mekanın biçimlenişini değiştiren ikinci olgu da, imarlı arsalar üzerinde gerçekleşen apartmanlaşma olmuştur.

1970'lerde İstanbul'un çehresini değiştiren en önemli gelişme Boğaz'ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Boğaz köprüsü kentin iki yakasını birbirine bağlamış ve çevre yolları ile birlikte kent ulaşımının omurgası konumuna gelmiştir. Bu gelişmeye paralel olarak kent içindeki nüfusun dağılımı da değişerek Asya yakasında Bostancı–Maltepe–Kartal–Pendik aksında hızlı bir gelişme görülmüştür. 1970'lerde ortaya çıkan bir diğer olgu da Marmara kıyılarında ortaya çıkan ikinci konut sahipliliğidir. Bu dönemde İstanbul Metropolitan alanı Silivri–Gebze sınırları arasında, merkezden 50 km yarıçaplı bir alanda yayılmış bir yerleşme görünümündedir.

1980–1990 döneminde nüfusu İstanbul Metropoliten Alanı nüfusundan hızlı büyüme gösteren ilçelere bakıldığında, ya sanayi ya da sanayi dışı etkinliklerin yığılma gösterdiği ve bu yerleşimlerin, kentin gelişme doğrultularında yer aldığı saptanmaktadır. Turizm ve ticaret yapılarını tarihi dokuda bile olsa yaratmak ve sanayinin desantralizasyonunu gerçekleştirmek bu dönemdeki imar hareketlerini yönlendiren temel anlayış olmuştur. Haliç silüetinde yer alan birçok endüstriyel arkeolojik yapı yıkılmış ve yerlerine açık alanlar yaratılmıştır.

1990 -2000 döneminde eski İstanbul nüfusunun yasadışı ve eski yerleşimlerin bulunduğu bölgeler, bu yeni ve dinamik yapı içerisinde yıkılıp yoğunlaşarak görece olarak daha yavaş büyürken, çevre alanlar, altyapı ve planları olmadan hızla gelişmiştir. Bakırköy’de göçlerle gelen nüfusun yerleşebileceği kırsal alanların çokluğu, ulaşım ağının ve bununla birlikte gelişen sanayi ve iş alanlarının yoğunluğu büyümeyi hızlandırmıştır. Gaziosmanpaşa, Sarıyer ilçelerinde de büyük nüfus gelişmesi oluşmuştur. Eminönü nüfus kaybetmiş, Beyoğlu düzenli konut bölgesi olmaktan çıkmış ve çöküntü alanlarına dönüşmüştür. E-5 boyunca hızla gelişen sanayi, çevresinde yasadışı yerleşimlerin oluşmasına yol açmış, yapılan imar planları ile sürekli arttırılan imar hakları bölgede nüfusun hızla artması sonucunu doğurmuştur.

Özetle, İstanbul Metropolü, özellikle son 50 yıl içinde hızlı bir büyüme sürecine girmiş ve büyük oranda plansız ve denetimsiz yapılaşmalarla sağlıklı bir gelişme göstermiştir. Bunun sonucu olarak da İstanbul’un doğal kaynakları (ormanları, nitelikli tarım toprakları ve yeraltı kaynakları, su havzaları) amaç dışı kullanılarak tahrip edilmiş, jeolojik açıdan sakıncalı alanlara yerleşilmiştir. Bu durum, kentin çekim gücünün ülke ve bölge ölçeğindeki politikalarla dengelenememesinin doğal bir sonucu olarak gerçekleşmiştir.

#### **4.1.5 Haliç’e Kimlik Kazandıran Ögeler**

Bir kentin ve kent içindeki bir bölgenin kimliğini tanımlayabilmek için o yerin varoluştan sahip olduğu ve biriktirdiği değerleri incelemek gerekir. İstanbul Metropoliten Alanı’nın tarih içindeki gelişimi dikkate alındığında Haliç’in bu gelişmenin çekirdeğinde olduğu görülmektedir. Dolayısı ile Haliç’in doğal olarak sahip olduğu kimliğin dışında kalan değerleri biriktirebilmek için yeterli süreye sahip olduğu görülmektedir.

Haliç'e kimlik kazandıran öğeler;

- Doğal olarak sahip olduğu öğeler (doğal özellikler),
- Sivil-askeri-dini öğeler,
- Kent bütünü içerisindeki fonksiyonu ve gerektirdiği mimari öğeler

olmak üzere sınıflandırılabilir.

### ***1) Doğal olarak sahip olduğu öğeler***

Haliç'in doğal özellikleri değerlendirildiğinde en önemli özelliğin su ögesi olduğu görülmektedir. İlk yerleşmelerden günümüze, bir kentin kurulma aşamasındaki yer seçim kararlarını önemli ölçüde etkileyen “su ile etkileşim” konusu; Haliç yerleşmelerine kimlik kazandıran bir konu olmuştur. İstanbul Boğazı'na oranla insan duyularına daha fazla hitap edebilen bir ölçekte olan bu su yolu hem kara parçasını ayırmakta hem de birbirine kolayca bağlanmasına imkan vermektedir. Suyun getirdiği verimlilik de Haliç'in sahip olduğu önemli doğal değerlerdendir.

Haliç tüm kaynakların belirttiği üzere dünyanın en güvenli ve doğal limanı özelliğini tarih boyunca taşımış, konumu, oluşumu ve doğal yapısı açısından tüm dünyanın faydalandığı doğal bir limandır. Haliç tarihi gelişimi boyunca bölgenin iklim koşullarının gemicilik ve liman işlevi açısından uygun olması sebebi ile önemli bir liman ve yük aktarma yeridir (Yüçetürk, 2001).

Haliç'in jeolojik oluşumunun yanında bölgenin iklim koşulları da Haliç'i gemicilik ve liman faaliyetleri açısından özellikli yapmaktadır. Haliç, güney ve kuzey rüzgarlarına karşı korunaklı bir liman, pek sık görünmeyen doğu rüzgarlarından ise sadece Eminönü – Sirkeci kesiminin etkilendiği bir liman görünümündedir. Boğaz'da ve Marmara'da deniz ulaşımı doğa şartları sebebi ile zorluklarla doludur; Avrupa kıyısında olduğu kadar, Asya kıyısındaki liman ve sığınıklar da emniyetsizdir. Akdeniz'den Karadeniz'e kadar tek gerçek doğal liman teknelerin kuzeyden veya güneyden gelen fırtınalara karşı bir sığınak bulabileceği Haliç'tir. Bu durum tarihin bütün dönemlerinde, öncelikli bir şekilde ortaya çıkan bir yarar olmuştur. Kuzey ve güney yakadaki topografik oluşum arasına yerleşmiş olan her türden tehlikeli rüzgarın dışlandığı bir yer olarak, Haliç güvenli demirlemenin bütün avantajlarını sunmaktadır (Mantran, 1990) (Ek 4).

## 2) *Sivil-Askeri-Dini Öğeler*

Haliç'e bugün sahip olduğu kimliği kazanmasında rol oynayan sivil, askeri ve dini öğeler incelendiğinde bunların başlıca; surlar, iskeleler, köprüler, mezarlıklar, külliye ve camiler olarak ortaya çıkmaktadır.

Surlar:

Kentin gelişim süreci boyunca bir savunma sistemi olarak yapılan surlar çeşitli zamanlarda inşa edilmiş, onarılmış ve yenilenmiştir. Haliç'in silüetine çeşitli dönemlerde hakim olan surlar; Bizantion Kenti Surları, Septimus Severus Surları, Konstantinus Surları, Teodosius Surları, Topkapı Sarayını çeviren Sur-i Sultani ve Galata Surları'dır (Ek 4).

İskeleler:

Osmanlı Dönemi'ne kadar kıyı boyunca surların üzerinde bulunan her kapıda aynı adla bir de iskele mevcuttur. Nerion limanı yakınında bulunan Nerion Kapısı, Haliç'in kuzey ve güney yakaları arasında bağlantının bir ucunu oluşturmuştur. Kentin asıl liman bölgesini oluşturan Nerion Limanı (Sirkeci) ile Zeugma (Unkapanı) arasındaki kıyı şeridinde dört kapı ve buna bağlı dört iskele yer almaktadır. Osmanlı döneminin Balıkpazarı Kapı'sı 19.yüzyıla kadar işlevini sürdürmüştür. Adını Bizans döneminde yakınında bulunan Ayios İonnes Kilisesi'nden almış olan Zindan kapı ve iskelesi, kereste nakliyatı ve depolaması için kullanılan Drungari İskelesi (Odun Kapısı), Ayazma kapı ve İskelesi Haliç'in güney yakasında asıl ticaret bölgesini oluşturmaktadırlar (Müller Wiener, 1998).

Osmanlı döneminde, Bizans döneminde olduğu gibi her iskelenin belirli bir işlevi vardır. İstanbul ile Pera arasındaki 11-12 kilometre uzunluğundaki kullanılabilir kıyı şeritlerinde, belirli limanlardan gelen gemiler veya belirli mal grupları için değişmez iskeleler mevcuttur. Her iskele burada ticareti yapılan mala, komşu bir mahalleye veya eskiden de olduğu gibi en yakın sur kapsına göre adlandırılmaktadır. İskelelerin ise, burada boşaltılan malları işleyen ticaret veya zanaat kollarıyla eski ve sabit ilişkileri vardır; ayrıca çoğu iskelenin yakınında bir veya birkaç kahvehane ya da belirli meslek gruplarının toplanma yerleri bulunmaktadır (Mazak, 1998)

Günümüzde deniz ulaşımındaki gelişmeler, kayık ile ulaşımın artık kullanılmıyor olması iskelelerin fiziksel özelliklerini değiştirdiği gibi yukarıda açıklanan sosyal mekana olan etkilerini de değiştirmiştir (Ek 4).

Köprüler:

Haliç suyolunun iki yakasını birbirine bağlayan ve günümüzde hala kullanımda olan köprüler Galata, Atatürk ve Haliç Köprüleridir. Bu konu 4.1.3.1 bölümünde daha ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

Mezarlıklar-Külliyeler ve Camiler:

Haliç tarihsel gelişimi sürecinde, mezarlıklar kent silueti açısından önemli bir paya sahip olmuşlardır. Haliç'te mezarlıklar törensel özellikleri ile ön plana çıkmalarının yanı sıra kentle iç içe olan konumları ile de önem arz etmektedirler (Ek 4).

Özellikle Osmanlı Döneminde inşa edilen külliye cami ve tekke gibi yapıların bazıları mezarlık alanları ile bütünleşerek kent için tarihsel önemi büyük noktalar haline dönüşmüşlerdir.

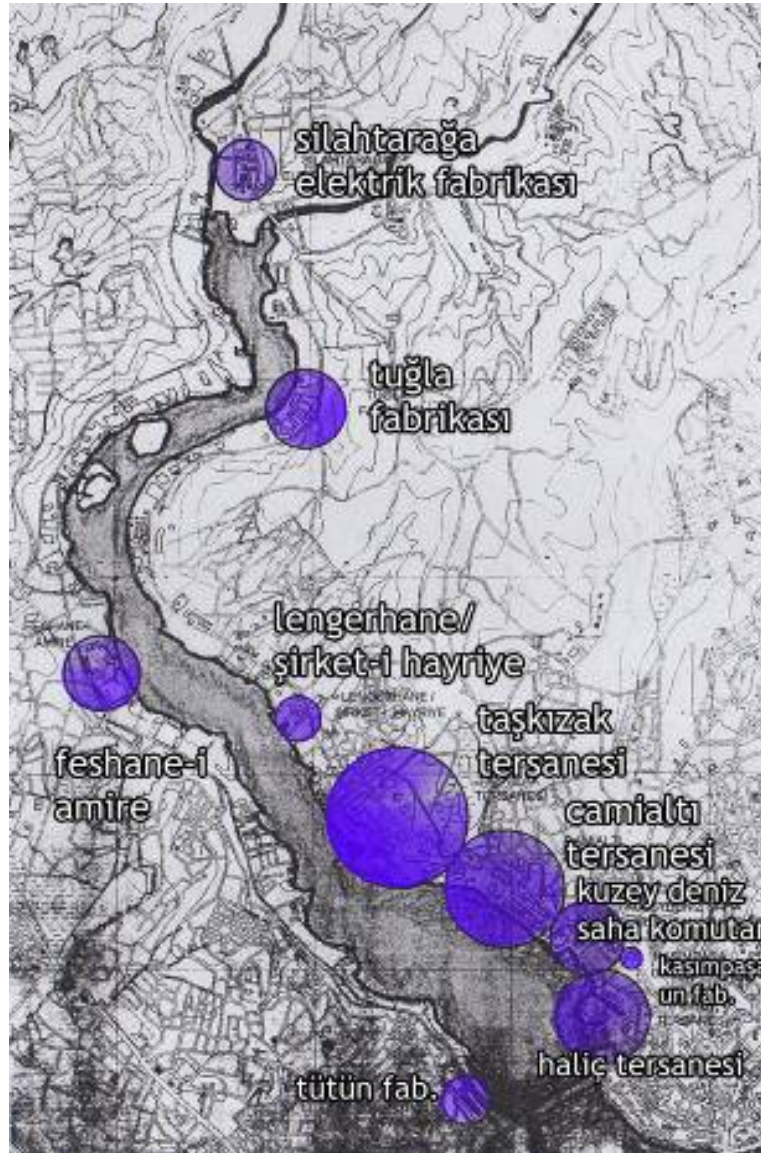
Haliç silüetini ve kent kimliğini doğrudan etkileyen külliye ve camilerin en önemlileri; Eyüp Sultan Camii, Mihrimah Sultan Külliyesi, Yavuz Selim Külliyesi, Fatih Külliyesi, Şehzade Camii, Süleymaniye Külliyesi, Beyazıt Külliyesi, Yeni Camii, Sultanahmet Camii, Ayasofya Camii'dir (Ek 5).

### **3) Kent bütünü içerisindeki fonksiyonu ve gerektirdiği mimari öğeler**

18. yüzyılda Sanayi Devrimi ile birlikte tüm dünyanın gerçekleştirdiği gibi Osmanlı İmparatorluğu da sanayi atılımları gerçekleştirmiştir. Bu dönemde İstanbul, Osmanlı İmparatorluğunun hem başkenti hem de endüstri merkezi konumundadır. İdari ve ekonomik mekanizmanın İstanbul'da oluşunun yanı sıra askeri teşkilatlanmanın da burada oluşu bu endüstri merkezinin İstanbul'da oluşmasında önemli rol oynamıştır. Boğazlarla olan ilişkisi ve sahip olduğu diğer doğal değerlerin de etkisiyle Haliç kıyıları bu endüstriyel gelişimin de çekirdeği olmuştur. Dolayısı ile Haliç'in kent içindeki fonksiyonunu kimlik bağlamında incelemek için sanayi işlevinden yola çıkmak gerekmektedir. Sanayi işlevinin gerektirdiği mimari öğeler ise sahip oldukları ilk işlev ile tarih içinde bir kimlik bırakmıştır.

Süreç içerisinde Haliç'te yer alan ve günümüze kadar gelebilmiş olan sanayi yapılarının önemi, sadece ve sadece kente katmış olduğu kimlik değeri ile ölçülemez. Haliç'teki sanayi işlevi hem mimari ve kültürel bir miras niteliği taşımaktadır. Bu sebepten ötürü Haliç'te süreç içerisinde yaşanan sanayi gelişimi hem kimlik değeri hem de miras niteliği taşıması bakımından iki yönlü olarak incelemeye alınmalıdır (Şekil 4.6).

20. yüzyılın ortalarına kadar faaliyetlerine devam eden sanayi tesislerinin bir kısmı, 1980'lerde Haliç'i ve çevreyi kirlettikleri gerekçesi ile yıktırılmışlardır. Haliç'e sınırı olan belediyelerin kapsamına giren fabrikalar 19.yy.da 151 adet iken bugün 10'u geçmemektedir. Yıkımlar sırasında nitelikleri ve belgeleme işlemleri yapılmadan çok sayıda yapı yok edilmiştir. Haliç'in kuzey kıyısında yer alan Haliç tersaneleri, Lengerhane, Silahtarağa Elektrik Fabrikası, Güney kıyısında yer alan Cibali Tütün Fabrikası, Feshane-i Amire gibi yapılar günümüze ulaşan sanayi tesislerinden bazılarıdır. Söz konusu fabrikaların bir kısmı özgün işlevini devam ettirmekte, bir kısmı yeniden işlevlendirilmiş, bir kısmı da terk edilmiştir (Köksal ve Kargın 2001).



Şekil 4.6 Haliç Kıyılarında Bugüne Ulaşan Sanayi Mirası



#### Silahtarağa Elektrik Fabrikası:

Haliç'in kuzey ve güney kıyılarının aksında yer alan ve hem İstanbul'un, hem de Türkiye'nin bugüne ulaşan en önemli sanayi tesisi olan Silahtarağa Elektrik Fabrikası, 1913'te Kağıthane ve Alibeyköy dereleri ağzında, Macar Ganz Elektrik Anonim şirketi tarafından kurulmuştur ve 1914'te üretime geçmiştir. 6 Mart 1991 gün ve 2532 sayılı karar ile İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tescil edilmiştir. Fabrika günümüzde dönüşüm uygulamaları sonrasında "Enerji Müzesi" olarak ve üniversite dahilinde eğitim kampüsü kullanılan bir alan haline gelmiştir (Ek 6).

#### Feshane – i Amire:

1828 yılında Sultan II. Mahmut'un ordu ıslah programı çerçevesinde İstanbul kadırga'da günümüzde Cinci meydanı adı verilen yerde fes imalatına başlanmıştır. Tesis 1833'de Haliç'te bulunan ve Hatice Sultan'a ait olan yalının bir bölümüne taşınmıştır. Fes üretiminin yanında aba ve halı üretimine de başlayan fabrika, 1843'de yeniden düzenlenerek dokuma fabrikasına dönüştürüldü. İngiltere, Fransa ve Belçika'dan buhar makinesiyle çalışan iplik, dokuma ve apre makineleri getirildi ve yönetimi Darphane-i Amire'ye bağlandı (Dölen, 1994).

1866'da büyük bir yangın geçirerek buhar makinesi dairesi dışında tamamen yanan bina 1868'de aynı yerde yeni makinelerle Feshane-i Amire adıyla yeniden inşa edilmiştir (Kıyıcı, 1998).

1921'e kadar "Levazimat'ı Umumiye-i Askeriye" emrinde çalıştırılan fabrika, 1937'de Sümerbank'a devredildi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç çevresinin açılması kapsamında fabrika 1986'da yıktırıldı. Sadece ilk prefabrik sanayi yapılarından olan büyük dokuma salonu müze ve sanat merkezine dönüştürülmek amacıyla muhafaza edildi (Ek 6).

Feshane binası günümüzde büyük bölümü hediyelik eşya satan dükkanlar, lokanta, kafeterya, konser ve gösteri salonu, sergi alanları, açık otopark ve çocuk parkının bulunduğu çok amaçlı bir kompleks olarak hizmet vermektedir.

#### Cibali Tütün Fabrikası:

Haliç'te Cibali semtinde, 1884 yılında tütün tekelinin Reji İdaresi'ne devredilmesiyle hizmete giren fabrika ilk kurulan büyük ana binada önceleri sadece tütün işlemekle yetinilmiş, sigara imalatı 1900'den itibaren başlamıştır. Fransız Reji İdaresi tarafından

işletilen fabrika 1925'te millileştirilerek Türk Tekel İdaresi'ne bağlanmıştır.

Cibali Tütün Fabrikası, adını aldığı semtin profilini olduğu kadar toplumsal yapı ve yaşamını da belirlemiştir. Fabrikada her dönem erkek işçiler yanında çok sayıda kadın işçi de çalışmış, İstanbul'da işçiliğin kuşaktan kuşağa geçtiği ender işyerlerinden birisi olmuştur. Yine Cibali Tütün Fabrikası 20. yüzyıl başlarında İstanbul işçi hareketleri içinde de grevler, örgütlenme ve işçi sınıfının bilinç düzeyi bakımından önemli bir yere sahiptir.

1995 yılında boşaltılan yapı iki buçuk sene boş kalmış daha sonra eğitim kurumu olarak değerlendirilmek üzere T.C. Kadir Has Üniversitesi'ne verilmiştir. Restorasyon çalışmaları sonrasında 40 bin metrekareye yayılan bir üniversite binasına dönüştürülmüştür; günümüzde aynı işlevini devam ettirmektedir (Ek 6).

**Sütlüce Mezbahası:**

Kuzey kıyısındaki diğer önemli bir sanayi tesisi de Sütlüce Mezbahasıdır. 1923'te Haliç'in kuzey kıyısında, Sütlüce'de Ahmed Burhaneddin, Osman Fıtrı ve Makro Logos tarafından inşa edilen mezbaha, yaklaşık 20.000m<sup>2</sup> kullanım alanına sahipti. Tesis I.Ulusal Mimarlık akımının etkilerini taşımaktaydı. Mezbaha taşıyıcı sistem sorunları nedeniyle önce kapatılmış, Ağustos 1998'de de yıktırılmıştır. Bugün aynı yerde, kısmen aynı dış görünüşte ancak yaklaşık 4 kat büyüklüğünde 73.000 m<sup>2</sup>'lik inşaat alanı üzerine 5 ayrı bloktan oluşan Sütlüce Kültür ve Sanat merkezi inşa edilmektedir (Ek 6).

**Lengerhane ve Hasköy Tersanesi:**

Lengerhane III. Ahmet (1703–1730) zamanında 12. yüzyıldan kalma bir Bizans binasının temelleri üzerine kurulmuştur. Haliç kıyılarında bugünkü Hasköy semtinde inşa edilen yapıda gemilerin demir atarken kullandıkları zincir ve demir çapa üretiliyordu. 18. yüzyıl sonlarında III. Selim döneminde restore edilen bina önce Maliye bakanlığının kontrolüne verilmiş 1951 yılından sonra da Tekel Cibali Tütün Fabrikası'nın ispirto deposu olarak kullanılmıştır. 1984 yılında geçirdiği yangın sonucu çatısı büyük zarar gören yapı, kullanılamaz hale gelmiş ve 1991 yılında Rahmi M. Koç Müzesi ve Kültür Vakfı tarafından satın alınarak 1994 yılı sonlarına kadar süren restorasyon çalışmaları sonucunda ziyarete açılmıştır.

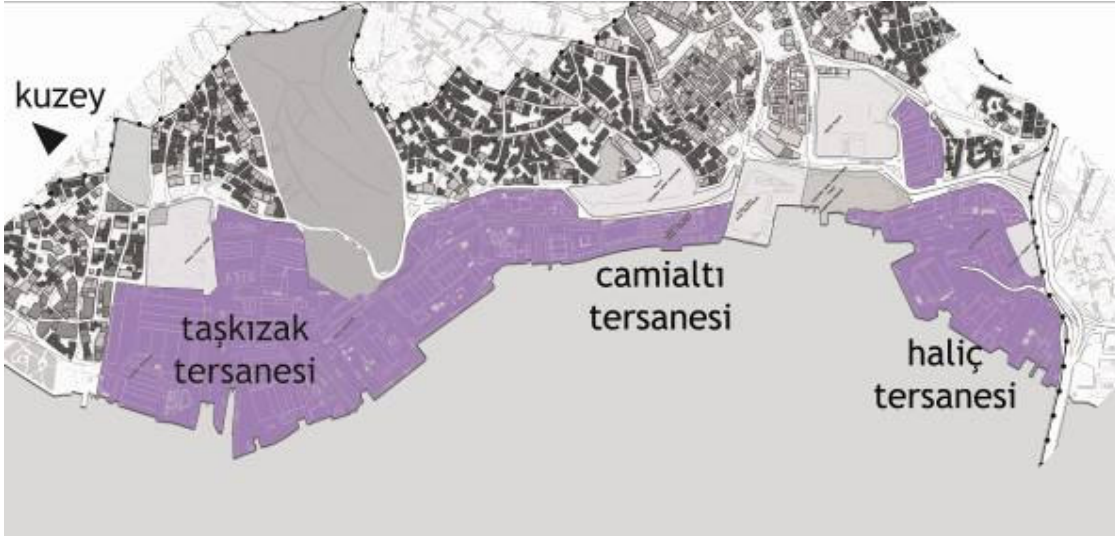
Hasköy Tersanesi Şirket-i Hayriye tarafından 1861'de kendi vapurlarının bakım onarımı için kurulmuştur. İlk başlarda iki atölyeden oluşan tersane zamanla genişletilmiş torna tezgahları atölyeler ve marangozhane kurulmuştur. 1884 yılında 45 m uzunluğunda ve buhar

gücüyle çalışan kızak inşa edilmiş ve bu kızağa 1910 yılında elektrik gücüyle çalışan ikinci bir kızak ilave edilmiştir.1938 yılında hizmete giren ve yaklaşık yarın yüzyıl hizmet veren Kocataş ve Sarıyer gibi feribotlar bu tersanede imal edilmiştir. Tersane 1984 yılında Ulaştırma Bakanlığının kontrolüne geçmeden önce, değişik kamu kuruluşlarınca işletilmiş, 1996'da Rahmi M. Koç Müzesi ve Kültür Vakfı tarafından satın alınarak 14 adet terk edilmiş bina ve tarihi kızak orijinaline sadık kalınarak restore edilmiştir. Temmuz 2001 yılında restorasyonu tamamlanan Hasköy Tersanesi, ilk bölümünü Lengerhane binasının oluşturduğu Rahmi M. Koç Müzesinin ikinci kısmı olarak hizmete girmiştir. 11.250 m<sup>2</sup> lik kapalı alana sahip olan müzede bilim ve sanayi teknolojisi tarihi sergilenmekte ayrıca lokanta, bar, konferans salonu, hediyelik eşya satış yerleri bulunmaktadır (Ek 6).

İstanbul Tersaneleri (Haliç – Camialtı – Taşkızak):

Yukarıda söz edilen, günümüze ulaşarak miras niteliği taşıyan sanayi tesislerinin tamamının ortak özelliği bu tesisleri süreç içerisinde uygulamaya girmiş veya girecek olan dönüşüm uygulamalarına konu olmuş olmalarıdır. Bu noktada Osmanlı teknoloji-sanayi tarihinin en önemli tesislerinden biri olan İstanbul Tersaneleri, hem Atatürk Köprüsü'nden Hasköy'e uzanan 2 km.lik kıyı şeridinin uzunluğuyla hem de sözü edilen dönüşüm uygulamalarını bütünleştirecek bir konumda olması ile büyük önem arz etmektedir (Şekil 4.7).

Tersane gemi yapım, bakım onarım işleriyle gemiciliğe ait gereçlerin yapıldığı tesise verilen isimdir. Tersanede gemi işleri dışında bahriye askerlerinin eğitimi ve denizcilik işleri de yapılmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli bir teknoloji-sanayi tesisi olan İstanbul Tersanesi donanmanın savaş gemilerinin yapım, bakım ve onarımının gerçekleştirildiği yerd. Ayrıca 18.yüzyıl ve sonrasında inşa edilen okul ve hastane yapılarıyla tersane bünyesinde, donanmada görev alan kişilerin eğitim ve sağlık ihtiyaçlarıyla da ilgilenilmiştir. Ancak tersanenin görevleri sadece bunlar değildir; şehir içinde ve kıyısında yapılan inşaatlarda yardımcı olmanın yanı sıra; cami, külliye gibi büyük programlı yapılara malzeme iletimi ve taşıma işinde, kale çizimi gibi teknik konularda, kazıklı teme, batarda, köprü ve duba yapımında da önemli bir rol üstlenmekteydi. 18. yüzyılda tersanede Osmanlı teknik elemanları dışında, Levanten ve yabancı mimar ve mühendisler de yer almaktaydı (Köksal, 2001).

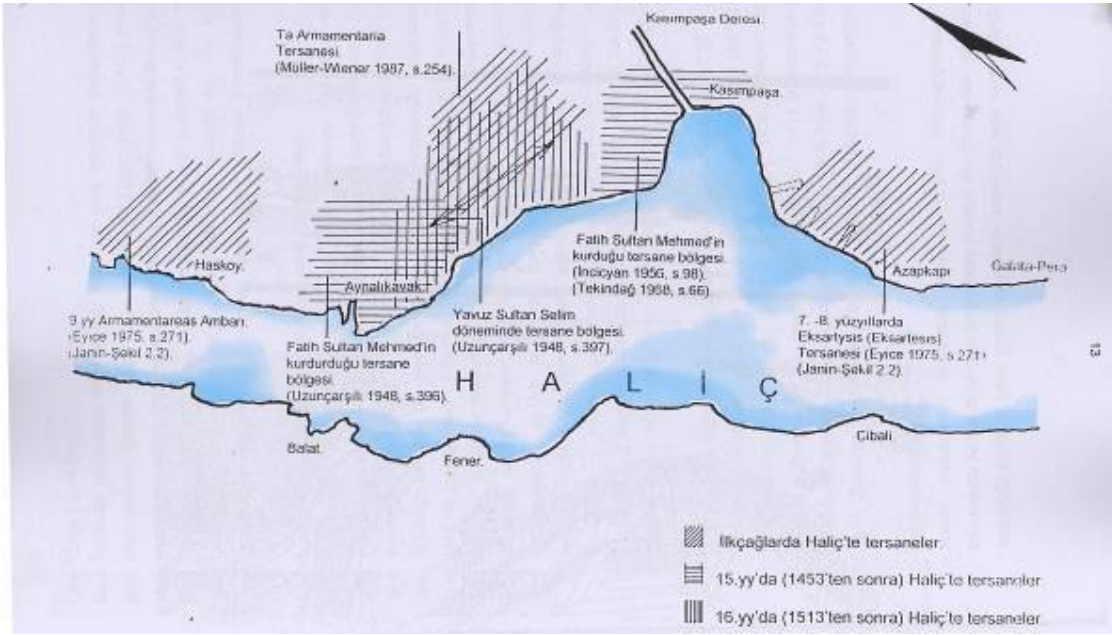


Şekil 4.7 Haliç – Camialtı – Taşkızak Tersaneleri

Haliç'in sakin, geniş ve derin bir su alanına sahip, korunaklı bir liman olması tersane için uygun bir konumdu. Haliç'in kuzeyinde bugün 2 km'lik kıyı şeridinde yayılan tersaneler İstanbul'un fethi ardından Fatih Sultan Mehmed tarafından birkaç göz tersane, bir Camii şerif ve kaptan paşalar için Divanhane ile kurulmuş, II. Beyazid döneminde 1481–1488 yılları arasında bir zindan ve zindan mescidi eklenerek genişletilmiştir. 1513–1514 yıllarında Yavuz Sultan Selim döneminde Akdeniz'de hakimiyeti ele geçirmek için büyük bir donanmaya ihtiyaç duyulmuştur. Tersane için uygun yer olarak Kasımpaşa – Hasköy arası tespit edilmiş ve Fatih Sultan Mehmed'in kurduğu eski tersanenin genişletilmesi kararı alınmıştır. Yüzyıl sonunda tersane gözleri tüm kıyuyu kaplamıştı (Şekil 4.8) (Köksal, 2001).

1547'de Kaptanpaşa Sokullu Mehmed'in emri ile tersane çevresi duvarla çevrilmiştir. 1613–14 yıllarında Sultan Ahmed I döneminde, Kaptan-ı Derya Halil Paşa tarafından III. Selim'e kadar ek binalarla genişletilen Tersane Bahçesi'nin en önemli yapılarından biri olan Hünkar Kasrı yaptırılmıştır. Daha sonra 1780 yılında başlanıp, 1784 yılında tamamlanan ve önceleri Kasımpaşa ve Galata'daki bekar odalarında kalan kalyoncuların bir düzen altında bulunmasını sağlayan Kalyoncular Kışlasını yaptırmıştır (Köksal, 2001).

Aynı dönemde gerçekleşen askeri yenileşme hareketi kapsamında, hem donanmanın geliştirilmesi, hem de tersane halkının eğitilmesi konuları önem kazanmıştır. Bu yapılanma sonucunda Mühendishane-i Bahri Hümayun ortaya çıkmıştır.



Şekil 4.8 İlk çağlarda- 15 ve 16.yy.larda Haliçte Tersaneler (Köksal, 2001)

III. Selim ve II. Mahmud döneminde denizlerde kullanılan gemi tiplerinin değişmesi ve gelişmesi tersane ve donanma inşa çalışmalarına yansımıştır. Böylece 18. yüzyıl sonlarına doğru Haliç tersanesi'nde gemi inşa ve bakımı için bir kuru havuz yapımı kararlaştırılmıştır (Köksal, 2001).

1802 yılında tersaneyi çevreleyen ve gelişimini engelleyen duvar yıkılmış böylece tersane batıya, Aynalıkavak Kasrına doğru genişlemiştir. Bu alanda Valide Kızağı, Taşkızak ve Ağaçkızak yapılmıştır (Köksal, 2001).

Tersanelerin teknolojik gelişiminin dönüm noktası ise 1808-1839'da II .Mahmud döneminin sonlarında İngiltere'den ithal edilen makinelerle olmuştur.1834 yılında tersanenin saray alanından kazandığı bölgeye ilk buharlı makineden yararlanan haddehane, 1835'te demirhane ve buharla işleyen bir bıçkılıhan kurulmuş ve artık fabrika inşa etme devri başlamıştır (Köksal, 2001).

1 Temmuz 1933 yılında Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'nün kurulmasının ardından Haliç ile Camialtı adı geçen müdürlüğe bağlanmıştır. 1953 yılında Camialtı tersanesi kendi adını alarak Haliç tersanesinden ayrılmıştır. 1984 yılında Haliç ve Camialtı Tersaneleri İstinye, Alabey ve Pendik Tersaneleri ile beraber Ulaştırma Bakanlığı'nın Türkiye Gemi Sanayisi AŞ'ne bağlanmıştır. Taşkızak Tersanesi ise, TC Deniz Kuvvetleri Komutanı'na bağlıdır (Köksal, 2001).

Tersaneler kullanıcı müdahaleleri, kontrolsüz değişiklikler ve hızlı bir bozulma sürecine rağmen 20. yüzyılın sonlarına kadar genel karakterini yitirmeden işlevini sürdürmüştür. Ancak 1993’de başlayan kapatma, özel sektöre devretme gibi politikalarla karşı karşıya kalması sonucu, 5,5 asırlık sürekliliği tehlikeye girmiştir. 1995 yılı mart ayında tersane bölgesi, İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından sit alanı ilan edilmiştir (Köksal, 2001).

Bölgede tarihi değeri olan ve endüstriyel mirası temsil eden yapılar:

Haliç Tersanesi’nde; üç kuruhavuz, endazehane ve tahliye atölyesi binası, ikinci kuru havuzun kuleleri, torna atölyesi, ikmal dairesi, marangoz atölyesi, havuz ve tersaneyi çevreleyen duvarlar ile çeşme ve yol kotunun altında kalması sebebiyle, 1995 senesinde şimdiki yerine taşınan Azapkapısı’dır.

Haliç Tersanesi’nden Camialtı Tersanesi’ne kadar olan bölgede yer alan; ( bugün tersaneden bağımsız olan bu yapılar eskiden tersane ile bağlantılıydılar) Kalyoncular Kışlası, Galata yönünde yan taraftaki değirmen ve tekel deposu, kıyıda Kasımpaşa İskelesi ve yine Kuzey Deniz Saha komutanlığı tarafından kullanılan eski Divanhane, arkadan Bahriye Hastanesi ile çevre yapıları ve Çorlulu Ali Paşa Camii.

Camialtı Tersanesinde; Bugün atölye olarak kullanılan ambarlar ve tersane gözü duvarı parçası olan duvar

Taşkızak Tersanesinde ise; atölyeler, dökümhane, demirhane, depo olarak kullanılan bina, motor fabrikası, ambarlar ve ayrıca Aynalıkavak Kasrı, duvarı, kapıları ve tersane köşesindeki kuledir (Köksal, 1996).

## **4.2 Haliç’in Planlama Süreci**

Haliç’teki kentsel gelişimin tarihsel kırılma noktaları ile birlikte 4.1.4 başlığı altında anlatılmıştır. Ancak bu incelemede doğrudan planlama kararları üzerinde yoğunlaşmadan kentin doğal gelişme yönü ve makro-formu üzerinde durulmuştur. Haliç’in planlama süreci incelenirken ise yine belirli kırılma noktaları ve dönemlerde alınan kararlar, o dönemin planlama anlayışı ve kent silüetine olan etkilerini irdeleyen bir bölüm niteliği taşımaktadır.

İstanbul kentinin planlı gelişme dönemine geçişi Osmanlı döneminde 2.Mahmut (1808–1839) ile başlatılan harita çalışmaları ile olmuştur. Bu haritalara 1830’lu yıllarda önerilerde eklenmiştir ve 1837 yılında Alman Helmuth Von Moltke planı ile kent gerçek anlamda ilk

planına kavuşmuştur. Moltke'nin planı 1839 yılında bir ilmühaber haline getirilmiştir. Kentin makroformunu etkileyen askeri tesislerin planlama ve uygulaması bu devirde olmuştur. Bu ilmühabere göre, İstanbul'da yeni yapılacak binalar kagir olacaktır. Geniş meydanlar bırakılıp geometrik form ve kurallara ağırlık verilecektir. Yapılacak yollar, 8–9,6–12–16 metre genişlikte olmak üzere dört kademeye ayrılmıştır (Suher, 1994).

19. yy.'a kadar İstanbul'da kent ile ilgili olan ihtiyaçlar vakıf yoluyla karşılanmış, ek bir örgütlenmeye ihtiyaç duyulmamıştır. 1826 yılında, İstanbul kadılığı kaldırılarak yerine İhtisap Nezareti kurulmuştur. Şehreminilik kurumu 1832 tarihine kadar devam etmiş ve bu tarihte görevi Ebniye-i Hassa Müdüriyeti'ne devredilmiştir. 1848 yılında kentin planlama çalışmalarına yönelik "Ebniye Nizamnamesi" çıkarılmıştır. Bu nizamnamede kamulaştırma, binalara ruhsat verilmesi, yol genişlikleri inşaatların denetimi ve bina yükseklikleri üzerine kurallar getirilmiştir. Bu dönemde, şehirdeki büyük yangınlardan sonra uygulanacak imar hareketlerini düzenlemek için mevzii plan yaptırılmaya başlanmıştır. Bir çeşit imar komisyonu olan, "İslahat-ı Turuk" komisyonu kurulmuştur. 1882 yılında çıkartılan Osmanlıların ilk imar kanunu olan "Enbiya Kanunnamesi" ile belediyelerin yapacakları imar uygulamalarının plan ve haritalara dayandırılması öngörülmektedir (Tekeli, 1993).

1855 tarihinde İhtisap Nazırlığı kaldırılarak şehremaneti yeniden kurulmuştur. Şehremaneti İstanbul'u 12 bölgeye ayırmıştır. Bu bölgelerden Beyoğlu ve Galata yeni belediye teşkilatının oluşmaya başladığı noktalar olmuştur. 1908'de tekrar (20) belediye dairesi kurulmuş, 1912 yılında ise daireler iptal edilerek kent şehremaneti bir yönetim başlamıştır ve böylece merkezi kararlar önem kazanmıştır.

Cumhuriyetin ilanından sonra 1930'lu yıllar bürokratik girişimlerin başlangıcı olmuştur. Bu doğrultuda yeni belediye yasaları çıkartılmış, belediye başkanı ile valinin görevleri birleştirilmiştir. 1933 yılında üç kent plancısı ülkeye çağrılmış böylece yeni bir planlama dönemi başlamıştır. Bu plancılar, Alfred Agache Rio de Janerio master planını hazırlamış, H.Lambert Paris, New York ve Chicago planlarında çalışmış, Hermann Elgötz Essen planını yapmıştır. Bu üç plancı İstanbul kenti ile ilgili önerilerini raporla sunmuşlar aralarından Hermann Elgötz'ün önerisi seçilmiş ve kenti bu tarihten sonraki gelişiminin temelini oluşturmuştur (Kuban, 1996).

### ***1933 H.Elgötz Planı;***

Hermann Elgötz'ün İstanbul'a ilişkin önerileri kısmen işlevsel kısmen de simgesel öğeler içermekteydi. Elgötz'ün raporunda:

- Kentin tarihsel niteliğini vurgulayabilmek için önemli anıtların çevresinde, ana trafik arterlerinden uzak, ikinci derece ulaşım akslarının hizmet verdiği bir koruma alanı yaratarak kısmi bir canlandırma önerilmiştir.
- Şehrin iskan, ticaret, büyük ve küçük sanayi, idari, kültür ve serbest sahalara bölünmesi gerekliliği belirtilmiş, Sur içindeki ve Haliç kıyısındaki sanayi tesislerinin bu bölgeden çıkarılması önerilmiştir.
- Haliç üzerinde dört köprü önerilmiş ve yeni köprü bağlantılarının mevcut ulaşım sistemi ile bütünleştirilmesi önerilmiştir.(Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp – Söğütözü)
- Limanın Haliç dışına çıkarılarak Haydarpaşa'ya ve Yenikapı'ya taşınması ve iki yeni limanın Sirkeci ile olan bağlantısının feribotlarla olması önerilmiştir.
- Haliç boyunca uzanan yamaçların iş ve ticaret alanı alanları olması öngörülmüştür.
- Mevcut yolların genişletilmesi, Marmara ve Haliç kıyılarında yeni yollar açılması önerilmiştir.

Elgötz'ün planı çeşitli siyasal ve ekonomik koşulların kısıtlamaları yüzünden ileriye dönük bir kestirim ve kimlik tanımlanamamaktadır.

### ***1937 Prost Planı;***

1936 yılında İstanbul'a davet edilen Fransız Kent Plancıları Enstitüsü üyesi olan Henri Prost 1950 yılına kadar kent kalmıştır. Henri Prost kent için bütüncül bir plan yerine Suriçi, Galata, Beyoğlu, Üsküdar ve: Kadıköy için ayrı planlar hazırlamıştır. 1939 yılında yürürlüğe giren bu plan yirmi yıl geçerliliğini korumuştur. Prost'un planında:

- Haliç sahillerinin ticaret ve mahalli sanayinin rasyonel bir şekilde gelişmesine müsait olacak şekilde düzenlenmesi öngörülmektedir.
- Atatürk Köprüsünden Haliç'in sonlarına doğru olan bölgelerin büyük sanayiye ayrılması planlanmıştır.
- Haliç'in güney yakasında Galata ve Atatürk köprüleri arasında, gıda maddeleri ticaretine imkan verilecek, hal ve balıkthane düzenlenmesi öngörülmüş, Haliç'in kuzey yakasında Galata bölgesinde ise iki köprü arasında halka açık bir rıhtım planlanmıştır.
- Haliç'in güney yakasında bulunan limanın kaldırılarak, Yenikapı'da modern bir liman yapılması planlanmıştır.
- Haliç'in güney yakasında bulunan Sirkeci Garı'nın sadece elektrikli banliyö trenlerine ve Sarayburnu'nda düzenlenecek küçük limana gelecek eşya trenlerine tahsis edilmesi



planlanmış asıl garın yeni kapı bölgesine taşınması önerilmiştir.

- Haliç kıyısında sur duvarlarının, ulaşımına zarar vermeyecek belirli kısımlarının korunması ve bu bölgedeki ticaret ve sanayi alanlarının sıhhileştirilmesi planlanmıştır.
- Haliç ve Marmara arasındaki kara suları 500m. Genişliğinde yeşil bantla sınırlandırılması planlanmıştır.
- Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunabilmesi için, denizden 40 metre yükseklikten geçen eğrilerin üstünde kalan yerlerde en çok 3 katlı yapılanma koşulları getirilmiştir.

Prost'un aldığı tarihi çekirdeğin ve Haliç'in silüetinin korunmasına yönelik kararlar olumlu sonuçlar doğurmuşsa da, kenti işlevsel bölgelere ayırma düşüncesinin olumsuz sonuçları bunun önüne geçmiştir. Özellikle Haliç kıyılarının sanayiye açılması doğal kaynakların ve eski kent dokusunun tahribatına yol açmıştır.

#### ***1949 Prof. Gerhard Kessler'in Önerileri;***

Prof.Gerhard Kessler Eminönü – Eyüp sahillerinde niteliğinde kaybetmiş evlerin yıkılarak yerlerine iyi şartlara sahip ticarethaneler ve idari yapılar yapılmasını önermiştir. Bu önerinin gerçekleşme metodu olarak da önce yeni yapıların inşasının gerçekleşmesini sonrasında eski yapıların yıkılmasını önermiştir. Ayrıca Kessler Haliç'te yer alan tersanelerin Tuzla-Pendik arasına taşınmasını da önermiştir.

#### ***1952–56 Müşavirler Heyeti Dönemi;***

1952 – 1956 yıllarında Küçük Çekmece'den Tuzla'ya kadar uzanan alanda 1/10.000 ölçekli bir nazım plan çalışması için biraraya gelen İTÜ Mimarlık Fakültesi ve Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü öğretim üyeleri, hızla büyüyen kent sorunları karşısında 1/5000 Beyoğlu Nazım Planı ile 1/10.000 ölçekli sanayi planını hazırlamaya karar vermiştir.

Düzenlenen 1/10.000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planında sanayi bölgelerinin, sur dışında Haliç' den Marmara'ya ve batıdan Bakırköy civarında kadar dağıtılması, Beyoğlu semtinin uygun yerlerinin sanayiye ayrılması ve konut alanlarının içinde kalan zararlı sanayinin buralardan taşınması önerilmiştir.

#### ***1954 yılında onaylanan Beyoğlu Nazım Planında;***

- Haliç'in Beyoğlu kıyıları 1.sınıf gayrisihhî müesseselere ve antrepolara, Kasımpaşa ve Kağıthane deresi arası 1. sınıf sanayi yerleşmeleri için ayrılmıştır.

- Haliç üzerinde iki yeni köprü önerilmiştir. Bu köprüler Ayvansaray – Halıcıoğlu ve Fatih Cami Külliyesi'nin kuzeyinden Kasımpaşa iskeleleri arasındadır.
- Karaköy – Azapkapı arasında 25 -30 metrelik bir yol açılması önerilmiştir.

1/10.000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planı, İstanbul surları içi, Haliç sahili ve Beyoğlu bölgesi tasdik dışı kalmak üzere onaylanmıştır. Böylece planın öngördüğü bazı sanayi alanlarının yeni alanlara taşınması kararı uygulama dışı kalmıştır.

### ***1956 – 60 Prof. Hans Högg Dönemi;***

1956 yılında Alman planlama uzmanı Hans Högg İstanbul'a davet edilmiştir. H.Högg'ün planında:

- Haliç sahil bandında ticaret, rekreasyon ve endüstri alanları topografik şartlara göre bir arada önerilmiştir.
- Atatürk köprüsü ile İstanbul'un büyük ulaşım yükünü Haliç kıyılarına yüklemiştir.
- Haliç'in güney yakasında Sirkeci bölgesindeki liman bölgesinin Anadolu yakasına, Adalara ve Boğaziçi'ne hizmet eden donatım limanı fonksiyonunu üstlenmesi önerilmiştir.
- Kendiliğinden gelişen düzensiz konut alanlarının Haliç'i daha fazla sarmasının önlenmesi gerekliliği özellikle belirtilmiştir.

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

### ***1958 – 60 Prof. Piccinato Dönemi;***

İmar Planlama Müdürlüğü Çalışmalarına İtalya'dan davet edilen Prof.Luigi Piccinato müşavir olarak katılmıştır.

- Piccinato, Haliç ve Belgrat ormanlarına kadar uzanan Alibey ve Kağıthane vadilerini İstanbul'un turizm kaynaklarından biri olduğunu belirtmiştir.
- Haliç'in iki sahilinde yerleşen sanayi tesislerinin Kağıthane ve Alibey dereleri yönünde ilerlemiş, Eyüp peyzajını mesire yerlerindeki yeşil alanları mahvederek bu çevrede gecekonduların gelişmesine neden olduğunu kabul etmiştir.
- Haliç'in güney kıyısının sanayiden tamamen temizlenmesini ve bu temizlemenin Alibey vadisine kadar yapılmasını, Kağıthane'deki sanayinin ise dondurulmasını önerilmiştir.
- Eski İstanbul ve Beyoğlu yerleşmelerinin artık doymuş olduğunu, daha fazla yüklenilmemesini önermiştir. Desantralize edilecek yeni yerleşmeler tüm kentin

belkemiğini oluşturacak bir yol sistemine asılmasını önermiştir.

### ***1964 Yılı 1/5000 Ölçekli İstanbul Suriçi İmar Planı;***

Bu planda, Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu ve daha önceden tasdikli bulunan mevzii imar planlarının birleştirilerek tek bir plan altında uygulanması ve konut alanlarının belirtilmesi amaçlanmıştır. Planda ulaşım açısından yeni bir öneri bulunmamaktadır. Mevcut doku korunarak, ulaşım ışınal olarak Vatan ve Millet caddeleri üzerinden sağlanmıştır. Planda eski eserler için fonksiyonel kullanıma yönelik bir öneri getirilmemiş, ancak eserlerin aynen korunacağı belirtilmiştir.

- Yarımada'nın Haliç Sahillerini çevreleyen bölümünü turizm olanaklarını değerlendirmek için ıslah gerekli bir parça olarak kabul edilmiştir.
- Sur kalıntılarını, 17. ve 18. yüzyıllardan kalma mimari eserleri kapsayan bu bölgenin bir park olarak düzenlenmesi ve İslami açıdan büyük bir önem taşıyan Eyüp ile bir bağlantı kurulması önerilmiştir.
- Bu şeritte yeniden sanayi alanlarının açılmasına, eskilerinin gelişme göstermesine imkan verilmesi istenmiştir.
- Haliç sahil şeridinde yapı yüksekliği en fazla 6.50 olarak önerilmiştir.

### ***1966 Sanayi Alanları Planı;***

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

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

### ***1980 İstanbul Metropolitan Alanı Nazım Planı;***

1980 onayı bu planda Haliç'de Galata ve Atatürk köprüleri arasında kuzey ve güney sahillerinde ekonomik kuruluşların yönetim merkezleri ile ticaret ve hizmetlerin yoğunlaştığı Merkezi İş Alanı önerilmiştir. Tarihi Yarımada, Galata – Beyoğlu ve Boğaziçi bölgelerinde “kültürel doku ve doğal yapı”nın korunmasını ve bu alanlarda mevcut yoğunlukların azaltılması için önlemler alınmasını önermiştir. Onaylanarak yürürlüğe giren plan uygulamaya konulamamıştır.

***1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı;***

Bu planda Haliç kıyılarındaki sanayinin kaldırılarak bu alanın kamuya açılması öngörülmüştür ayrıca sanayi alanları kaldırılıp yerleri yeşil alan olarak düzenlenmiştir.

***1990 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı;***

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

Plan için konulan hedefler de şunlardır;

- Tarihi Yarımada'nın, yapı ve potansiyeli ile uyumlu olmayan (imalat, depolama vb.) fonksiyonlardan arındırılacak tarihi kesimlerinde (örneğin, Hanlar Bölgesi, Haliç Kıyı Bandı) kültür, turizm, rekreasyon ve ilgili ticaret kullanışlarının ağırlık kazanacağı canlı kentsel merkezler, odaklar oluşturulması; Aksaray'da var olan merkez potansiyelinin, kültür fonksiyonu ile bütünleştirilerek geliştirilmesi,
- Fatih ve Eminönü kesimlerindeki mevcut konut stokunun yerleşik nüfusu artırmaksızın korunarak, yerleşik nüfus için gerekli donatım ve altyapısı sağlanmış sağlıklı yaşam çevrelerinin oluşturulması,
- Haliç ve Marmara kıyılarının, kültür, turizm, rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi ve Tarihi Yarımada'da su-kıyı ilişkisinin güçlendirilmesi,
- Tarihi yarımada ile ilgili olmayan trafiği, en etkili biçimde Yarımada dışına atabilecek "by-pass" ulaşım sistemlerinin, mevcut yapısal dokuyu tahrip etmeksizin oluşturulması,
- Kara, deniz ve demiryollarından oluşan ve özel araç yerine toplu taşıma ağırlık veren sistemlerin geliştirilerek, Yarımada içi ve Metropoliten Alan ile bütünleştirilmesi,
- Tarihi Yarımada'da yayanın tartışılmaz üstünlüğüne dayalı, taşıttan arındırılmış geniş yaya alanlarının oluşturulması ve özenle geliştirilmiş yaya dolaşım ağları ile bütünleştirilmesi hedeflenmiştir.

***1995 İstanbul Metropoliten Alan Alt bölge Nazım Planı;***

Planın amacı; 2010 yılına kadar olan süreçte İstanbul'un; evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkılarak; tarihi-kültürel kimliği ile özdeş, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir dünya kenti statüsü kazandırmak üzere; ülke ve bölge kalkınması ile uyumlu büyümesi ve gelişmesi sağlarken; dünyadaki ekonomik gelişme

sürecinde dünya metropoller kademelenmesi içinde yerini alarak; dünya ve bölge ülkelerinin ekonomik yapıları ile bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan ve bu yapılanmada öncü rol üstlenen tarih, bilim, sanat siyaset, ticaret, hizmet ağırlıklı bir metropoliten kent olarak koruma ve gelişme dengesinin kurulmasıdır.

Plan hedeflerine Haliç özelinde bakıldığında;

- İstanbul'un kimliği içinde çok önemli yer tutan Boğaziçi, Haliç ve tarihi Suriçi'nin mevcut değerleri ve birbirleri ile ilişkileri nedeniyle karma sit alanları olarak tespitinin yapılması, özel rolleri ve statülerinin belirlenmesi,
- Tarihi Yarımada'nın tarihi ve doğal yapısının korunması, bu alanda merkezi iş alanının gelişimi önlenecek, tarihi, ticaret ve turizm merkezi olarak gelişiminin sağlanması hedeflenmiştir. Ayrıca sur dışında mevcut merkezi iş alanının yükünü azaltabilecek ve uluslararası karar ve yönetim merkezi olabilecek yeni bir merkezi iş alanının planlanması hedeflenmiştir.

İstanbul'un tarihi ve kültürel çekirdeğini oluşturan Tarihi Yarımada'nın silueti "40 rakım" kararı ile korunacaktır. Haliç, Marmara, Sarayburnu kıyıları ile siluetin üst çizgisi arasında kalan yamaçlar ve silueti taçlandıran külliye ve anıtların çevresi için alt ölçekli planlarda özel yapılaşma şartları getirilecektir.

### ***2006 İstanbul Çevre Düzeni Planı;***

İstanbul İl çevre düzeni Planı'nın Haliç'i nasıl etkilediğine bakıldığında aşağıda yer alan stratejik kararlar önem taşımaktadır.

- Haliç'in tamamı kültür, turizm, rekreasyon alanları olarak ele alınmaktadır. Önerilen kültür aktivite aksı ve yeşil koridor, Haliç'ten başlayarak kuzeye doğru Cendere ve Alibeyköy aksları olmak üzere iki kola ayrılarak, kuzeydeki Cebeci taş ocakları ve orman alanlarına kadar ulaşmaktadır.
- Haliç tarihi çevresi ve su yapısı dolayısıyla uluslar arası su sporları ve cazibe merkezi haline getirilmelidir.
- Haliç'in kuzeyinde ve kuzey sahil şeridinde, kimi yerlerde büyük kimi yerlerde ise küçük ölçekli Büyükşehir Belediyesi ve vakıf arazileri bulunmaktadır. Bu taşınmazların tek bir idari tasarruf altında toplulaştırılması ya da uygun şekilde arazi üzerinden idareler arası ortaklığın kurulması, Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'nun devamında İstanbul'un kimliğine hizmet eden kamusal alanların geliştirilmesini sağlayabileceği gibi, merkez işlevlerinin batıya kaydırılmasında da birer dağılma ve odaklanma noktalarının elde edilmesine katkı

verecektir. Böylelikle, Alibeyköy-Haliç ekolojik koridorunun oluşabilmesinde önemli bir adım atılmış olacaktır.

- Kültür-Turizm ve Hizmet Odaklı Projeler kapsamında gerçekleştirilecek olan projelerden bir tanesi de “Haliç Turizm Bölgesi Projesi”dir. Ancak İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından sürdürülen bu proje başlangıçta kapsamlı bir bölgesel yaklaşım ile ele alınamamış, önce tekil projeler oluşmuş, daha sonra bunların birbirine eklenmesi gündeme gelmiştir. Bu proje ile 16 kilometrelik sahil şeridi, müze ve kültür merkezleri ile donatılarak bir ‘kültür vadisi’ haline getirilecektir. Bu doğrultuda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arasında yapılan protokol sonucunda Haliç’teki tersaneler Büyükşehir Belediyesi’ne devredilmiştir. Dolmabahçe Sarayı’ndan başlayıp, Santral İstanbul’a kadar uzanan sahil şeridini kapsayan proje alanında Rahmi Koç Müzesi, Miniaturk, Feshane, İstanbul Modern Sanatlar Müzesi ve Sütluçe Kongre ve Kültür Merkezi bulunmaktadır. Uygulamalar tamamlandığında İstanbul’un coğrafyasında ve toplumsal tarihinde önemli yeri olan Haliç, İstanbul’un kültür turizmine hizmet edebilecek en önemli bölgelerden biri olacaktır.

Tüm bu planlama süreçleri ışığında İstanbul’da ve Haliç’te yaşanan kentsel dönüşüm uygulamaları açısından bakıldığında üç önemli dönem göze çarpmaktadır. Bu dönemler Menderes dönemi, Planlı Kalkınma dönemi ve Dalan dönemi olarak ayrılabilir.

Yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması yönünde, Menderes operasyonu modernleşmenin ve modern kentin imgesi olarak yol ve otomobil kenti kabulünden hareket etmiştir, bu yönüyle ulaşım ağırlıklıdır. 1956 yılında çıkarılan 6830 sayılı İstimlak Kanunu hükümleri çerçevesinde, geleneksel dokuda geniş çaplı yıkımlarla geniş bulvarların açılması şeklinde tezahür eden bu uygulamalar planlı gelişmeyi yönlendirici değil engelleyici bir unsur olarak görüldüğünden plansızdır; bilimsel çalışmalarla rasyonelliği irdelenmiş bir programdan çok, sezgilerin ve olanakların biçimlendirdiği şekilde dayatılmıştır. Bu operasyon ile temelde İstanbul’un su yolu ile ayrılan Suriçi, Beyoğlu ve Doğu yakası bağlantılarının hızlı ve rahat bir şekilde sağlanması, trafiğin düğüm noktası olan meydanların ve bu meydanlara açılan caddelerin genişletilmesi, kıyılardan başlayarak alternatif trafik yollarının geçirilmesi, yoldan denize pencereler açılması öngörülmüştür.

27 Mayıs hareketi siyasi rejimin iradesini ön plana çıkaran plansız yaklaşımı yadsıyan bir ideoloji çerçevesinde ülkede planlı kalkınma dönemini başlatmıştır. İlk dönem kalkınma planları ile bölgelerarası dengenin sağlanması yönünde bölge kalkınmasına önem verilmesi gerekliliği vurgulanarak, sanayileşme ve kentleşme desteklenmiştir. 1975 sonrası kalkınma

planları ile ise, sanayinin planlı desantralizasyonu ile birlikte, kıyıların potansiyelinden yararlanmak amacıyla kıyı yerleşmelerinde turizmin özendirilmesi öne çıkarılmıştır.

1985 yılında Bedrettin Dalan' ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezî iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. İki noktada odaklanan bu tartışmaların ilki bu operasyonların bir plana dayandırılmaması, ikincisi ise Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların da yıkılmasıdır.

Bu dönemden sonra Haliç'te yer alan sanayi tesislerinin yarattığı kirlilik noktasal çözümlerle bir bütünü oluşturacak şekilde çözülmeye çalışılmış ve yaşanan fonksiyon değişiklikleri ile hem fiziksel hem de sosyal yapıda dönüşümler yaşanmıştır. Sözü edilen uygulama örneklerinden bazıları (4.1.5.2'de detaylı anlatıldığı üzere) Lengerhane ve Hasköy Tersanesi, Silaharağa Elektrik Fabrikası, Sütlüce Mezbahası, Feshane-i Amire'nin yanı sıra, Miniaturk, Gülhane Parkı Yeni Düzenleme Projesi ve Kuzey Haliç Yeşil Kuşak projeleridir.

### **4.3 Alan Çalışması**

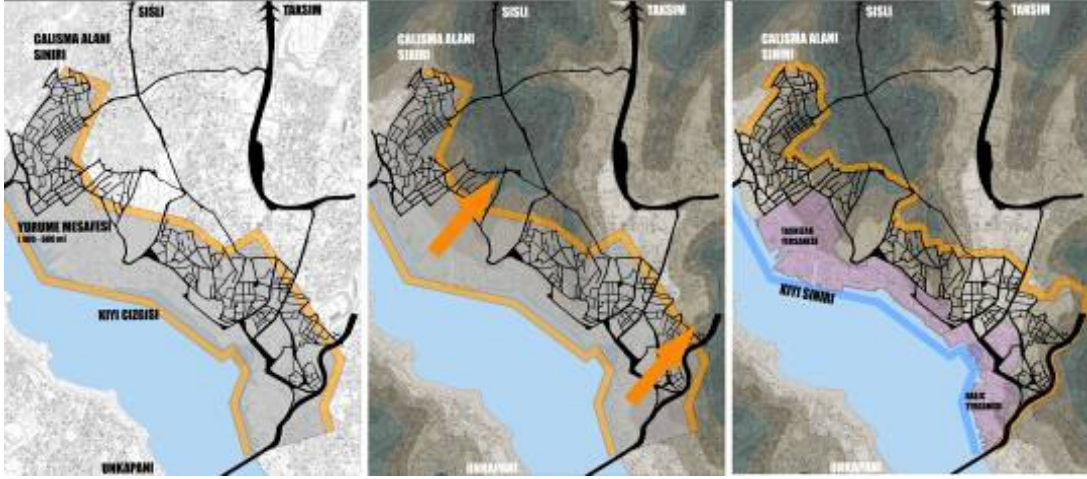
Tez çalışması kapsamında; Haliç, Taşkızak ve Camialtı tersaneleri dahil olmak üzere bu bölgelerin kente ilerleyen bölümlerinde bulunan konut ve fonksiyon alanlarının değerlendirildiği bir alan çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu değerlendirmenin esasını oluşturan temel düşünce “kentsel dönüşüm” kavramı ekseninde şekillenmiştir. Dönüşüm süreci başlamamış veya sürecin herhangi bir noktasında olan alanlarının ayrı ayrı ele alınıp tarihsel süreçte yaşanan gelişmeleri alanda gözlemlemek ve yapılacak kestirimlere girdi verecek analitik verileri elde etmek çalışmaya temel oluşturan düşüncedir.

#### ***Çalışma Alanının Tanımı:***

Çalışma alanı Haliç'in kuzey yakasında Haliç ve Taşkızak tersaneleri ve art alanlarındaki konut ve fonksiyon alanlarını içermektedir. Çalışma alanı Tarihi Yarımada'ya yakınlığı, Taksim ve Şişli ile olan güçlü ulaşım bağlantıları ile kent içinde önemli bir konumda yer almaktadır.

Bu noktada doğal yapı verileri ile insan yapısı çevre verileri karşılaştırılarak, eşikler ve insan davranışları ışığında bir alan sınırı belirlenmiştir:

- Kıyı kenar çizgisi ve kıydan 400-600m içeriye ötelenmiş bir sınır oluşturulmuştur.
- Eşiklerin ve kısıtların başladığı noktalara kadar bu geometrik sınır esnetilerek organik bir sınır haline getirilmiştir. Bu eşikler; Topografya, kıyı kenar çizgisi, mahalleleri birbirinden ayıran dik eğimli yollar, alanın geometrik ortasındaki mezarlık alanı, Kasımpaşa Stadyumudur(Şekil 4.9).



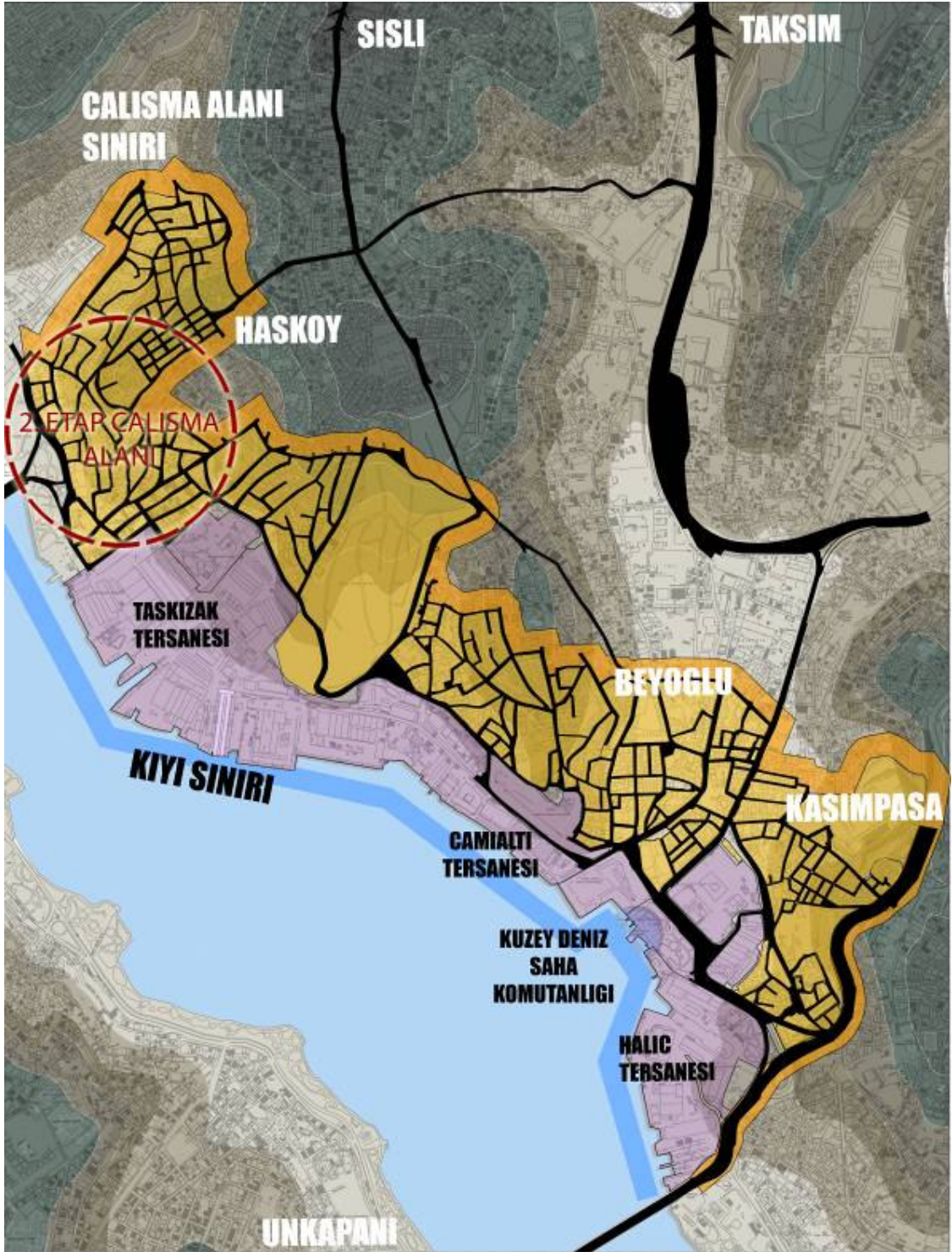
Şekil 4.9 Çalışma Alanının Belirlenmesindeki İlke Ve Süreçlerin Mekana Yansıması

Alan çalışması peşi sıra gerçekleştirilen iki ayrı etap ve bu etaplara konu olan alanlardan oluşmaktadır. Bu etaplar/alanlar;

- 1) Dönüşümün gerçekleşeceği öngörülen alanın bütününe yapılan bir analitik bakış,
- 2) Dönüşümü tetikleyeceği öngörülen alanlara detaylı bir analitik bakış, olarak ele alınmıştır (Şekil 4.10).

Alan çalışmasının metodunu ise anket ve tespit çalışmaları oluşturmaktadır. Gerçekleştirilen tespitler alan sınırı içerisindeki her yapı ve alan kullanımını kapsamaktadır. Çalışma alanında temel olarak iki bölge yer almaktadır. Haliç'in kuzeyi boyunca kıyıya paralel uzanan yol referans alınacak olursa; kıyı bölgesi 50,30 ha, yolun kuzeyinde kalan ve tez kapsamında 'geri bölge' olarak nitelendirilen kısım ise 67,95 ha büyüklüğündedir. Anket çalışmalarına konu olan ve tersane alanları dışında kalan bu geri bölgede 2680 yapı yer almaktadır. Bu yapı stoku içerisinde 9360 hane (290 tanesi boş olmak üzere) ve ortalama 37.400 ile 38.000 kişilik bir nüfus barınmaktadır. Brüt nüfus yoğunluğunun 550-600 kişi/ha aralığında olduğu bu bölgede: 1.etap sosyal yapı anketleri %2,8, 1.etap ekonomik yapı anketleri %18, 2.etap sanayi birimleri anketleri %51 örneklem değerleri ile gerçekleştirilmiştir.





Şekil 4.10 Çalışma Alanı 1.Etap ve 2.Etap Sınırları

**Yöntem:**

**1.Etap** / Dönüşümün gerçekleşeceği öngörülen alanın bütününe yapılan analitik bakış:

Belirlenen sınırlar içerisinde kalan alanların, kent içindeki konumundan başlamak suretiyle, fiziksel, sosyal ve ekonomik profilinin çıkarılması amaçlanmıştır.

**a) Fiziksel yapı:** (Tespit Çalışması)

- Doğal ve yapay çevrenin eşiklerinden faydalanarak alan sınırı oluşturulması
- Fonksiyon analizi (zemin - üst katlar) ve arazi kullanış
- Kat yükseklikleri analizi
- Bina durumu analizi
- Bina yapım tekniği analizi

**b) Sosyal yapı:** (Anket Çalışması)

- Sosyal yapıya ilişkin ve kullanıcıların yaşam biçimlerini irdeleyen anket çalışması

**c) Ekonomik yapı:** (Anket-Tespit Çalışması)

Çalışma alanındaki ekonomik yapının irdelenmesi noktasında öncelikle alandaki ticari ve sınıfl faaliyet gösteren birimlerin detaylı dökümü gerçekleştirmiştir. Bu birimlerin kendi sektörleri içerisinde hangi alt sektör içerisinde yer aldığı belirlendikten sonra ticaret birimlerindeki mekansal uzmanlaşmalar incelenmiştir. Böylece alanın ticari faaliyetlerde İstanbul içerisinde sahip olduğu kimlik ortaya çıkarılmıştır. Ticaret anketleri bu uzmanlaşmış sektörler üzerinde faaliyet gösteren tüm birimlerde uygulanmıştır.

Ancak sanayi birimleri ile olan anketler bu aşamada gerçekleştirilmemiştir. Bu ayrımın yapılmasındaki amaç sanayi birimlerinin (tersaneler bölgesi de dahil olmak üzere) tez kapsamında dönüşümü tetikleyecek alanlar olarak görülmesi ve dolayısı ile 2.etap'ta incelenmesi gereken bir öge olarak belirlenmesinden kaynaklanmaktadır.

**2. Etap** / Dönüşümü tetikleyen alanlara detaylı bir analitik bakış:

Bu etapta ise dönüşüm sürecini tersaneler bölgesi ile birlikte tetikleyecek olan alanlar incelenmiştir. Bu alanlar, çalışma sınırı içerisinde kıyıya yakın bölgelerde konut bölgeleri ile tersaneler bölgeleri arasında kalan sanayi alanlarıdır. Bu sanayi kuruluşlarının; konumlarının ve iş kollarının detaylı tespiti, dönüşüm sürecine bakışları ve olası davranış biçimleri araştırılmıştır.

### 4.3.1 Dönüşümün Gerçekleşeceği Öngörülen Alan Bütününde Analitik Bakış

Çalışmanın bu etabında Haliç'in kuzey yakasında kıyı boyunca yer alan tersaneler bölgesini içine alan çalışma alanında fiziksel, sosyal ve ekonomik çevreye ilişkin araştırmalar gerçekleştirilmiştir. "1. etap" olarak adlandırılan bu kısımda; sanayi alanları ve tersaneler bölgesinde gerçekleşmesi olası kentsel dönüşüm senaryosunda birinci derecede etkilenen kuşak içinde yer alanlar incelenmiştir. Bu etkilenen kuşak; başta konut alanları olmak üzere, ticaret birimleri, donatı alanları, yollar gibi kenti oluşturan öğelerden oluşan bir alan niteliğindedir. Bu öğelerin meydana getirdiği bir doku olan kent parçasında (1.derece etkilenme kuşağında), dönüşümler sonucunda ortaya çıkacak olan yeni yapının anlaşılabilmesi için her bir parçanın yapısal karakteristiklerinin belirlenmesi bu noktada önem arz etmektedir.

#### 4.3.1.1 Fiziksel Yapı Analizi

Alan genelinde yapılan fiziksel yapı analizlerinde yapı / parsel /ada ölçeklerinde incelemeler yapılmıştır. İnsan yapısı çevrenin tarihsel süreç sonunda geldiği nokta; fonksiyon alanlarının, kat yükseklerinin, bina durumlarının, bina yapım tekniklerinin incelenmesi ile ortaya konmuştur.

#### Fonksiyon analizi;

Fonksiyon analizi; çalışma alanını oluşturan alt bölgeler ve yapı ölçeğinde olmak üzere iki kısımda incelenmiştir.

Alt bölgeler ölçeğinde bakıldığında çalışma alanı sahil şeridi boyunca 2700 m uzanmaktadır. Çalışma alanının brüt alanı yaklaşık olarak 120 ha kadardır. Sınırlar dahilinde yer alan fonksiyonlar;

- Taşkızak Tersanesi ve Haliç Tersanesi (43,30 ha)
- Aynalı Kavak Kasrı(2 ha)
- Askeri Hastane(2 ha)
- Askeri Alan(1,6 ha)
- Parklar(1,4 ha)
- Meslek lisesi ve İlköğretim tesisi alanları
- Konut alanları
- Ticaret alanları
- Sanayi alanları
- Stadyum
- Mezarlık(10,88 ha)

Yapı ölçeğinde yapılan incelemeler ise zemin kat özelinde ve yapı bütününde olmak üzere iki farklı kısımda incelenmiştir.

Yapı bütününde bakıldığında Toplam 2680 yapı içinde %58,2 ile konut alanlarının en yoğun kullanım biçimi olduğu görülmektedir. Bu oranın ortaya çıkmasında kat adetleri analizinde de görülen 11 kata varan kullanımların payı olduğu görülmüştür. Özellikle çalışma alanının Kasımpaşa semt merkezinde yer alan kısımlarında Konut+Ticaret fonksiyonu tespit edilmiştir (%20). Yapı bütününde tamamen ticaret kullanımında olan birimler ise yine çalışma alanının Kasımpaşa semt merkezi olan kısımlarında yoğun olarak bulunmaktadır(%8,3). Kasımpaşa merkezinin çeperlerindeki yerleşim alanlarında da özellikle alt katların depo olarak kullanıldığı konut birimlerinin bulunduğu tespit edilmiştir (%4,4). Sanayi alanlarının ise ağırlıklı olarak çalışma alanlarının Hasköy semti kısımlarında bulunduğu ve yoğunlukta olarak konut fonksiyonundan bağımsız olarak bulunduğu tespit edilmiştir (Sanayi %3 – Konut+Sanayi % 1,2) (Tablo 4.1) (Ek 7).

Tablo 4.1 Çalışma Alanı Yapı Stoku Fonksiyon Özellikleri(Yapı Bazında)

Bina fonksiyonu			
		Frekans	Yüzde %
1	Konut	1559	58,2
2	Ticaret	223	8,3
3	Konut + Ticaret	537	20,0
4	Sanayi	81	3,0
5	Sanayi+Konut	32	1,2
6	Sanayi + Ticaret	4	0,1
7	Konut+Depo	118	4,4
8	Depo	114	4,3
9	Devlet Kurumu	12	0,4
	Toplam	2680	100,0

Zemin kat fonksiyonları incelendiğinde Perakende satış yapan ticarethanelerin yoğun olarak alanda yer ağılığı görülmektedir. Günlük kullanımlara hitap eden bu ticarethaneler özellikle Kasımpaşa semt merkezinde yer almaktadır. Ancak belli bir uzmanlaşma sergilememektedir. Alan içinde ihtiyaca göre homojen dağılmış olan bu birimlerin tersine ‘endüstriyel mutfak ürünleri’ satan ticarethaneler ve ‘yapay çiçek’ satışı gerçekleştiren birimler belli alt bölgelerde uzmanlaşma göstermektedir. Her semtte yer almayan ve yerleşmeye kimlik kazandıran bu uzmanlaşmış birimler tez kapsamında ekonomik yapı analizlerine de konu olmuştur (Tablo 4.2).

Alanda zemin kat fonksiyonu Sanayi olan birimler ise Hasköy semti kısımlarında yoğun olarak yer almaktadır (%13,09) (Ek 8).

Tablo 4.2 Çalışma Alanı Yapı Stoku Zemin Kat Fonksiyon Özellikleri (Çalışma Alanında Uzmanlaşmış Sektörler)(Birim Bazında)

		Frekans	Yüzde %	
Zemin Kat Fonksiyonu	1	Gıda 1 ( Perakende)	224	18.68%
	2	Gıda 2	130	10.84%
	3	Giyim - Konfeksiyon	103	8.59%
	4	**Yapay Çiçek Satışı	35	2.92%
	5	İnşaat Malzemeleri	33	2.75%
	6	Donatı Alanları	58	4.84%
	7	Büro- Ofis	52	4.34%
	8	**Endüstriyel Mutfak Ürünleri	121	10.09%
	9	Perakende Satış	109	9.09%
	10	Otomotiv	50	4.17%
	11	Teknik Servis - Tamir	42	3.50%
	12	Berber - Kuaför	47	3.92%
	13	Ulaştırma	12	1.00%
	14	Finans	14	1.17%
	15	Otel- Konaklama	9	0.75%
	16	Sanayi - Uretim	157	13.09%
	17	Gaz Dağıtım	3	0.25%
		1199	100.00%	

### Kat Adetleri analizi;

Konut kullanımının yoğunluğuna da işaret eden kat yükseklikleri analizinde yapıların %91,5 oranında 5 veya daha az katlı yapılardan oluştuğu tespit edilmiştir (Tablo 4.3) (Ek 9).

Tablo 4.3 Çalışma Alanı Yapı Stoku Kat Adetleri Özellikleri

Kat Adetleri		Frekans	Yüzde	Birikimli Yüzde
			%	
1	1 Katlı	327	12.13	12.2
2	2 Katlı	570	21.14	33.47
3	3 Katlı	572	21.22	54.81
4	4 Katlı	484	17.95	72.87
5	5 Katlı	499	18.51	91.49
6	6 Katlı	174	6.45	97.99
7	7 Katlı	36	1.34	99.33
8	8 Katlı	14	0.52	99.85
9	9 Katlı	3	0.11	99.96
10	11 Katlı	1	0.04	100
	Toplam	2680	99.41	

#### Bina Durumu ve Yapım Tekniği Analizi;

Alan çalışmasının bu bölümünde binaların fiziksel nitelikleri durumları ve yapım teknikleri açısından incelenmiştir. Bina durumları analizinde yapıların %67,16' sinin iyi durumda ve bakım-onarımla günümüze kadar gelmiş olduğu görülmektedir (Tablo 4.4) (Ek 10 ).

Tablo 4.4 Çalışma Alanı Yapı Stoku Bina Durumu Özellikleri

Bina durumu		Frekans	Yüzde
1	İyi Durumda Bakım Ve Onarımla Günümüze Gelmiş	1800	67,16
2	İyi Durumda Restorasyon Görmüş	57	2,13
3	Kotu Durumda Hafif Bakım Onarım Gerektiren	565	21,08
4	Kotu Durumda Esaslı Bakım Onarım Gerektiren	208	7,76
5	Kotu Durumda / Yıkık	40	1,49
6	İnşaat Halinde	10	0,37
	Toplam	2680	100,00

Bina durumları analizinde kötü durumda olan ve hafif bakım-onarım gerektiren yapı stokunun ise (%21,08) yoğunlukta olarak bina yapım teknikleri yığma ve ahşap olan yapılar olduğu görülmektedir (Tablo 4.5) (Ek 11).

Tablo 4.5 Çalışma Alanı Yapı Stoku Bina Yapım Tekniği Özellikleri

Bina yapım tekniği			Frekans	Yüzde
			1	Betonarme
2	Ahşap	107	3,99	
3	Kagir	28	1,04	
4	Yığma	728	27,16	
5	Diğer	1	0,04	
	Toplam	2680	100,00	

#### 4.3.1.2 Sosyal Yapı Analizi

Bu analiz çerçevesinde alandaki konut kullanıcılarının sosyal yaşantılarına dair ipuçlarından yola çıkarak kullanıcı profiline ulaşmak hedeflenmiştir. Türkiye'nin kentsel dönüşüm deneyiminde süreç içinde "asıl kaybeden" pozisyonuna düşmekten kurtulamayan alan kullanıcısının durumu, bu analizin önemini tez çalışması açısından arttırmıştır. Kendi iç dinamiklerinden yola çıkan ve bunların yeniden ele alınmasıyla başlayan dönüşüm süreçlerinin en önemli boyutlarından biri olan sosyal boyut ve bu boyutun öğeleri olan kullanıcılar;

- Yaşadıkları konutların büyüklüğü,
- Konutların mülkiyet durumları,
- Konutların kira bedelleri,
- Konutu değiştirme istekleri,
- Donatı ihtiyaçları,
- Özel araç sahipliliği ve gelir durumları,
- Göç ettikleri yerler ve zamanı,
- Tersaneler bölgesine bakışları,

açısından ele alınmıştır. Kullanıcıların oturdukları meskenlerin çoğunlukta olarak (%77,97) 110 m<sup>2</sup>'den küçük olduğu görülmektedir (Tablo 4.6) (Ek 12).

Tablo 4.6 Çalışma Alanı Yapı Stoku Konut Büyüklüğü Özellikleri

Konut Büyüklüğü			Frekans	Yüzde %	Birikimli Yüzde
			1	80 m kareden küçük	27
2	81–110 m kare	180	67,80	77,97	
3	111–150 m kare	31	11,86	89,83	
4	151 m kareden büyük	27	10,17	100,00	
	Toplam	265	100,00		

Mülkiyet durumu dönüşüm süreci sonucunda ortaya çıkacak maliyetlerin dengesi ve mekanın yeniden organizasyonundaki bütünlük açısından önem taşımaktadır. Konutların mülkiyet durumlarına bakıldığında % 44,07 oranında kullanıcıların oturdukları meskene sahip oldukları görülmektedir (Tablo 4.7).

Tablo 4.7 Çalışma Alanı Yapı Stoku Mülkiyet Özellikleri

Mülkiyet			Sayı	Yüzde %
			1	Kendi mülkü
2	Kiracı	148	55,93	
	Toplam	265	100,00	

Oturduğu meskene sahip olmayan kullanıcılar; yani kiracılar için yapılan incelemede ise ankete katılan hanelerin %91,5'inin 400 YTL'den az bir kira ödediği görülmektedir. (Tablo 4.8) Özel araç sahipliğinin %30,51 olduğu görülmektedir. Ancak bu oran haneye ait olan araçlara aittir. Ortalama hane halkı büyüklüğünün yaklaşık 4 olduğu çalışma alanında (3,99) araç sahipliğinin gerçek oranı % 7,62 olduğu görülmektedir.

Tablo 4.8 Çalışma Alanı Yapı Stoku Kira Bedelleri Özellikleri

Kira Bedeli			Sayı	Yüzde %
			1	100–200YTLarası
2	200–300 YTL arası	22	14,38	
3	300–400 YTL arası	105	68,63	
4	400 YTL üzeri	13	8,50	
	Toplam	153	100,00	
	Cevapsız	112		
	Toplam	265		

Oturdukları konutları %88,14 oranında değiştirmek istemeyen kullanıcıların bu tercihlerinin arkasında ekonomik yetersizliklerin yattığı da çalışma sırasında görülmüştür.

Donatı alanları ihtiyaçlarını %81,36 oranında yetersiz bulan kullanıcılar, eksiklik duydukları donatı ihtiyaçlarını kentin geri kalanından karşılamayı tercih ettiklerini belirtmişlerdir.

Kullanıcıların göç durumları incelendiğinde %78,11'lik bir oranın dışarıdan göç ile alanda oturmaya başladıkları görülmüştür. Ancak göç ettikleri yerlerin nereler olduğundan çok tez çalışması için ne zamandan beri alanda mesken tuttukları ve aidiyet kavramı açısından önem



taşımaktadır. Göç ile gelen kullanıcıların %57,73'ünün 1980 öncesinde, bunun da %50,94'lük kısmının 1950–1980 tarihleri arasında geldiği görülmüştür (Tablo 4.9).

Tablo 4.9 Çalışma Alanı Kullanıcılarının Alana Göçle Gelme Tarihleri

Göç etme zamanı			Sayı	Yüzde
	1	1924 – 1950 arası	18	6,79
2	1951–1980 arası	135	50,94	
3	1981 sonrası	54	20,38	
	Toplam	207	78,11	
	Göç ile gelmeyen	58	21,89	
	Toplam	265	100,00	

#### 4.3.1.3 Ekonomik Yapı Analizi

Haliç'in kuzey yakasında yer alan çalışma alanı içerisindeki ekonomik faaliyetlerin yoğunluğu, ilişki ağlarının izlediği yollar, uzmanlaşmış sektörler ve bu sektörlerde çalışanların alanla olan bağları tezin alan çalışması kısmında önem taşıyan hususlar olmuştur.

Ekonomik hayatın çözümlenmesi aşamasında temel yaklaşım uzmanlaşmış ve uzmanlaşmamış sektörleri birbirinden ayırmak olmuştur. Bu bakış açısıyla uzmanlaşmamış sektörler kentin herhangi bir yerinde de bulunabilecek, rekabet ve dayanışma kavramlarından bağımsız, yığılma ekonomilerinden faydalanmayan ve kentsel dönüşüm sürecini etkilemeyen-süreçten etkilenmeyen sektörlerdir. Uzmanlaşmış sektörler ise yerleşmeye kimlik veren, daha çok istihdam sağlayan (alandaki sektörler özelinde), kısacası ekonomik ilişki ağlarının büyük kısmını oluşturan sektörlerdir. Dönüşüm sürecinde değişmesi öngörülen ekonomik ilişkiler ağının içerisinde bu uzmanlaşmış sektörlerin durumları tez çalışması açısından önem taşımaktadır.

Çalışma alanında uzmanlaşmış sektörler;

- Yapay Çiçek Satısı Gerçekleştiren Ticarethaneler
- Endüstriyel Mutfak Ürünleri Satısı Gerçekleştiren Ticarethaneler
- Sanayi Üretimi Gerçekleştiren İmalathaneler

Olarak tespit edilmiştir. Bu noktada bu sektörlerde faaliyet gösteren firmalardan ticarethanelere; kent içindeki ve alandaki profilini (fiziksel – ekonomik) saptamak amacıyla anket uygulanmıştır. Uzmanlaşma gösteren sanayi imalathaneleri ise dönüşüm sürecinin

tetiklemesi öngörülen alanlardan biri olarak ele alınmıştır. Bu anlamda ekonomik faaliyetleri açıklamak adına sanayi imalathanelerinin konumlarının ve yoğunlaştığı mekanların tespiti diğer etapta ele alınmak üzere belirlenmiştir.

Ticari faaliyetler incelendiğinde uzmanlaşmış sektörlerde yer alan 29 firmadan 16 tanesinin yapay çiçek satışı gerçekleştirdiği, 13 tanesinin ise endüstriyel mutfak ürünleri satışı gerçekleştirdiği görülmüştür. Bu firmalar Çalışma alanının Kasımpaşa semt merkezi kısmında yer almaktadır (Tablo 4.10) (Ek 13).

Tablo 4.10 Çalışma Alanında Uzmanlaşmış İş Kolları

İş Konusu		Sayı	Yüzde %
	1	Endüstriyel Mutfak Ürünleri	13
2	Yapay Çiçek	16	55,17
	Toplam	29	100,00

Bu firmaların %44,83'ünün kendi mülkünde ticari faaliyetlerini gerçekleştirdiği, %55,17'sinin ise kiracı olduğu görülmektedir (Tablo 4.11).

Tablo 4.11 Çalışma Alanında Uzmanlaşmış İş Kollarının Mülkiyet Durumu

Mülkiyet		Sayı	Yüzde %
	1	Kendi mülkü	13
2	Kiracı	16	55,17
	Toplam	29	100,00

Bu iki sektörde faaliyet gösteren 29 firmanın %72,41'nin 1980–2000 yılları arasında kurulduğu görülmektedir. Firmaların %58'i dükkan koşullarından memnun olduğu görülmüştür. Bu firmaların; üretim gerçekleştirmemesi, imal edilmiş malın İstanbul geneline ve diğer illere dağıtılmasında bir basamak görevi görmesi, ayrıca çalışanlarının %87,20'sinin çalışma alanının dışından gelmesi, mülkiyet dokusunun aksine firmaların mekanla olan bağımlı zayıflatan faktörler olmuştur.

Sanayi imalathaneleri incelendiğinde ise bu birimlerin alanın Hasköy semti kısımlarında yer aldığı görülmektedir. Günümüzde gelinen noktada artık bu sanayi imalathanelerinin tersane alanları ile organik bağının kalmadığı görülmektedir. Ancak çalışanları ve ekonomik faaliyetlerinin alana verdiği kimlik açısından sanayi alanlarının tersaneler bölgesi gibi

dönüşüm sürecini tetikleyecek alanlar olduğu öngörülmektedir. Bu anlamda sanayi imalathanelerinin incelenmesine 2. etapta yer verilmiştir.

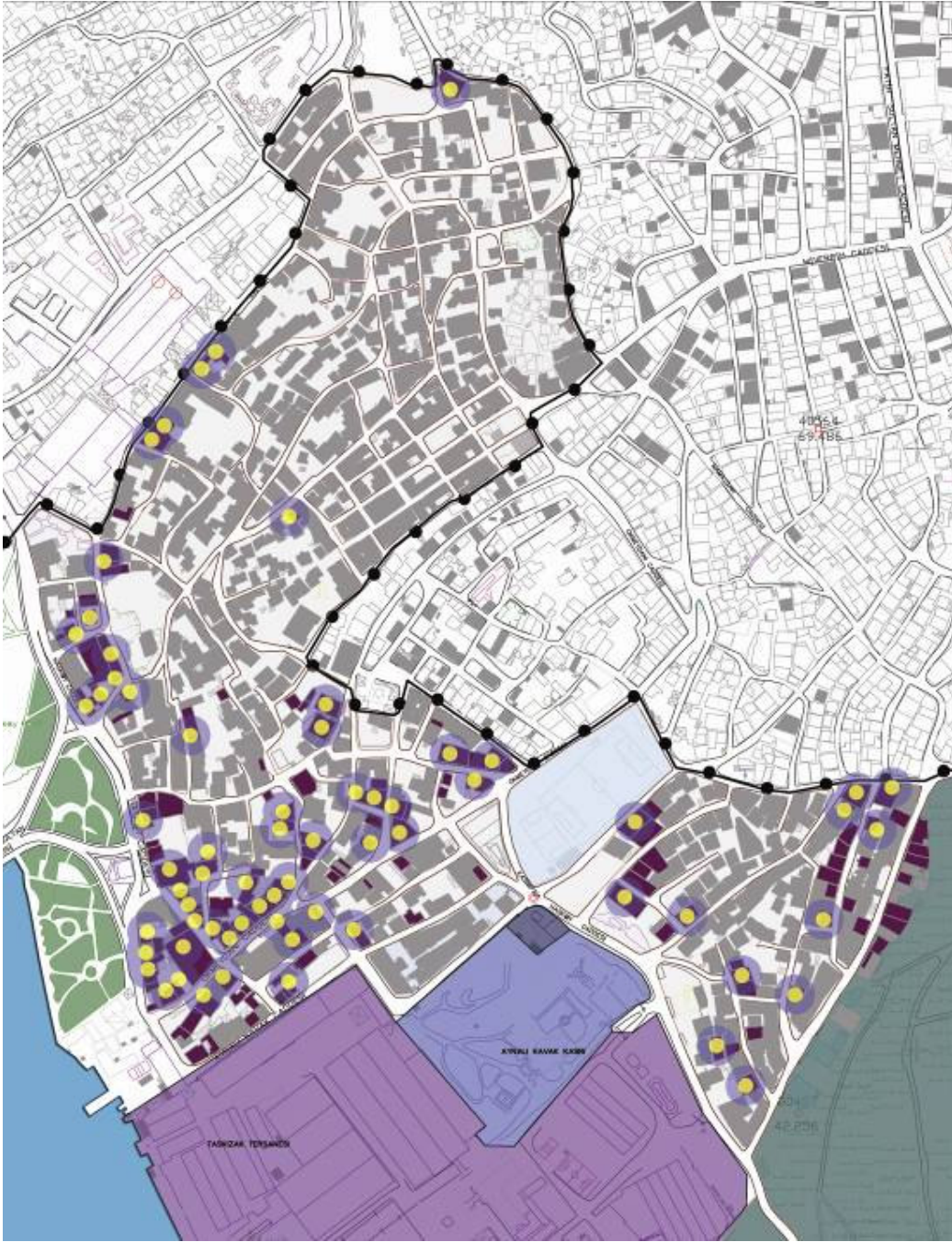
#### **4.3.2 Dönüşümü Tetikleyeceği Öngörülen Alanlara Detaylı Bir Analitik Bakış**

Çalışma alanı bütününde gerçekleştirilen 1. etap analitik alan çalışması sonucunda elde edilen mevcut arazi kullanım desenine göre, özellikle alanın kuzey batısında (Hasköy Mezarlığı ile eski Galata köprüsü arasında kalan alan) küçük sanayi birimlerinin yoğun olarak yer seçtiği ortaya çıkmıştır. Geçmiş yıllarda tersane fonksiyonuyla birlikte yoğunlaşan küçük imalat sanayi birimlerinin oluşturduğu desen, tersaneler bölgesi birlikte bölgede gerçekleştirilmesi olası bir kentsel dönüşüm sürecinde tetikleyici rol üstlenecek alanlar olarak ön plana çıkmaktadır.

Bu bağlamda 2. etap çalışmaları yukarıda sözü edilen küçük sanayi birimlerinin yoğunlaştığı alanda bu birimler ile yapılan anket ve mülakat çalışmaları şeklinde gerçekleştirilmiştir. Burada amaç olası bir kentsel dönüşüm yaklaşımında alanda yer seçen küçük sanayi fonksiyonun dönüşüm sürecine katılım eğilimini ve bu eğilime yön vermesi beklenen faktörlere ilişkin verileri belirlemektir. Bu doğrultuda belirtilen alanda tespit edilen 130 birimden 67 tanesi ile anket çalışması yapılmıştır. Çalışmanın örneklem değeri %51'dir (Şekil 4.11) (Ek 14).

Çalışmada sağlıklı bir şekilde elde edilebilen temel veri başlıkları şöyledir;

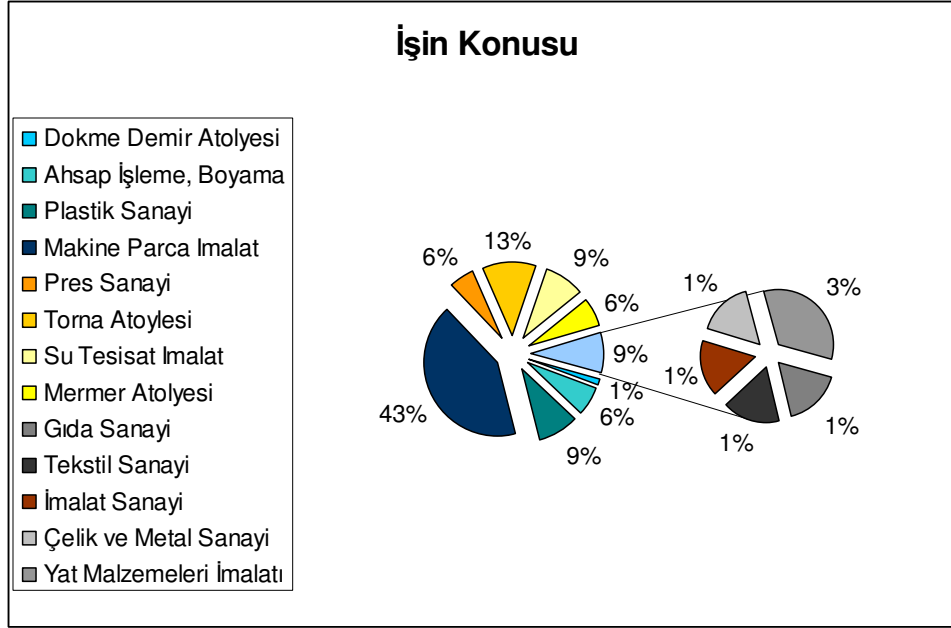
- İşin konusu / Kuruluş yılı (veri aralığı)
- Toplam alan (veri aralığı) / Ek mekan ihtiyacı (evet / hayır)
- İş yerinin nakil edilmek istenmesi? (evet / hayır) / Nereye nakil edileceği?
- Semtın sanayi açısından geleceği (Likert )
- Tersane alanlarının işletmelerine olumlu / olumsuz etkileri
- Tersane yerine gelmesini istediği fonksiyon.



Şekil 4.11 2.Etap Çalışmasında Anketlerin Gerçekleştirildiği Sanayi Birimleri (Ek 15)

### İşin Konusu;

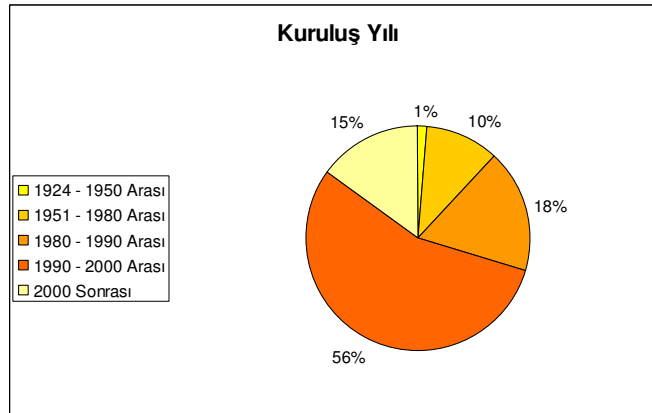
Alanda en yaygın olarak bulunan sanayi işletme türü Makine parçaları imal eden kuruluşlardır (%41,79). Kuruluş tarihleri ile karşılaştırıldığında makine parçası imal eden işletmelerin yaklaşık %65'i 1990 – 2000 yılları arasında kurulmuşlardır (Şekil 4.12).



Şekil 4.12 Sanayi Alanında Yapılan İşin Konusu

#### Kuruluş Yılı;

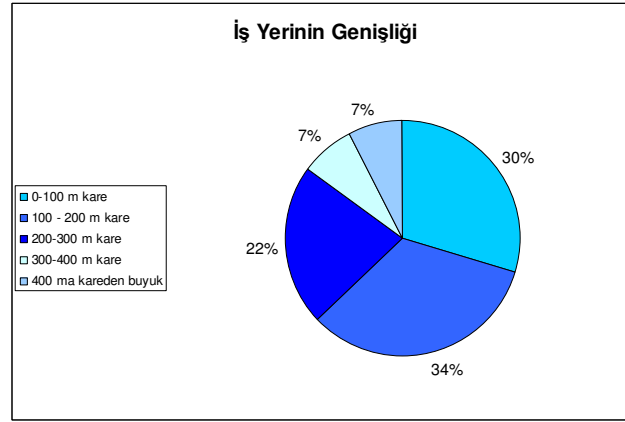
Kuruluş yılları incelendiğinde işletmelerin %28'i 1950 – 1990 yılları arasında kurulmuştur. İşletmelerin %56'sı ise 1990 yılından sonra kurulmuştur (Şekil 4.13).



Şekil 4.13 Sanayi Alanında İşletmelerin Kuruluş Yılları

#### İş Yerinin Genişliği Ve Ek Mekan İhtiyacı;

Alanda 100 m<sup>2</sup>'den küçük iş yerlerinin oranı %30 iken, 100–300 m<sup>2</sup> arasında olan iş yerleri %56 oranındadır. İşletmelerin %63'ü ek mekana ihtiyacı olmadığını belirtmiştir (Şekil 4.14).



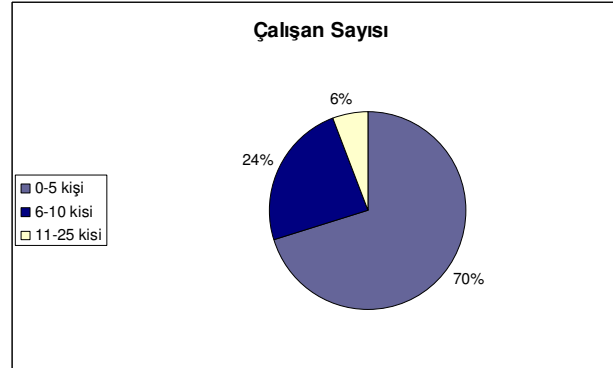
Şekil 4.14 Sanayi Alanında İşletmelerin İşyeri Genişlikleri

### Mülkiyet;

Alandaki işletmelerin %43'ü işletmecinin mülküdür. Kira bedellerine bakıldığında ise işletmelerin %95'inin kira bedeli 1000 YTL'nin altında, %51 ise 500 YTL'nin altındadır.

### Çalışan Sayısı;

İşletmelerin %70'i (0-5 kişi) Aralığında, %24'ü (6-10 kişi) Aralığında, %6'sı (11-25 kişi) aralığında işçi çalıştırmaktadır (Şekil 4.15).

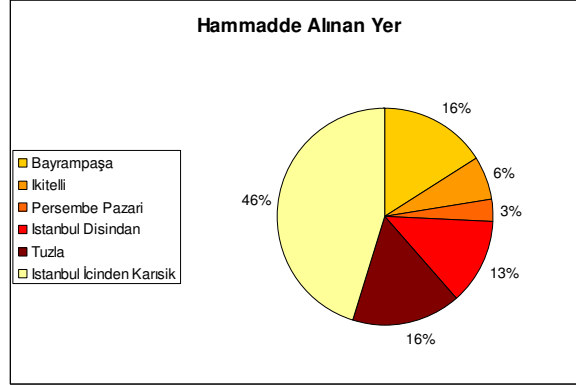


Şekil 4.15 Sanayi Alanında İşletmelerde Çalışan Sayıları

### Hammadde Alım – Ürün Satım Ve İş Yerini Nakletme İlişkisi;

İşletmelerin ham maddeyi nereden aldıklarına bakıldığında bu kuruluşların %94'ünün İstanbul içinden hammaddeyi temin ettiği görülmektedir. Bu oran içerisinde öne çıkan en önemli üç sonuç Tuzla (%7,5), Bayrampaşa (%7,5), İkitelli (%3)'den alınan hammaddedir.

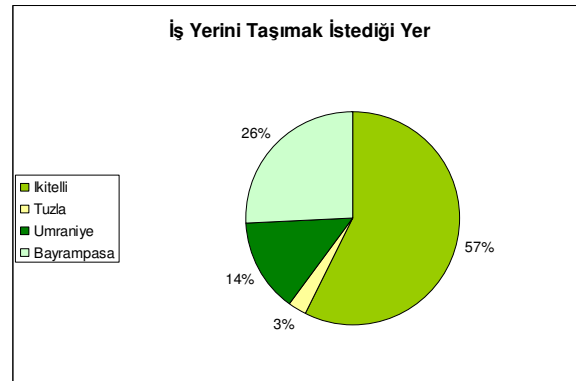
Ayrıca üretilen ürünün satıldığı yerlere bakıldığında % 47 oranında Türkiye geneline, % 53 oranında ise İstanbul ve çevre illeri sonucu ortaya çıkmıştır (Şekil 4.16)



Şekil 4.16 Sanayi Alanında İşletmelerin Hammadde Temin Ettiği Yerler

### İş Yerini Nakletmek İstemesinin Nedeni Ve Nakletmek İsteddiği Yer;

İş yerlerini nakletmek isteyen %51'lik kesimin %65'lik kısmı Alt yapı konusundaki sorunlardan kurtulmak ve Organize sanayi bölgesinin avantajlarından yararlanmak için iş yerini nakletmek istediği görülmektedir. İş yerlerini nakletmek isteyenlerin 4 tercihi bulunmaktadır; Bayrampaşa, Ümraniye, İkitelli, Tuzla. İşletmelerini nakletmek isteyenlerin %57 sinin ilk tercihi İkitelli sanayi bölgesidir (Şekil 4.17).



Şekil 4.17 Sanayi Alanında İşletmelerin İş Yerlerini Taşımak İstedikleri Yerler

### İş Yerini Hangi Koşullarda İş Yerini Taşımak İster;

İş yerlerini nakletmeyi düşünen işletmeler, %44 oranında 'Aynı büyüklükte bir iş yeri gösterilmesi durumunda', %47 oranında 'Mali destek' gösterilmesi, %9'u ise 'Vergi kolaylığı' sağlanması durumunda iş yerlerini nakledebileceğini belirtmiştir.

### Sanayicinin Semtın Sanayi Geleceği Hakkında Görüşleri;

İşletmecilerin %92,5'i semtin sanayi geleceğini 'olumsuz yönde ilerleyen' ve 'durağan' olarak nitelemektedir.

### Tersanenin İşine Etkisi;

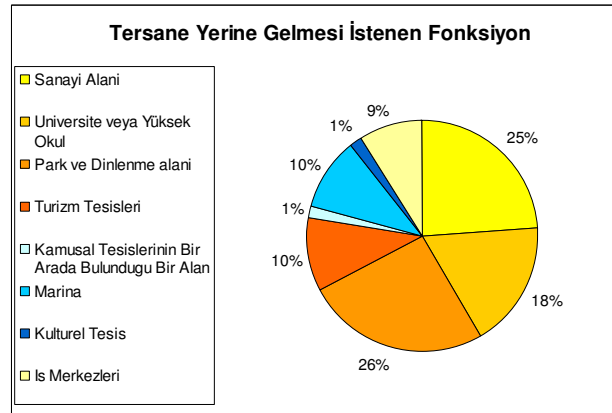
İş yeri sahiplerinin % 70'lik bir kısmı Tersane alanının kendi işine hiçbir etkisi olmadığını belirtmiştir.

### Tersane Bölgesinin Yerine Gelmesini İstediği Fonksiyon

Sanayi üretim sürecinde çalışanlarla yapılan anketler ve mülakatlar sonucunda tersane bölgesi yerine gelmesini istedikleri fonksiyon alanları aşağıdaki gibi belirtilmiştir (Şekil 4.18 );

- Üniversite Veya Yüksek Okulları
- Turizm Tesisleri
- Marina
- Kamusal Ve İdari Birimlerin Bir Arada Bulunduğu Bir Alan
- Sanayi Alanı
- İş Merkezleri
- Kültürel Tesis
- Park ve Dinlenme Alanları

Bu değerlerin yanı sıra iş yeri sahiplerinin %91'i Dönüşüm sürecinde üzerlerine düşen özveriyi sağlamak konusunda istekli olduğu görülmektedir.



Şekil 4.18 Sanayi Alanında İşletmelerin Tersaneler Yerine Gelmesini İstediği Fonksiyon



#### 4.4 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde Haliç tersaneler bölgesi ve geri alanında yer alan oluşum; İstanbul bütünlüğü içerisinde stratejik konumunun belirlenmesi amacıyla incelenmiştir. Bu analitik araştırma konum, çevre ilişkileri, doğal yapı, ulaşım, tarihsel gelişim, planlama deneyimleri ve alan çalışmasından oluşan süreçlerden oluşmaktadır.

Çalışmaya konu olan Haliç; İstanbul'un tarihi çekirdeği olan yarımada'nın coğrafi olarak varolmasını sağlayan su yoludur. Suyoluna paralel uzanan tepe, yamaç ve vadilerden oluşan doğal yapısı yerleşmeler tarihi içinde Haliç'e birçok avantaj sağlamıştır. İki kıyıyı birbirinden ayıran Haliç, yine bu kıyıları kayıkları, iskeleleri ve kente giriş kapılarıyla, ilerleyen dönemlerde köprüleriyle birbirine bağlamaktadır. Günümüzde Haliç kara, demir ve deniz yolu ulaşımı açısından tarihi çekirdeği, tüm metropoliten alanına bağlayan stratejik bir konumda yer almaktadır.

Tarihsel süreç içerisinde milattan önce 7.yy.da Megaralı Grekler tarafından bir koloni şehri olarak kurulan İstanbul, Roma ve Doğu Roma dönemlerinde ülke gelirlerinin toplandığı bir merkez haline gelmiştir. Osmanlı'nın merkeziyetçi siyasi yapısıyla birlikte önemli bir kutup haline gelen kentin silueti; Tarihi Yarımada ve Haliç'teki Osmanlı etkisiyle birlikte değişmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında, Ankara'nın başkent olması ile birlikte nüfus açısından bir çözülme sürecine girse de İstanbul, günümüze kadar gelen süreçte hep önemli bir merkez olmaya devam etmiştir.

Cumhuriyet döneminde İstanbul içerisinde Haliç; kalkınma, sanayileşme, hızlı kentleşme ve gecekondulaşma, sanayisizleşme ve kentsel dönüşüm süreçlerinden geçerek günümüze kadar gelmiştir. Haliç'in günümüze ulaşan doğal değerlerinin yanısıra, endüstriyel mekan kimliği de önemli bir değer niteliğindedir.

Dünyanın en önemli doğal limanlarından birisi olan Haliç, Türkiye'nin endüstriyel gelişiminin de çekirdeği olmuştur. Buhar enerjisinin icadına tanıklık eden 5,5 asırlık sanayi geçmişi, kimlik değerinin yanısıra mimari-kültürel miras olma açısından da tez kapsamında önem taşımaktadır.

Haliç'te yaşanan planlama deneyimlerinde, bu alanlarda gözlenen sanayi gelişiminin desantralize edilmesinin ya da belli oranlarda sağlıklılaştırılmasının gerekliliği her dönemde vurgulansa da (H.Elgötz Planı 1933, Prost Planı 1937, Gerhard Kessler önerileri 1949, Prof. Piccinato önerileri 1958–1960, Suriçi İmar Planı 1964, Sanayi Planları 1966, Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı 1990, İstanbul Metropolitan Alanı Çevre Düzeni Planı 2006)

1985'te Dalan operasyonları olarak anlatılan bölümde sözü edilen dönüşüm çabaları endüstriyel mirası gözardı eder nitelikte olmuştur. Haliç kıyısında bulunan fabrikaların sayısının 19.yy.da 151 iken bugün 10'u geçmemesi de bunun bir göstergesidir.

Bu kıyı şeridinde bulunan, Silahtar Ağa Elektrik Fabrikası, Feshane-i Amire, Cibali Tütün Fabrikası, Sütlüce Mezbahası, Lengerhane ve Hasköy Tersanesi özgün değerleri korunarak ya da korunamamaya getirilen noktasal (yapı ölçeğinde) dönüşüm uygulamalarına konu olmuşlardır. Bu noktada İstanbul Tersaneleri olarak anılan, Haliç-Taşkızak ve Camialtı tersanelerinin tüm bu dönüşüm uygulamalarını bütünleştirebilecek olan stratejik konumu da tez kapsamında önem taşımaktadır.

Bu noktadan sonra bölüm kapsamında; kuzey kıyı şeridinin 2km'lik bir kısmını kaplayan tersaneler alanı ve geri bölgesinde (kıyıda 400-600m içeriye doğru, yürüme mesafesinde) yer alan konut ve diğer fonksiyon alanlarını kapsayan bir bölümde alan çalışması gerçekleştirilmiştir.

Bu alan çalışmasının çerçevesini kentsel dönüşüm kavramı belirlemiş ve analitik girdiler bu çerçevede değerlendirilmiştir. İki etapta oluşan çalışma; dönüşümü tetikleme öngörülen unsurlar (tersaneler ve sanayi alanları) ve dönüşümün gerçekleşeceği öngörülen alan bütününde gerçekleştirilmiştir. Bu alanlardaki fiziksel, sosyal ve ekonomik çevre sorgulandıktan sonra sanayi alanları üzerinde yoğunlaşarak bu birimlerin; genel karakteristik yapıları ve tersane alanlarındaki olası bir dönüşüme karşı verecekleri reaksiyonların eğilimleri saptanmaya çalışılmıştır.

## 5. ÇALIŞMA ALANINA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Tez çalışması kapsamında, irdelenen teorik çerçeve ve yapılan alan çalışması doğrultusunda iki etaplı bir sonuç bölümü geliştirilmiştir. Bu etaplara iki ayrı alt bölüm olarak ortaya konmuştur. İlk olarak çalışma alanındaki sanayi fonksiyonunun yer seçimi, belirli kriterler doğrultusunda tartışılıp değerlendirilmiştir. Buna bağlı olarak, alanda faaliyet gösteren küçük sanayi birimlerinin dönüşüm potansiyelinin varsayımlar doğrultusunda değerlendirilmesi yapılmış ve ilintili sonuçlar tartışılmıştır. İkinci alt bölümde ise çalışma alanında gerçekleşecek olası bir dönüşüm sürecinde alanda yer seçecek fonksiyonların seçim süreçlerine ilişkin bir değerlendirme modeli kurgulanmıştır.

### 5.1 Tersaneler Ve Çevresinde Konumlanan Küçük Sanayi Fonksiyonunun Yer Seçimi ve Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi

Küreselleşmeyle birlikte metropol özelliği gösteren kentlerde artan ulusal ve uluslararası sermaye yatırımları bu kentlerin gelişme eğilimleri (sanayinin merkezden çekilmesi) ve makroformları üzerinde önemli bir belirleyici etken olmuştur. İstanbul metropoliten alanı da tipik olarak bu gelişim süreçlerinin gözlemlendiği bir örnektir. “Kuruluş yıllarında ticaret ve küçük el sanatları birimlerinin yer aldığı tarihi şehir merkezi, metropoliten şehrin gelişme eğilimleri doğrultusunda kabuk değiştirmiş ticaret alanlarıyla birlikte, konut bölgelerinde de küçük üretim birimleri yer almaya başlamıştır” (Giritlioğlu vd., 1998; Giritlioğlu ve Yüzer, 2003). Tarihi merkez ve yakın çevresinde konumlanan küçük üretim birimleri güncel eğilimler doğrultusunda merkez dışına yöneltilmiştir. Ancak yine de bu birimlerin önemli bir bölümü faaliyetlerini devam ettirmektedirler. Bu eğilimin sebepleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Kuruluş maliyetinin minimum olması;

Üretim birimlerinin yerleştiği alanların genellikle süreç içinde değişen kullanıcı profiline bağlı olarak, yapısal bakımsızlık, altyapı sorunları, vb. sorunlar yüzünden düşüşe geçmiş alanlar olması

- Piyasaya yakın olma;

Bölgede oluşmuş mevcut pazara dahil olma ve ürünün pazarlanmasındaki ulaşım maliyetinin en aza çekilmesi

- Fazla sermaye gerektirmeyen sektörlere uygun piyasanın mevcut olması;

Genellikle düşük kalitede fason üretim yapan birimlerden oluşan bu sektörel yapının büyük

alanlara gereksinim duymaması ve genellikle mevcut konut dokuları içinde mekan gereksinimini çözebilmesi

- Kalifiye ve kalifiye olmayan ucuz işgücü sunuşu;

Bu birimlerde gerçekleştirilen üretimin daha çok ucuz iş gücü istihdam ediyor olması kabulüyle, bu alanlarda ya da yakın çevresinde ucuz işgücüne uygun konut potansiyelinin bulunması

- Ara madde ürün kullanan üretim birimlerinin birarada bulunması;

Üretim birimlerinin birbirleriyle sektörel olarak ilişkili olmaları

- Merkezin kayıt-dışı ekonomik faaliyetlere uygun zemin oluşturması;

Bu birimlerin üretim maliyetlerini aşağı çekebilmek adına, çalışan işgücünün büyük bölümünü ve hatta iş yerlerini (konut alanları içinde faaliyet göstermeleri nedeniyle vergi denetimin daha kontrolsüz olmasından faydalanarak) resmileştirmemeleri (Giritlioğlu ve Yüzer, 2003)

Bu avantajlardan dolayı merkez ve çevresinde yer seçen küçük üretim birimlerinin oluşturduğu nitelsiz çalışma koşulları, ulaşım problemi ve görsel kirlilikle birlikte teknolojik gelişmeler koşutunda üretim yöntemleri ve pazarın değişmesi ve merkez dışında yeni üretim birimlerinin gelişmesi gibi etkenler, bu birimlerin merkezden taşınmasını gündeme getirmiştir (Giritlioğlu, 1996).

Bu alt bölümde üretilecek olan sonuç, tezin temel varsayımına paralel olarak; Tersaneler Bölgesi ve geri alanının kentsel dönüşüm kapsamında ele alınarak sanayiden arındırılması gerekliliğinin gerekçeleriyle birlikte ortaya konması ve alandaki mevcut potansiyelin buna uygun olup olmadığının, tezin alt kabulleri paralelinde, değerlendirilmesidir. Bu değerlendirmeler iki başlık altında toplanmıştır;

1) Teorik gerekçeler ışığında bölgenin sanayiden arındırılması gerekliliğinin değerlendirilmesi,

2) Alan çalışmasında elde edilen verilerin tezin varsayımları doğrultusunda sınanması/yorumlanmasıyla bölgedeki sanayi fonksiyonunun dönüşüm potansiyelinin değerlendirilmesi.

### 5.1.1 Çalışma Alanındaki Küçük Sanayi Yer Seçiminin Değerlendirilmesi

Teorik çerçeveden bakıldığında, tersane ve sanayi fonksiyonunun bulunduğu tarihsel dönem bağlamındaki yer seçimi yanlışlığı ve bu alanların sanayiden arındırılarak kentsel dönüşüm çerçevesinde değerlendirilme gerekliliği, tez çalışması kapsamında aşağıdaki başlıklar altında açıklanacaktır:

- Üst ölçekli plan kararları,
- Çevresel etkiler,
- 2010 Avrupa Kültür Başkentliliği.

#### *Üst ölçekli plan kararları bağlamında değerlendirme;*

Daha önceki bölümlerde irdelendiği gibi İstanbul'da belirginleşen sanayi alanlarının tarihi Osmanlı'nın son dönemlerine, 19. yüzyıla dayanmaktadır. Kentin tarihsel gelişiminin de bir sonucu olarak bu sanayi alanları Eminönü ve Eyüp ilçelerinde yoğunlaşmıştır (Kasımpaşa'da kurulan tersane ile birlikte Haliç çevresinde kontrolsüz bir biçimde gelişen un fabrikaları, yağhaneler, kumaş fabrikası (feshane) halat fabrikası). Cumhuriyet dönemiyle birlikte planlı büyüme hedefiyle yapılan çalışmaların ilk ciddi ürünü İstanbul için 1937 yılında Prost'un hazırlamış olduğu nazım planıdır. Bu planda sanayi fonksiyonuna özellikle ayrılan bir alan olmamasına karşın sanayinin surlardan 500 metrelik bir koruma bandı sonrasında yer seçebileceği ifade edilmiştir. Bu karar doğrultusunda 1954 yılında yürürlüğe giren Beyoğlu nazım planına kadar, çoğu küçük imalat (sanayi) olmak üzere, belirtilen sınırların dışına birçok sanayi işletmesi kurulmuştur. 1954 Beyoğlu Nazım İmar Planı ile İstanbul'daki sanayi ilk defa bir plana bağlanmıştır. Haliç'in Beyoğlu sahilleri gayri sıhhi müesseseler ve antrepolara ayrılırken Levent, Bomonti, Abide-i Hürriyet ikinci ve üçüncü sınıf işletme alanları olarak belirlenmiştir. Kasımpaşa ve Kağıthane Deresi arası ile Kağıthane Atış poligonu arası ise birinci sınıf sanayilere ayrılmıştır (İSO, 1981; Yüzer, 2002). 1955 planı ile Paşabahçe, Şişecam, Beykoz deri fabrikaları onaylanmış ve Topkapı, Haznedar, İstinye sanayi alanlarına ilaveler yapılmıştır. 1950'li yılların sonlarına doğru Topkapı, Zeytinburnu ve Haliç çevresi gibi eski sanayi alanlarına ek olarak Kazlıçeşme, Kartal, Bomonti, Kağıthane ve Haliç sanayi alanlarının yoğunlaştığı alanlar olarak ön plana çıkmıştır (Güzelsu 1985; Yüzer, 2002).

1966 yılında hazırlanan ve kabul edilen İstanbul Sanayi Nazım İmar planı gittikçe kontrolden çıkan sanayi alanlarının dizginlenmesi yönünde kararlar barındıran ilk plan

olması açısından oldukça önemlidir. İlk defa bu planla İstanbul Metropolitan Alanı için 'desantralizasyon' kavramı gündeme getirilmiştir. Plana göre, büyümenin yerleşik alandan daha büyük bir çerçevede ele alınması, öncelikle Doğu Marmara ve Trakya Alt Bölgesi ve daha sonra İstanbul Metropolitan Alan sınırları içinde düşünülmesi gerektiği vurgulanmıştır (Zaimoğlu, 1971). Bu doğrultuda sanayinin desantralizasyonu sağlamak amacıyla batı-doğu yönünde yeni akslar oluşturmaya yönelik öneriler geliştirilmiştir. Bununla birlikte metropolitan alan bütününde birinci, ikinci ve üçüncü sınıf sanayi işletmeleri belirlenerek şeker fabrikası, petrol tasfiyehanesi, çimento fabrikası, gemi inşaat ve tamiri, demiryolu teçhizatı imali gibi bazı birinci sınıf sanayi türleri yasaklanmış, İstinye ve Haliç kıyılarındaki sanayi alanları iptal edilmiştir. Ancak plan kararı olarak Haliç kıyıları için yasak getirilmesine rağmen mevcut sanayi alanlarının çevresinde düşük gelir gruplarının gelişimine paralel olarak sanayiler Haliç'in iki kıyısı ile Topkapı-Maltepe civarına sığramıştır (İSO, 1981; Yüzer, 2002).

1980'de onaylanan İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında, İstanbul'un öneminin ülke yararına artırılması, ülke kalkınmasına uyumlu olarak, metropolün büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılması ana amaç olarak ortaya konmuştur. Ancak, bu amacın İstanbul'un ülke ve Dünya'ca bilinen özdeğerinin yitirilmeden gerçekleştirilmesi gerekliliği de vurgulanmıştır. Bu doğrultuda, doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması ve sanayinin fonksiyonel kirliliği dikkate alınarak sanayi alanlarının planlanması, planın önemli hedeflerindedir. Planda bu hedeflere yönelik geliştirilen politikalar arasında çalışma konusu bağlamında aşağıdaki başlıklar göze çarpmaktadır:

- Sanayinin metropolitan alandan desantralizasyonu eğilimlerinin yönlendirilmesi,
- Sanayi eğilimlerinin düzenlenmesi ve değerlendirilmesi,
- Kirlletici nitelikte sanayinin metropol içinde kurulmaması,
- Kamunun yönlendirmesi ile sanayinin kirlletici niteliğinin teknolojik önlemlerle giderilmesi.

Bununla birlikte nazım planda, 1966 tarihli sanayi alanları nazım planının sanayi alanları hükümlerinin geçerliliklerini korudukları belirtilmiştir. Buna göre metropolitan alan bütününde belirlenen birinci sınıf sanayi türlerinin yasağı ve İstinye ve Haliç kıyılarındaki sanayi alanlarının iptal kararları geçerliliğini korumuştur. Ancak planda iptal edilen alanlar aktivitelerine devam etmişlerdir.

1995 yılında onaylanan İstanbul metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı, İstanbul'un artık bir tarih, bilim, kültür, ticaret, hizmet ve sanat şehri vizyonuna sahip olmasını amaçlamıştır. Bu noktadan hareketle planda, sanayi alanları ile ilgili sıhhileştirme, dönüşüm ve desantralizasyona yönelik kararlar üretilmiştir. Şehir içinde bulunan küçük ve orta ölçekli sanayiler için belirlenen planlı alanlarda sektörlerine göre çözüm bulmak ve mevcut sanayiden boşalan bu alanları çöküntü alanı olmaktan kurtarmak hedeflenmiştir (örneğin; Tarihi Yarımada ve Haliç çevresindeki sanayilerin İkitelli OSB'nde toplanması öngörülmüştür). Bununla birlikte, kirletici niteliğe sahip, İstanbul'a sağladığı katma değeri az, çok fazla elektrik, su kullanan ve şehir içinde bulunan büyük sorunlu sanayi alanlarının da şehir dışına çıkarılması öngörülmüştür.

2006 yılında İstanbul Metropoliten Planlama Bürosu tarafından hazırlanan yüzbin (1:100.000) ölçekli İstanbul İli Çevre Düzeni Planı da 1995 Nazım planı gibi 'Dünya Kenti İstanbul' vizyonu ile oluşturulmuş ve bu vizyonu gerçekleştirmeye yönelik stratejileri içeren bir yaklaşımla hazırlanmıştır. Bu planda da metropoliten alan içinde konumlanan sanayi alanlarının desantralizasyonuna ilişkin kararlar ön plana çıkmıştır. Bu kararlardan bazıları şunlardır:

*Mekansal Gelişme Stratejileri başlığı altında değerlendirilen;*

- Metropoliten alan içerisindeki sanayi alanlarının 'sanayi işlevi farklılaştırılacak alanlar' olarak belirlenmesi,
- Metropoliten alan içerisinde, özellikle havza içerisindeki sanayi alanlarının 'mevcut sınırlar içinde sağlıklılaştırılacak alanlar' olarak belirlenmesi ve teşvik edilmesi,

*Makroform Stratejileri (Şehrin Gelişim Stratejileri) başlığı altında değerlendirilen;*

- İstanbul sisteminde yer alması artık ekonomik olmayan faaliyetlerin desantralizasyonuna gidilerek, yeni işlevlere yer açılması,

*Merkezi İş Alanı (MİA) ve çevresine yönelik stratejiler altında değerlendirilen;*

- Sanayiden boşalan alanlarda; kültür endüstrileri, eğitim, bilişim, finans sektörü ve diğer üst düzey hizmetlerin yer seçmesi, prestij alanları, otel bölgeleri, kültür ve kongre merkezleri, festival ve fuar alanlarının gelişmesi.

Bunların yanısıra önceki planlardan farklı olarak, sanayi üretim yapısının niteliksel ve niceliksel olarak değişimi kapsamında sosyal yatırımlara (niteliksiz işgücünün yönelebileceği yeni iş alanları, eğitim programları gibi) yönelmesi gerekliliği

vurgulanmıştır.

**Sonuç olarak;** 1966 tarihli İstanbul Sanayi Nazım İmar Planı'ndan itibaren İstanbul metropolünde sanayi gelişmesinin kontrol altında tutulmasına yönelik çabalar üst ölçekli plan hükümlerinde karşılığını bulmuş olmasına rağmen uygulamada tam olarak başarılı sonuçlar elde edildiği söylenememektedir. İstanbul için 1966, 1980, 1995 yıllarında yapılmış ve 2006 tarihli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı\* da dahil olmak üzere bütün planlarda, yukarıda belirtilen amaçlar, hedefler ve gerekçeler doğrultusunda sanayinin yer seçimini, sanayinin özelliğine (ölçeği, türü, istihdam özellikleri) de bağlı olarak metropoliten alan dışına yönlendirme eğilimi vardır. Bu eğilim son iki planda, üzerinde daha çok durulan İstanbul Metropoliten Alanı'na ülkesel, bölgesel (küresel) platformda yüklenmek istenen 'Dünya Kenti' olma vizyonu doğrultusunda desteklenen önemli bir stratejik tavidir. Metropoliten alan dahilinde, özellikle kent merkezinde, sanayiden boşalan alanların kente biçilen bu üst kimlik bağlamında üst düzey hizmetler sektörü ile kente yeniden kazandırılması hedeflenmektedir.

Tez çalışmasına konu olan Tersaneler Bölgesi ve geri alanı da üst ölçekli plan hükümleri bağlamında değerlendirildiğinde; atıl durumda sayılan Haliç ve Taşkızak Tersaneleri ve geri alanlarında konumlanmış küçük imalat birimleri plan kararları doğrultusunda alanda yer almaması gereken fonksiyonlardır. 1995 tarihli Nazım İmar Planı'yla Tarihi Yarımada ve Haliç çevresindeki üretim birimlerini bölgeden tavsiye etmek için İkitelli OSB düzenlenmiş olmasına rağmen çalışma alanında tespit edilen 80 civarındaki küçük imalat birimi bu kararın uygulanmasında tamamen başarıya ulaşamadığının göstergesidir. Tekrar vurgulamak gerekirse; yürürlükte olan İstanbul Çevre Düzeni Planı kararları doğrultusunda da çalışma alanında yer alan küçük imalat birimleri bölgeyi terk etmelidir.

### ***Çevresel etkiler bağlamında değerlendirme;***

İçinde yaşadığımız yüzyıldaki hızlı nüfus artışı ve kentleşme, insanın doğa ile olan ilişkisinden oluşan sistemde (ekosistem) bazı dengesizliklerin doğmasına yol açmıştır. Artan kent nüfusunun gereksinim duyduğu besin maddelerinin üretim ve dağıtımını, ulaşım araçlarının hızla artması, sanayileşmenin ve teknolojik ilerlemelerin doğal çevre üzerinde yarattığı olumsuz etkiler bu dengesizlikleri oluşturan başlıca etmenlerdir (Keleş, 1993).

---

\* Tez teslim aşamasında bu plan hakkında devam eden dava, planın iptali hükmüyle sonuçlanmış ve plan müellifleri de yeni revizyon planı hazırlama süreci içine girmişlerdir.



Genel olarak ekonomik gelişmeler koşutunda ortaya çıkan çevresel sorunların kullanıcıya olan etkileri doğrudan ve dolaylı etkiler olarak ikiye ayrılabilir;

- Toplum refahı ve sağlığına doğrudan doğruya zarar veren etkiler (hava kirliliği, gürültü, pislik, kalabalık gibi nedenlerle yaşam kalitesinin bozulması),
- Toplum refahı ve sağlığına dolaylı olarak zarar veren etkiler (ülkelerin biyolojik sistemlerine verilen ve dolayısıyla insanların gelecekteki beslenme olanaklarını tehlikeye sokabilecek zararlar).

Sanayileşme ve koşutunda oluşan kentleşme, toplumun ekonomik ve toplumsal gelişmesine katkıda bulunan olumlu etmenleri kentlerde toplamakla birlikte, kentsel çevre üzerinde çeşitli olumsuz sonuçları da beraberinde getirmektedir. Gelişmiş ve sanayileşmiş ülkelerde, sanayi ve buna bağlı olarak oluşan su, hava, toprak ve gürültü kirliliği, insan sağlığını ve refahını doğrudan etkileyen çevre sorunlarını yaratan etmenlerin başında yer alırken, sanayi kuruluşlarından atılan atık sularla katı maddelerin taşınması, kentlerin temizliği, ulaşımın örgütlenmesi ve kentsel yaşamın kalitesinin genel olarak bozulması ise dolaylı etkileyen çevresel sorun kaynakları olarak ortaya çıkmaktadır (Keleş, 1993).

Çevre kirlenmesinin yoğunluk kazandığı bölgeler, kirlenme sorununu yaratan ve artıran etmenlerin yer aldığı bölgelerdir. Bu bölgelerin başında türlü sanayi dallarından hemen hemen hepsinin bolca bulunduğu sanayi bölgeleri (özellikle ağır sanayi bölgeleri) ve kentleşmenin yoğunlaştığı büyük metropoliten alanlar gelir. Ölçeği ne olursa olsun bir sanayi kuruluşu kısaca, hammadde, işgücü, su ve enerji kullanarak ürün ve atık üreten bir mekanizma olarak tanımlanabilir. Bu mekanizmanın ürettiği atıkları kirleticilik niteliklerine göre aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Endüstriyel atık kirlilikleri:
  - Atık sular: Proses suları, evsel nitelikli atık sular, soğutma suları,
  - Baca ve havalandırma sistemlerinden havaya salınan gaz ve partiküller: Yanma gazları, prosesten kaynaklanan gazlar (uçucu organikler vs), kül ve kurum,
  - Katı atıklar: Endüstriyel ve evsel nitelikli arıtma çamurları; evsel nitelikli katı atıklar; ambalaj atıkları,
  - Tehlikeli Atıklar: Tehlikeli madde içeren endüstriyel arıtma çamurları; bu niteliği taşıyan kimyasal yan ürünler,
  - Tıbbi Atıklar: Sanayi kuruluşunda bulunan sağlık birimi atıkları,
  - Radyoaktif Atıklar (Radyoaktif madde kullanılan sanayilerde),
- Gürültü kirliliği: İç ve dış çevreye salınan rahatsız edici sesler de kirlilik yaratan bir atık olarak düşünülebilir,

- Görüntü Kirliliği: Cephesi yıpranmış, boyası dökülmüş, solmuş, çevreye kötü görünen binalar, kurallara uygun olmayan ilan ve reklam tabelaları, aydınlatma direkleri, vb.\*

Sanayileşmenin çevre üzerindeki etkileri, bir sanayi dalından ötekine ve yarattığı sorundan soruna göre değişkenlik gösterir. Örneğin; metalürji sanayisi, üretimde çok miktarda su ve enerji kullandığı için ve minerallerin kullanılabilir duruma getirilebilmesi işlemleri nedeniyle su ve hava kirlenmesi yaratırken kimya ve petrokimya sanayileri, en çok su tüketen ve dolayısıyla sentetik ve organik atıklarla suyu kirleten sanayi türleridir. Yangın ve patlama tehlikeleri de bu sanayi kuruluşlarının çevre üzerindeki tehditleri olarak sayılabilir.

Sanayiye ilişkin bir başka çevresel etki, sanayi için gerekli ulaşım/nakliye sisteminin yarattığı kirliliktir. Genel olarak ulaşımın çevre üzerinde yarattığı bilinen olumsuz etkiler (hava, gürültü, görüntü kirliliği), metropoliten alan içinde yer seçen sanayinin ulaşım sistemleri göz önünde bulundurulduğunda etkisini daha fazla hissettirmektedir. Bunun sebepleri arasında sanayi ulaşımı için gerekli ağır tonajlı, hammadde veya ürün taşımaya yönelik vasıtaların;

- teknolojik eskiliklerinden kaynaklı olarak daha kirletici olmaları,
- ulaşım altyapılarına (yol yüzeylerine) zarar vermeleri,
- kapladıkları alanlar açısından park ve depolanma sorunu yaratmaları,
- manevra kabiliyetlerinden kaynaklı kısıtlı hareket imkanına sahip olduklarından kent içi ulaşım arterlerinde akış sorunu yaratmaları, sayılabilir.

Sonuç olarak; günümüzde, çevreyi tahrip edicilerin başında, plansız ve kontrolsüz gelişen sanayi olduğu iyice anlaşılmıştır. Türkiye'de de, sanayinin yoğunlaştığı veya yer seçimindeki yanlış tutumlar sonucu daha önce şehirlerin yakınında iken, bugün şehir içinde üretimlerine devam eden ya da geleneksel merkezlerde eskiden beri süregelen küçük sanayi işletmelerinin yakın çevrelerinde, çok ciddi boyutlarda çevresel sorunlar olduğu görülmektedir. Bu sorunların en önemli sebepleri, sanayi tesisi için yanlış yer seçilmesi ya da kuruluş aşamasında seçilen konumun süreç içinde güncelliğini yitirmesidir. Birçok coğrafyada da, şehirler ile iç içe konumlanmış sanayileşme yapıları, yukarıda belirtilen olumsuz çevresel etkilere paralel olarak, buralarda yaşayan veya buraları kullanan toplumun sağlığına zarar vermektedir.

---

\* Detaylı açıklama için bkz:

<http://www.iso.org.tr/Documents/Cevre/REHBERSANAYIDECEVREYONETIMI.doc>

Bu noktada, çalışma alanı olan Tersaneler Bölgesi ve geri alanı çevresel etkiler bağlamında değerlendirildiğinde;

- Ölçeği ne olursa olsun bölgede yer alan metal, tekstil, kimya gibi kirleticilik oranı yüksek olan sanayi kollarının metropoliten alanın merkezinde sayılacak bir alanda konumlanmış olması,
- Çalışma alanında bulunan sanayinin, ulaşım altyapısı (yol kalitesi) ve yoğunluğu (merkez, ana arter bağlantıları) açısından bölgeye olumsuz etkisi,
- Sanayi ulaşımını sağlayan araçların oluşturduğu hava, gürültü ve görüntü kirliliği,
- Sanayi tesislerinin kentsel estetik açısından (bina nitelikleri, dış mekanla olan ilişkileri, vb.) oluşturduğu kirlilik,
- Tersane alanının faaliyette olması durumunda; ulaşım (hammadde nakliyatı, vb.), su, hava ve gürültü kirliliği (Baş vd., 2007),

gibi sebepler, alanda bulunan sanayi sektörünün yer seçiminin yanlış olduğunu ortaya koymaktadır.

***“İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti” bağlamında değerlendirme;***

Avrupa Kültür Başkenti projesi, Avrupa kültürlerinin çeşitliliğini, zenginliğini ve ortak özelliklerini ön plana çıkarmayı ve Avrupa Birliği vatandaşları arasındaki kaynaşmayı arttırmayı amaçlamaktadır. Kültür başkenti fikri ilk olarak 1985 yılında Yunanistan Kültür Bakanlığı adına Melina Mercouri tarafından önerilmiştir. Bu fikir ile birliğe üye bir ülkenin bir kentinin Avrupa'nın kültürel zenginliğini ve çeşitliliğini barındırması halinde kültür başkenti seçilmesi; kentin eksiklerinin giderilmesi, yeni tesisler yapılması ve o kentteki turizm aktivitelerinin artmasının sağlanması hedeflenmiştir. Avrupa'nın küçük ve ekonomik açıdan kalkınması istenen kentleri için yaratılan bu proje salt turizm odaklı değil kent yaşamını düzenleyici ve kentin altyapı sorunlarının farklı bir biçimde ele alınmasını sağlayacak bir araç olarak değerlendirilebilir. İlk olarak 1985'de Atina'da gerçekleştirilen kültür başkenti projesi uygulandığı yıllar içerisinde zamanla geliştirilmiş ve 1999 yılından sonra sadece Avrupa Birliği ülkelerinde değil, AB üyeliğine aday ülkelerde de gerçekleştirilmeye başlanmıştır (Çiçek, 2006).

AB Parlamentosu'nun 1999'da AB üyesi olmayan ülkelerin de kültür başkenti olmasına olanak sağlamasının ardından 2000 yılında sivil toplum kuruluşlarının öncülüğünde İstanbul'un kültür başkenti olması için çalışmalar başlatılmıştır. Avrupa Kültür Başkenti

Girişim Grubu önderliğinde yapılan çalışmalar 2005 yılında Avrupa Konseyi'ne sunulan "İstanbul: 4 Elementin Kenti" temalı dosyayla sonuçlandırılmıştır. Aristo'nun "evrenin dört temel unsuru olarak gösterdiği toprak, su, hava ve ateş" teması üzerine oturtulan bu dosyada; Toprak, İstanbul'un tarihi eserleri, Hava, minareleriyle ve çan kuleleriyle dini zenginlik ve hoşgörü ortamı, Su, İstanbul Boğazı ve Haliç, Ateş de modern sanatlar, gençlik ve teknoloji ile bağdaştırılmıştır. Yapılan oylama sonucunda İstanbul, Essen (Almanya) ve Pecs (Macaristan) ile birlikte Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilmiştir\*.

Avrupa kültür başkentliliği süreci uluslararası bir etkileşim alanı olması bağlamında önemli bir değişim sürecidir. Bu çerçevede İstanbul için hazırlanan ve hazırlanacak olan birçok proje, kent, ülke ve toplum için çeşitli fırsatlar yaratmalıdır (İncedayı, 2006)\*\* . Bu fırsatlardan ön plana çıkan bazıları aşağıdaki gibi öngörülmektedir:

- İstanbul isminin, 2006 yılından başlayarak Dünya kültür sanat gündeminin merkezine oturacak olması,
- Tarihi boyunca farklı kültürleri birarada yaşatan İstanbul'un, sahip olduğu Dünya kültür mirasını tüm zenginliğiyle Avrupa'yla paylaşması,
- İstanbul'un, kültür varlıklarının korunacağı ve çağdaş müzecilik anlayışıyla sergileneceği yeni müzeler kazanması,
- Katılımcı bir yaklaşımla oluşturulacak kentsel dönüşüm projelerinin bir yandan kentin çehresini değiştirmesi, öte yandan kentlinin yaşam kalitesini yükseltecek olması,
- İstanbul'un yeni kültür mekanlarına kavuşması, kentin kültür altyapısının güçlendirilmesi,
- İstanbulluların farklı sanat disiplinleriyle kucaklaşacak olması, İstanbullu gençlerin sanatsal yaratıcılıkla daha yakın bir ilişki kurma olanağı bulacak olması,
- İletişimden organizasyona, eğitimden tasarıma pek çok yeni iş sahalarının açılması, Avrupa'yla kültürel ilişkilerin yanısıra ekonomik ilişkilerin de gelişecek olması,
- İstanbullu sanatçıların, yaratıcıların uluslararası alana açılması,
- Uluslararası projelerin bir yandan Avrupa ülkelerine Türk kültürünü tanıttacak, öte yandan Avrupalı ve Türk sanatçılar arasında esin paylaşımına olanak sağlayacak olması,
- İstanbul'un, 2006 yılından başlayarak, Avrupa ve Dünya'nın dört bir yanından pek çok kültür sanat insanının yanısıra pek çok medya temsilcisini de misafir edecek olması,

---

\* <http://www.istanbul2010.org>

\*\* <http://old.mo.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=47&RecID=1130>

- Kentlilik bilincinin gelişecek olması\* .

Bu fırsatlardan faydalanma doğrultusunda, İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkentliliği kapsamında gerçekleştirilmesi planlanan projelerin ana hedefi, kenti sanat ve kültür yoluyla geliştirmek ve zengin potansiyelini tüm Avrupa ve Dünya için esin kaynağı olacak şekilde değerlendirmektir. Ortaya konan hedeflere ulaşmak için AKB komitesi tarafından hazırlanan “İstanbul 2010 Master Planı” temel olarak 3 başlık odağında geliştirilmiştir. Master Plan’a göre bu konu başlıkları, başlıklara ilişkin ana stratejik hedefler ve bu hedeflere ulaşmak için gerçekleştirilmesi öngörülen bazı eylemler aşağıdaki tabloda belirtilmiştir (Tablo 5.1).

Kent bütününde, Haliç kıyı bölgesi ve dahilinde yer alan tersaneler bölgesi\*\*, İstanbul 2010 AKB ana planı kapsamında hazırlanan programın mekansal olarak ana odaklarından biri konumundadır. Bunun en önemli sebepleri Haliç’in İstanbul Metropolitan Alanı’nda bulunduğu konumu ve bu konuma bağlı olarak tarihsel süreç içinde edindiği kültürel miras potansiyelidir. Üzerinde barındırdığı kültürel miras değerlerine paralel olarak geliştirilmekte olan AKB 2010 programında Haliç bütünü ve tersaneler bölgesine ilişkin planlanan bazı etkinlik ve projelere, Tablo 5.1’de kurgusu özetlenen İstanbul 2010 AKB ana planında değinilmiştir:

- *Kentlilerin Kültüre Erişimi ve Sanatı İstanbullularla Buluşturmak* eylem başlığı altında; Bütün belediyelerin katılımıyla Haliç Sokak Sanatları Festivali,
- *Yeni Müzeler ve Anıtlar* eylem başlığı altında; Taşkızak’ı yakın zamanda devralmış olan ve bölgeyi yeniden geliştirmeyi planlayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin desteğiyle, İstanbul 2010 kapsamında, mimarlara ve şehir plancılarına yönelik olarak açılacak olan uluslararası bir yarışmayla bu bölge için uygun görülen tasarımların gündeme taşınıp, yarışmayı kazanan tasarımın 2010 yılında duyurulması,
- Kültür Mirası odaklı Kentsel Yenileme Programlarına Müdahaleler eylem başlığı altında; Haliç Geliştirme Projesi,

---

\* <http://www.istanbul2010.org>

\*\* 21 Kasım 2007’de Brüksel’de Yapılan Avrupa Kültür Başkentleri birinci izleme Toplantısına Sunulan İstanbul 2010 AKB Raporu’nda tersane alanı İstanbul 2010 için ana etkinlik yeri olarak seçildiği ifade edilmektedir; “Tersaneler, 2010 için ana etkinlikler alanı olarak seçilmiştir. Bir zamanlar imparatorluğun Akdeniz’deki gücünün ana unsuru olan bu endüstriyel alan, zamanımıza kadar modernleşerek, çeşitli katmanlarını bağrında koruyarak ulaşmıştır. İstanbul 2010 sürecinde İstanbul’un 20. yüzyılın segmente olmuş kamu fikrini, özelleştirme baskısından uzaklaştırarak dönüştürmesi, bu alan için çok aktörlü bir strateji ve uygulama araçlarını geliştirmeyi başarması hedeflenmektedir.”.

Detaylar için bkz: [www.istanbul2010.org/doc/brukselraporuweb1.pdf](http://www.istanbul2010.org/doc/brukselraporuweb1.pdf)

- *Kültür Mirası temalı etkinlikler* eylem başlığı altında; Haliç üzerinde tarihi tekneler (saltanat kayıkları, gondollar, mavnalar) yarışı.

Tablo 5.1 İstanbul2010 AKB Master Plan Özet Kurgusu

Temel öğeler	Tematik program lar	Ana stratejik hedef	Eylemler
<i>Sanatın kentteki durumu</i>	Artistik	Kentin sanatsal faaliyetlere ilişkin yetersiz olan altyapısının (mekansal, finansal, yönetsel, vb...) iyileştirilmesi ve bunun sürdürülebilir kılınması	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><i>Yeni Kültür ve Sanat Kurumlarına Yapılacak Yatırımlar</i></b></li> <li>• Mevcut Kültür ve Sanat Kurumlarının iyileştirilmesi</li> <li>• Sanat Yönetiminde Yeni Yaklaşımlar</li> <li>• Eğitim Projeleri</li> <li>• <b><i>Kentlilerin Kültüre Erişimi ve Sanatı İstibullularla Buluşturmak</i></b></li> <li>• Sanatsal Üretim için Ortaklık Projeleri</li> </ul>
<i>İstanbul'un zengin kültür mirası</i>	Kültür mirası	Kültürel mirası İstibulluların hayatlarını ve vizyonlarını zenginleştiren kaynaklara dönüştürme amaçlı, rehabilitasyon ve koruma odaklı projelerin araştırma tabanlı, yaratıcı ve kamusal yaklaşımlarla ele alınması	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><i>Yeni Müzeler ve Anıtlar</i></b></li> <li>• Kültürel Mirasın Rehabilitasyonu</li> <li>• <b><i>Kültür Mirası odaklı Kentsel Yenileme Programlarına Müdahaleler</i></b></li> <li>• UNESCO Kararlarının Halka Yaygın Duyurusu</li> </ul>
<i>Hızla küreselleşmekte olan İstanbul'un yeniden yapılanması</i>	Kamusal kent	Küreselleşme ve artan dışa açıklığın etkileriyle yapısal dönüşüme uğratarak kamusal karakterini kaybeden kentin sivil ortaklıklar ve girişimler yoluyla kamusal yarar için yeniden kazanılması	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><i>İstanbul 2010 Kent Forumu</i></b></li> <li>• <b><i>Kent Planlaması ve Tasarım</i></b></li> <li>• Kamusal İstanbul için Kamusal Sanat</li> <li>• <b><i>Kültür Mirası temalı etkinlikler</i></b></li> </ul>

Bununla birlikte Haliç ve benzeri kültürel miras potansiyeline sahip bölgeler için sosyal ve fizik mekan anlamında önemli bir açılım sağlayabilecek diğer başlıklar ise;

- *İstanbul 2010 Kent Forumu* eylem başlığı altında; atölye çalışmaları, yayınlar, araştırmalar ve eğitim programları vasıtasıyla şehirde yürütülen kentsel dönüşüm süreçleri hakkında İstanbulluların derinlikli bilgi sahibi olması ve bu süreçlere yönelik farkındalığın artırılması için bir kent forumu oluşturulması.
- *Kent Planlaması ve Tasarım* eylem başlığı altında; İstanbul'un kamusal alanlarının ve kaynaklarının, -parklar, yaya alanları, aydınlatma tasarımları, meydanlar, kamusal araçlar, kıyılar ve tren istasyonları gibi işlevini yitirmiş mekanların- geliştirilmesi için yarışmalar, öğrenci atölyeleri ve projeler ile ele alınması,

Özetle; çalışma alanını da kapsayan Haliç kıyı bandı ve dahilinde kalan tersaneler İstanbul 2010 AKB için stratejik bir öneme sahiptir. Kentsel dönüşüm kavramının da önemle vurgulandığı eylem planları tersaneler bölgesinin dönüşümü için önemli bir fırsattır.

Tersanelerin dönüşümü, içinde barındırdığı kültürel miras gözönünde bulundurularak ele alınmalıdır. AKB projesinin kültürel paylaşım tabanına oturtulan bir organizasyon olduğu noktasından yola çıkarak bu alanlara uygun kentsel dönüşüm stratejileri geliştirilmelidir. AKB ana planında değinilen eylemler bu stratejiler konusunda yönlendirici olmalıdır.

AKB kapsamında öngörülen mekanlaşma sadece tersanelerle sınırlandırılmamış, Haliç kıyı alanına (Haliç Sokak Sanatları Festivali, Haliç Geliştirme Projesi), hatta Haliç sularına (Haliç üzerinde tarihi tekneler yarışı) yayılan bir alan bütününde ele alınmıştır. Bu noktada tersane alanı için geliştirilecek dönüşüm stratejilerinin noktasal değil bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerekliliği önemle vurgulanmalıdır. Çalışma alanı tersaneler bölgesi ve geri alanı da bu doğrultuda hem sosyal hem fiziksel olarak bütün halinde ele alınmalıdır. AKB kapsamında değerlendirildiğinde; çalışma alanı için üretilecek stratejilerde tersane ve geri bölgesinde konumlanan küçük sanayi birimlerinin mevcudiyeti yeniden tartışılmalıdır.

Sonuç olarak AKB İstanbul 2010 vizyonu bağlamında değerlendirildiğinde; işlevini büyük oranda yitirmiş olan tersaneler, kültürel miras potansiyeli dikkate alınarak yeniden ele alınmalı ve bununla birlikte çalışma alanında yer alan küçük sanayi birimleri alandan taşınmalıdır.

### 5.1.2 Çalışma Alanındaki Küçük Sanayinin Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi

Çalışma alanında gerçekleştirilen veri toplama, tespit ve anket uygulamaları sonucunda tezin varsayımları paralelinde bilgiler elde edilmiştir (Bölüm 4.4). Bu bilgiler kentsel dönüşüm kapsamında çalışma alanının sanayi fonksiyonundan arındırılması konusundaki sorun ve potansiyelleri ortaya koymak hedefiyle, varsayımlar doğrultusunda değerlendirilmiştir.

Varsayımları tekrar hatırlamak gerekirse;

- Sanayi kuruluşunun mekanla ilişkisinin zayıf olması dönüşüm sürecinde sanayinin bölgeden taşınma eğilimini artırır.
- Bölgede, sanayideki üretim çeşidinin mekana bağımlılığının düşük olması, sanayinin bölgeden taşınma eğilimini artırır.
- Bölgedeki sanayinin konumlandığı alanlardaki yapı-parcel ilişkileri ve altyapı olanakları gibi fizik mekan koşullarını belirleyici özellikler, sanayinin bölgeden taşınma eğilimini etkiler.
- Bölgede gerçekleşen sanayi faaliyetlerinin tersane ile ilişkisinin varlığı sanayinin bölgeden taşınma eğilimini azaltır.
- Kullanıcıların dönüşüm sürecine bakış açısının olumlu olması dönüşüm sürecinin uygulanabilir olması ve hızlı gerçekleştirebilmesi açısından en önemli faktörlerden biridir.

Görüldüğü gibi varsayımların kentsel dönüşüm bağlamındaki ana değerlendirme ölçütünü, mevcut kullanıcıların küçük sanayi birimlerini alandan taşınmaları konusundaki eğilimleri (istek ya da isteksizlikleri) oluşturmaktadır. Çünkü kentsel dönüşüm sürecinin başarılı olması için mevcut kullanıcıların sürece dahil olması (edilmesi) beklenir. Sürece katılma eğilimindeki kullanıcı kentsel dönüşüm sürecinin sağlıklı, süratli ve sorunsuz gerçekleştirilebilmesinin en önemli faktörlerinden biridir.

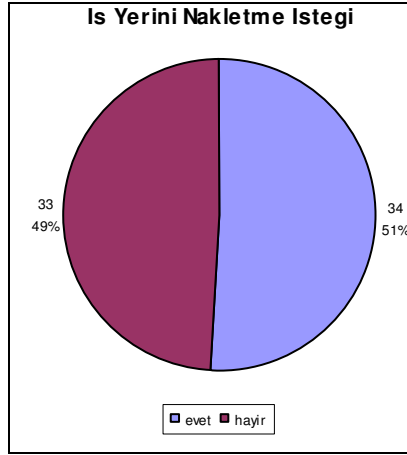
#### **Bu bağlamda ilk olarak çalışma alanında bulunan küçük sanayi birimlerinin işyerinin taşıma konusundaki istek veya isteksizliği değerlendirildiğinde;**

- Anket uygulanan 67 birim sahibinin %51'i taşınma eğilimindeyken, %49'luk kesimi iş yerini taşımak istemediğini belirtmiştir (Şekil 5.1).
- Taşınma eğilimindeki %51'lik kesimin %85'i alandaki altyapı sorunlarından kurtulmak ve OSB'nin avantajlarından yararlanmak için, diğer %15'lik dilim ise işyerini

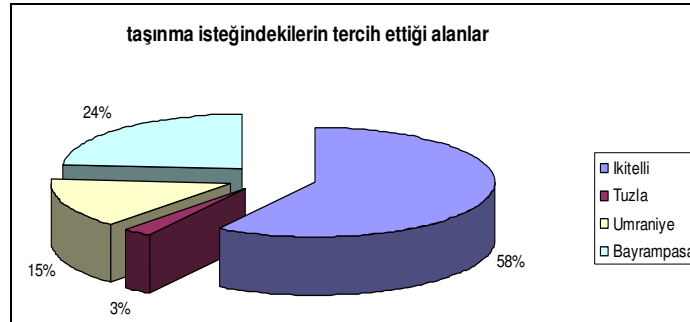


genişletmek amacıyla taşınmak istediğini belirtmiştir.

- İşyerini taşıma eğiliminde olanların lokasyon olarak 4 tercihi bulunmaktadır; Bayrampaşa, Ümraniye, İkitelli ve Tuzla (Şekil 5.2). Bu yerlerin en önemli ortak özelliği hepsinin OSB'ye sahip olmalarıdır. Bu yerlerden en çok tercih edileni ise %57'lik bir oranla İkitelli'dir. Burada ilgi çekici olan nokta, 1995 planında İkitelli OSB alanının, bu ve benzer özellik gösteren (merkezde yer alan) bölgelerdeki küçük sanayi birimleri için gösterilmiş alternatif alan olmasıdır.



Şekil 5.1 Küçük Sanayi İşletmelerin işyerlerini taşıma eğilimi



Şekil 5.2 Taşınma Eğilimindeki Küçük Sanayi İşletmelerinin Tercih Ettiği Yerler

### İşin konusuna ilişkin değerlendirme;

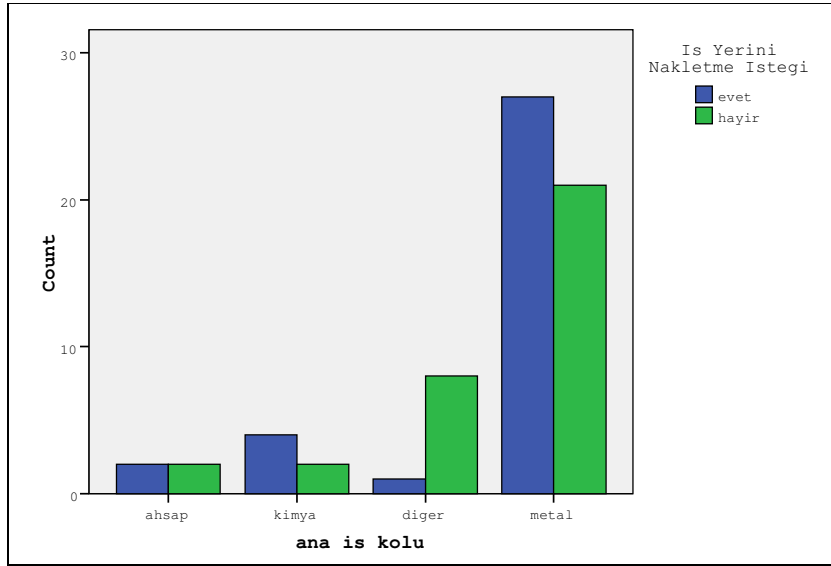
Anket çalışması kapsamında değerlendirilen 67 işletmenin iş konuları çeşitlilik göstermektedir; makine parça imalat, pres sanayi, torna atölyesi, çelik-metal sanayi, dökme demir, tesisat malzemeleri, yat malzemeleri imalatı, tekstil, mermer atölyesi, gıda sanayi, orman ürünleri işleme, vb. . Bu konular ana kollara göre aşağıdaki gibi gruplandırılmıştır:

- Metalürji: 48 (%72)
- Kimya: 6 (%9)
- Ahşap: 5 (%7)
- Diğer: 8 (%12)

Metal sanayinin içindeki en büyük payı %42'lik değerle makine parçaları imal eden işletmeler almaktadır. Metale dayalı sanayinin bu kadar ağırlıkta olmasının sebebi son yıllarda etkinliğini yitirmesine karşın, tersane alanlarının bölgedeki varlığı olarak değerlendirilebilir. Alanda tespit edilen bu sektörel dağılım ile işyerlerinin kentsel dönüşüm kapsamında bölgeden taşınma eğilimi arasında istatistiki olarak anlamlı bir ilişki çıkmamıştır (Tablo 5.2; Şekil 5.3). Ancak dönüşümü öngörülen alandaki küçük sanayi birimlerinin sektörel gruplamasından elde edilen veriler, kentsel dönüşüm stratejileri üretme sürecinde son derece önemli olabilmektedir. Örneğin mülakatlarda torna atölyelerinin 1990'ların başından beri üretim hacimlerinin daraldığı ve bununla birlikte çalışan sayısını da azalttığı belirtilmiştir (torna atölyelerinin tamamında 0-5 kişi aralığında çalışan vardır). Bu anlamda torna atölyelerinin kentsel dönüşüm sürecinin ilk etabında taşınması, sürece katkı sağlaması ve aynı iş kolundaki birimlerle birarada bulunmasının getirdiği avantajlardan yararlanması açısından bir fırsat olarak görülebilir.

Tablo 5.2 Ana iş kolları - İş Yerini Nakletme İsteği Çapraz Tablo

		İs Yerini Nakletme İsteği		Toplam(#-%)
		Evet	Hayır	
Ana iş kolları	Ahşap	2	2	4___%7
	Kimya	4	2	6___%9
	Diğer	1	8	9___%12
	Metal	27	21	48___%72
Toplam		34	33	67



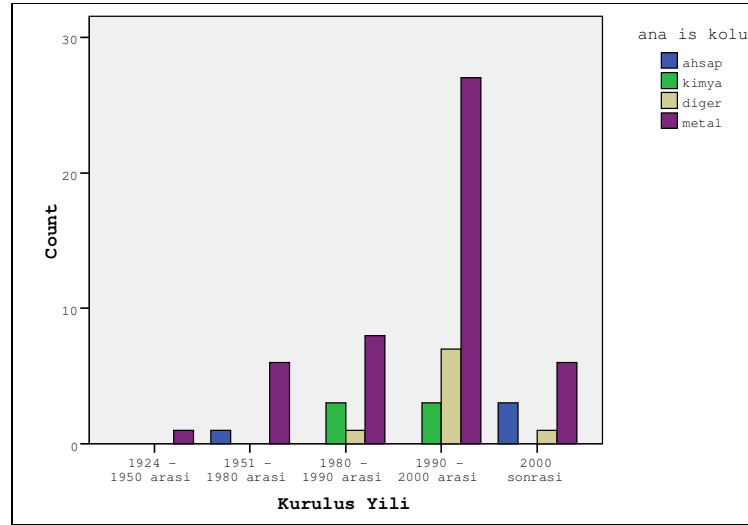
Şekil 5.3 Ana iş kolları - İş Yerini Nakletme İsteği

### İşyerlerinin kuruluş yıllarına ilişkin değerlendirme;

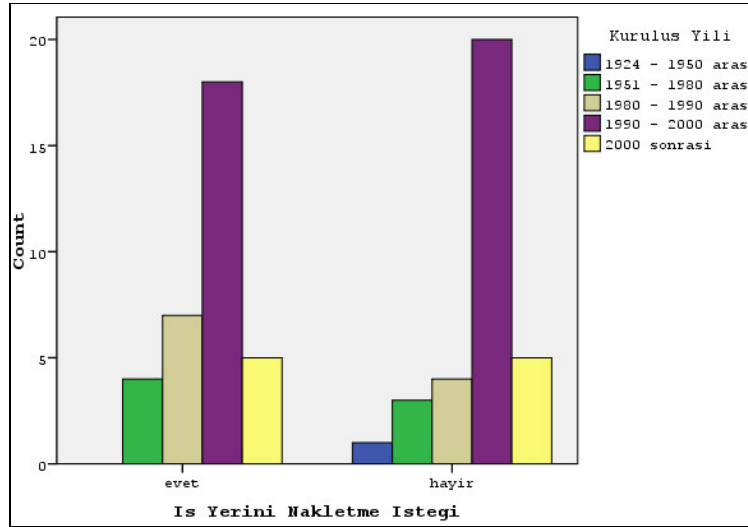
Anket yapılan işletmelerin yarısından fazlası (%55) 1990 ve 2000 yılları arasında kurulmuştur (Tablo 5.3). 1990'lardan günümüze kadar değerlendirildiğinde ise bu oran %71'lere kadar çıkmaktadır. İşletmelerin kuruluş yılları ile taşınma eğilimi arasında istatistiki olarak anlamlı bir ilişki çıkmamasına karşın (şekil 5.5) alanda bulunan %29 oranındaki 1990 öncesi kurulmuş (20-30 yıllık) işyerlerinin taşınmaları, ekonomik zorluklarının yanısıra, alışkanlıklar, müşteri çevresi vb. açılardan işyeri sahipleri için manevi zorluklara da yol açabilecektir. Bu durum stratejilerin belirlenmesi sürecine bir girdi olarak değerlendirilmelidir.

Tablo 5.3 Kuruluş Yılı - Ana İş Kolu Çapraz Tablo

		ana is kolu				Toplam Cevap sayısı ve %
		ahşap	kimya	diğer	metal	
Kuruluş Yılı	1924 - 1950 arası	0	0	0	1	1
	1951 - 1980 arası	1	0	0	6	7 %11
	1980 - 1990 arası	0	3	1	8	12 %18
	1990 - 2000 arası	0	3	7	27	37 %55
	2000 sonrası	3	0	1	6	10 %16
Toplam		4	6	9	48	67



Şekil 5.4 Kuruluş Yılı - Ana İş Kolu Arasındaki İlişki



Şekil 5.5 Kuruluş Yılı - Taşınma İsteği Arasındaki İlişki

“Sanayi kuruluşunun mekanla ilişkisinin zayıf olması dönüşüm sürecinde sanayinin bölgeden taşınma eğilimini artırır” varsayımı bağlamında küçük sanayi birimlerinin mekanla olan ilişkisi özellikle iki alt kabul doğrultusunda değerlendirilmiştir. Bu kabuller şöyledir:

- Mekan ilişkisini güçlendiren faktörlerden biri olan mülk sahipliği oranının düşük olması, sanayinin bölgeden taşınma eğilimini artırır.
- Sanayide çalışanların ikamet yerleri, taşınma eğiliminde avantaj ya da dezavantaj olarak etken faktörlerden biridir.

Bu doğrultuda mülkiyet durumu ve çalışan profiline ilişkin veriler irdelenmiştir.

### **Mülkiyet durumuna ilişkin değerlendirme;**

Kentsel dönüşüm sürecinde stratejilerin kurgulanması ve buna bağlı olarak mekanın organizasyonunda çözülmesi gereken en önemli düğümlerden biri de mülkiyet konusudur. Mülk bedelleri, kira bedelleri, arsa birim m<sup>2</sup> maliyetleri gibi veriler, süreç içinde gerçekleştirilmesi olası kamulaştırma maliyetleri ile doğrudan ilintilidir. Her şeyden daha önemlisi hak sahiplerinin onayı olmadan çözülmeye çalışılacak mülkiyete ilişkin sorunlar kentsel dönüşüm sürecinin sosyal boyutunu zayıflatmakla kalmayıp, sürecin yasal prosedürler sebebiyle uzamasına da neden olacaktır.

Alanda yapılan anket çalışmasına göre 67 birime ilişkin mülkiyet analizini tekrar hatırlamak gerekirse; alandaki işyerlerinin %43'ü mülk sahibi, %57'si kiracıdır. İlk bakışta %43'lük sahiplilik oranı dezavantaj yaratabilecek bir rakam olarak algılanabilecektir. Mülk sahibi olan işletmeleri, kentsel dönüşüm sürecinde alandan taşıma konusunda güçlükler yaşanabilecektir. Ancak alanda kurgulanacak kentsel dönüşüm uygulamasının, etaplamalı (kademeli) bir model olarak öngörüldüğü durumda, işyerlerinde kiracı olarak devam eden %57'lik kesim azımsanmamalıdır. İlk etapta kiracı kesimi bir takım teşviklerle ya da caydırıcılıklarla kentsel dönüşüm sürecine katmak daha kolay gerçekleştirilebilir. Sonraki aşamada da katılımı sağlanan kiracıların tasfiyesinden sonra yapılacak uygulamalar, mülk sahiplerinin ikna sürecinde de etken olacaktır.

Aynı zamanda yapılan çapraz sorgulamada da ortaya çıkan tabloya göre kentsel dönüşüm kapsamında taşınma isteğine olumlu bakan kullanıcıların %71 gibi önemli bir oranı alanda kiracı olarak yer almaktadır (Tablo 5.4). Bu tablo varsayımına paralellik gösteren niceliklere sahiptir. Genel olarak kiracılar taşınma eğilimi göstermektedir. Taşınma eğiliminde olan kiracıların toplama oranı ise %36'dır.

Tablo 5.4 Mülkiyet Durumu – Taşınma İsteği Çapraz Tablo

			Mülkiyet		toplam
			kendi mülkü	kira	Cevap sayısı
İş Yerini Nakletme İsteği	Evet	Sayı	10	24	34
		İs Yerini Nakletme İsteği (%)	29,4%	70,6%	100,0%
		% toplam değer içinde	14,9%	35,8%	50,7%
	Hayır	Sayı	19	14	33
		İs Yerini Nakletme İsteği (%)	57,6%	42,4%	100,0%
		% toplam değer içinde	28,4%	20,9%	49,3%
Toplam		Sayı	29	38	67
		İs Yerini Nakletme İsteği (%)	43,3%	56,7%	100,0%
		% toplam değer içinde	43,3%	56,7%	100,0%

Mülkiyet durumu ile ilgili yorumları, kiracıların ödediği bedelleri de değerlendirmeye dahil ederek genişletmek mümkündür. Anket uygulanan kiracıların %51'i 0-500YTL, %43'ü 500-1000YTL ve %6'sı da 1000 YTL üzerinde aylık bedel ödemektedir. Bu değerlere göre %94'lük bir oran 1000 YTL'nin altında bir kira bedeli ödemektedirler. Kira bedelleri görece olarak çok düşük olması nedeniyle kirada olan işletmelerin mülk sahiplerinin de çeşitli teşviklerle kentsel dönüşüm sürecine katılımı, aynı zamanda mülkün de sahibi olan işletme sahiplerine göre daha kolay gerçekleşebileceği öngörülebilir. Ancak, burada bahsedilen değerlerin sadece alanın sosyal profili doğrultusunda ortaya çıkan gelir normları çerçevesinde değerlendirildiği gözardı edilmemelidir

#### **Alanda çalışanların profiline ilişkin değerlendirme;**

Çalışma alanında bulunan işletmelerde çalışan iş gücünün baskın bir oranda (%82) işyerinin çok yakınında (Hasköy, Kasımpaşa, Kulaksız, Halıcıoğlu) ikamet ettiği görülmektedir (Tablo 5.5). Bu durum işyerini taşıma isteğindeki birimler için bir dezavantaj olarak gözükmemektedir. Çünkü ucuz işgücü temini konusunda en önemli faktörlerden biri çalışan-ışyeri ulaşım ilişkisidir. Çalışanların % 70'i asgari ücret ve altında çalışan (Tablo 5.6) niteliksiz işgücü olduğu da dikkate alındığında işyerinin taşınması konusu, nereye taşınacağı ile ilintili olarak bu işgücü potansiyelinin kaybolması anlamına gelebilecektir. Ancak buna bağlı olarak sorulan “işyeri taşınması halinde taşındığı yerde de devam etmeyi düşünür müsünüz?” sorusuna alınan yanıtlar, istihdamın mekanla ilişkisinin taşınma eğilimini olumsuz yönde etkilemeyeceğini göstermektedir. Çünkü çalışanların %95'lik bir bölümü soruya olumlu yanıt vermişlerdir. Ancak elde edilen bu veride gözardı edilmemesi gereken nokta, alınan yanıtların;

- taşınılacak yer somut olarak ortaya koymadan,
- alternatif iş opsiyonu sunulmadan alındığı,
- ve işine bağlılık çerçevesinde duygusal (hissi) olarak cevaplandırılmış olabileceğidir.

Bununla birlikte çalışanların gelir düzeyi ile ikamet yeri arasında da istatistiki olarak anlamlı bir ilişki yoktur (Tablo 5.6, Şekil 5.7).

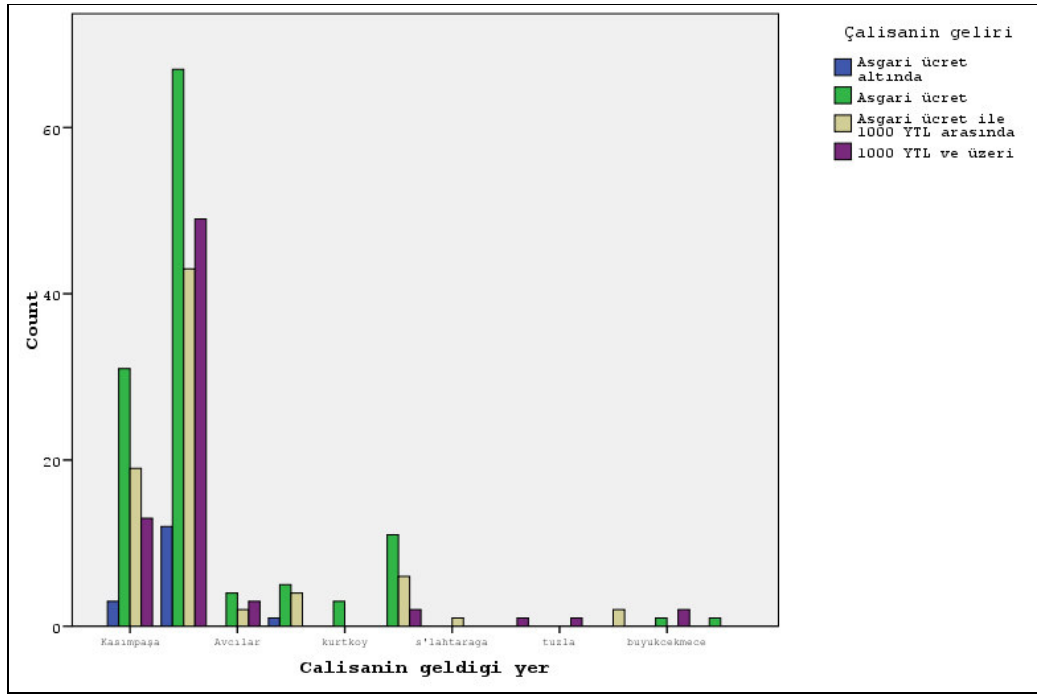
Tablo 5.5 Çalışanların İkamet Yerlerinin Uzaklık Sınıflaması\*

Mesafe	Semt	Toplam (%)
Yakın mesafe	Kasımpaşa, Hasköy, Halıcıoğlu, Kulaksız	82
Orta mesafe	Alibeyköy, Eyüp, Silahtarağa, Okmeydanı, Sütlüce	12
Uzak mesafe	Avcılar, Kurtköy, Sarıgazi, Tuzla, Sultanbeyli, Büyükçekmece	6

Tablo 5.6 İkamet Yerleri – Gelir Durumu Çapraz Tablo

		Çalışanın geliri				Toplam
		Asgari ücret altında	Asgari ücret	Asgari ücret ile 1000 YTL arasında	1000 YTL ve üzeri	Çalışan sayısı
Çalışanın geldiği yer	Kasımpaşa	3	31	19	13	66
	Hasköy	12	67	43	49	171
	Avcılar	0	4	2	3	9
	Sütlüce	1	5	4	0	10
	Kurtköy	0	3	0	0	3
	Okmeydanı	0	11	6	2	19
	Silahtarağa	0	0	1	0	1
	Kulaksız	0	1	0	0	1
	Sarıgazi	0	0	0	1	1
	Tuzla	0	0	0	1	1
	Sultanbeyli	0	0	2	0	2
	Büyükçekmece	0	1	0	2	3
	Alibeyköy	0	1	0	0	1
Total	(%5) 16	(%43) 124	(%27) 7	(%25) 71	288	

\* Yakın mesafe için yürüme mesafesi, orta ve uzak mesafeler için işyerine ulaşırken kullandığı toplu taşın türü ve aktarma sayısı baz alınarak sınıflandırma yapılmıştır.



Şekil 5.6 Çalışanın İkamet Yeri - Gelir Durumu ilişkisi

#### **Alandaki sanayi üretimine ilişkin değerlendirme;**

“Bölgede, sanayideki üretimin mekana bağımlılığının düşük olması, sanayinin bölgeden taşınma eğilimini artırır” varsayımından hareketle, işletmelerin hammadde temin ettiği ve ürün sattığı lokasyonlar tespit edilerek işyerinin pazar ile olan ilişkisi değerlendirilmiştir. Buna göre; işyerlerini taşıma eğilimleri ile pazarla olan ilişkileri arasında istatistiki olarak anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Ancak, işletmelerin üretim için kullandıkları hammaddeyi nereden temin ettiklerine bakıldığında bu kuruluşların %94’ünün hammaddeyi İstanbul içinden temin ettiği görülmektedir. Bu oran içerisinde öne çıkan en önemli lokasyonlar; Tuzla (%7,5), Bayrampaşa (%7,5), İkitelli (%3)’dir. Öne çıkan üç bölge, işletmelerini taşıma eğiliminde olan %51’lik kesimin taşınmak istediği organize sanayi bölgelerinin bulunduğu yerleri işaret etmektedir. Bu işletmelerin %57’sinin aynı iş kolundaki birimler ile aynı çarşıda bulunmak istemeleri de bu durumu destekler nitelikte bir veridir.

Üretilen ürünün satıldığı yerlere bakıldığında ise, %47 oranında Türkiye geneline, %53 oranında ise İstanbul ve çevre illeri sonucu ortaya çıkmıştır. Bu tablo, süreci etkilemesi muhtemel olan kullanılan hammadde ve satılan ürünün mekana bağımlılığının olmadığına, başka bir deyişle işyerlerinin pazarla olan ilişkisinin mekandan bağımsız olduğuna işaret etmektedir.

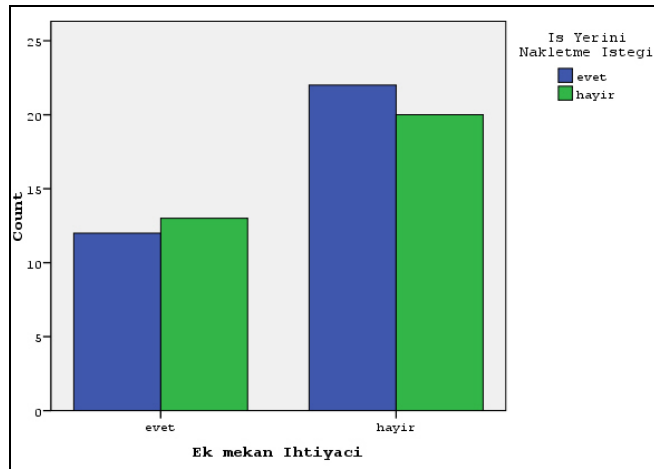


### Alandaki Sanayinin fizik mekan koşullarına ilişkin değerlendirme;

“Bölgedeki sanayinin konumlandığı alanlardaki yapı-parcel ilişkileri ve altyapı olanakları gibi fizik mekan özellikleri, sanayinin bölgeden taşınma eğilimini etkiler” varsayımı doğrultusunda yapıların ek mekan ihtiyaçları ve altyapı sorunlarına yönelik değerlendirme yapılmıştır. Fizik mekan koşulları ile taşınma eğilimleri arasında anlamlı bir ilişki belirlenmemiştir. Ancak; taşınma eğilimindeki %51’lik kesimin %35’i alandaki altyapı sorunlarından kurtulmak için, %15’lik dilim ise işyerini genişletmek amacıyla taşınmak istediğini belirtmiştir. Alanda 100 m<sup>2</sup>’den küçük iş yerlerinin oranı %30 iken 100-300 m<sup>2</sup> arasında olan iş yerleri %55 oranındadır. İş yerlerinin büyüklüğü, yapılan işin konusu ve çalışan sayısı ile doğrudan ilişkilidir. İşletmelerin %63’ü ek mekana ihtiyacı olmadığını belirtmiştir. Ek mekan ihtiyaç duyduğunu belirten %37’lik kesimin ise %65’inin kendi mevcut alanında genişleme imkanı bulunmamakla beraber, işyerini bugünkü alanından farklı bir yerde genişletilebileceğini ifade etmişlerdir.

Tablo 5.7 Ek Mekan İhtiyacı - İş Yerini Nakletme İsteği Çapraz Tablo

		İş Yerini Nakletme İsteği		Toplam	
		Evet	Hayır	#	%
Ek mekan İhtiyacı	Evet	12	13	25	%37
	Hayır	22	20	42	%63
Total		34	33	67	%100



Şekil 5.7 Ek Mekan İhtiyacı - İş Yerini Nakletme İsteği İlişkisi

### **Alandaki sanayi fonksiyonunun tersanelerle olan ilişkisinin değerlendirilmesi;**

Varsayıma göre bölgede gerçekleşen sanayi faaliyetlerinin tersaneler ile ilişkisinin varlığı sanayinin bölgeden taşınma eğilimini azaltacak bir faktördür. Bu doğrultuda elde edilen verilere göre; iş yeri sahiplerinin % 70’lik bir kısmı tersane alanının kendi işine hiçbir etkisi olmadığını, %19’luk bir kısmı ise olumsuz olarak etkilendiklerini belirtmiştir. Yani tersane alanlarının bölgedeki küçük sanayi birimlerinin %89’luk bir oranına olumlu bir etkisi yoktur. Bu değer bölgedeki sanayinin tersanelerle ilişkisinin olmadığını ve taşınma eğilimini azaltacak bir etkiye sahip olmadığını göstermektedir.

Tablo 5.8 Tersanenin İşine Etkisi - İş Yerini Nakletme İsteği Çapraz Tablo

		İş Yerini Nakletme İsteği		Toplam	
		Evet	Hayır	#	%
Ek mekan ihtiyacı	Evet	12	13	25	%37
	Hayır	22	20	42	%63
Total		34	33	67	%100

Bu değerlendirmelere ek olarak işyeri sahipleri ile yapılan mülakatlarda elde edilen bazı veriler, sübjektif nitelikte olmasına karşın çalışma alanındaki genel havayı hissettirmesi açısından önem taşımaktadır. Bu verilerden bir tanesi işyeri sahiplerinin buldukları alandaki (çalışma alanı) sanayi sektörünün geleceği konusundaki görüşleridir. İşyeri sahiplerinin %79’u bu konuda olumsuz görüş belirtirken, sadece %7,5’luk bir kısmı olumlu görüşe sahiptir. Bir diğer konu ise işyeri sahiplerinin (işyerlerini taşıma eğiliminden bağımsız olarak) bölgede gerçekleştirilmesi düşünülen bir kentsel dönüşüm çalışmasına bakış açılarının ne olduğudur. Bu noktada işyeri sahiplerinin %91 gibi önemli bir kısmı kentsel dönüşüm konusuna olumlu baktıklarını ve bu süreçte üzerlerine düşen özveriye göstermek konusunda istekli olduklarını belirtmişlerdir.

Buraya kadar olan bölümde çalışma alanında elde edilen veriler tezin varsayımları doğrultusunda çapraz tablolama yöntemi yardımı ile değerlendirilerek yorumlanmıştır. Bundan sonraki bölümde ise, yine alan çalışmasında elde edilen veriler ışığında, alanda yer alan küçük sanayi birimlerinin kentsel dönüşüm sürecine dahil olma potansiyelini belirleyen temel faktörler istatistiksel anlamlılık açısından ele alınarak, önsav sınaama yöntemi ile ortaya konacaktır. Bu çerçevede çalışma alanındaki kentsel dönüşüm potansiyelinin varlığı, alanda yer alan küçük sanayi birimlerinin alandan taşınma isteği veya isteksizliği olarak

ölçülmüştür (değerlendirilmiştir). İlk bölümde belirtilmiş olan varsayımlar doğrultusunda mülk sahipliği, çalışanların ikamet yeri, üretimin yakın çevreye bağımlılığı, sanayinin konumlandığı alanlardaki yapı-parsel ilişkileri ve altyapı olanakları gibi fizik mekan koşullarını belirleyici özellikler, gerçekleşen sanayi faaliyetlerinin tersane ile ilişkisi, kullanıcıların kentsel dönüşüm sürecine bakış açısı, dönüşüm (ikna-katılım) sürecinin uygulanabilir olması ve hızlı gerçekleşmesi açısından en önemli faktörlerdir. Tez çalışmasının varsayımlarına konu olan bu faktörlerin, küçük sanayi birimlerinin alandan taşınma isteğinin olumlu ya da olumsuz oluşu doğrultusunda farklılık (değişkenlik) göstermesi beklenmektedir. Bu noktada alan çalışmasında elde edilen veriler “t testi” yöntemi uygulanarak değerlendirilmiştir\*.

Çalışmanın bu bölümüne uygun olarak yukarıdaki t testi yöntemlerinden “Bağımsız iki grup arası farkların testi (Independent Samples ‘t’ test)” uygulanmıştır. Bu yöntem iki farklı örneklem grubunun ortalamalarını karşılaştırır. İki grubun üyeleri birbirinden ayrıdır. Gruplar arasında kesinlikle ortak üye olmamalıdır. Buradaki iki farklı örneklem grubunu çalışma alanında gerçekleştirilecek kentsel dönüşüm kapsamında bölgeden taşınmaya istekli ve isteksiz olan küçük sanayi birimleri oluşturmaktadır. Bu bağlamda “t testi” sonucunda elde edilmek istenen; hipotezler doğrultusunda alandaki küçük sanayinin karakterine yönelik sorulardan (anketlerden) elde edilen cevapların, taşınma isteğinde ve isteksizliğinde olan birimler arasında anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini anlamaktır. SPSS programı kullanılarak hazırlanan veri tabanı, yine aynı paket programda “t testi” için tekrar kurgulanmıştır. Test edilen bütün başlıklar ayrı ayrı değil tek bir tabloda ifade edilmiştir. Test sonuçları Tablo 5.9’da özetlenmiştir.

---

\* t testi, hipotez testlerinde en yaygın olarak kullanılan yöntemdir. t testi ile iki grubun ortalamaları karşılaştırılarak, aradaki farkın rastlantısal mı, yoksa istatistiksel olarak anlamlı mı olduğuna karar verilir. Küçük örnekleme teorisi olarak da bilinen t dağılımı, küçük örneklemle de çalışmaya imkan verdiğinden, araştırmacılar için büyük kolaylık sağlamaktadır. "t" testi örnek boyutunun küçük olduğu ve ana kütleyle ilişkin standart sapmaların bilinemediği durumlarda "t" dağılımından yararlanarak;

- İncelenen bir değişken açısından bir gruba ait ortalama değerinden önceden belirlenen değerden farklı olup olmadığının,
- İncelenen bir değişken açısından bağımsız iki grup arasında fark olup olmadığının,
- İncelenen bir değişken açısından herhangi bir grubun farklı koşullar altındaki tepkilerinde farklılığın olup olmadığının incelenmesine yönelik hipotezleri test etmeyi hedefleyen bir analiz yöntemidir. Bu çerçevede üç tür t testi bulunmaktadır. Bunlar;
- tek grup t testi (one-sample t test),
- bağımsız iki grup arası farkların t testi (independent samples t test)

eşleştirilmiş iki grup (paired-samples t test) arasındaki farklılıkların incelenmesine yönelik t testidir.

Kaynak: <http://www.istatistikanaliz.com/t-testi.asp>

Tablonun değerlendirilmesi;

Temelde ortaya çıkan tabloda iki hipotez ( $H_0$  ve  $H_1$ ) değerlendirilecektir. İlk hipotez ( $H_0$ ) ortalamaların eşit olduğu, alternatif hipotez ( $H_1$ ) ise ortalamaların farklı olduğu durumdur\*.

Bu hipotezler;

$H_0$ : bölgeden taşınma isteğine göre sınıflandırılmış iki grup (isteyen-istemeyen) arasında, sorgulanan başlığın ortalama değeri arasında fark yoktur.

$H_1$ : bölgeden taşınma isteğine göre sınıflandırılmış iki grup (isteyen-istemeyen) arasında, sorgulanan başlığın ortalama değeri arasında fark vardır.

Tablo 5.9 t Testi Sonuç Özet Tablosu

	Is Yerini Nakletme İsteği	N	Mean	Std. Deviation	t	Sig.	Mean																																																																																																																																																																																
						(2-tailed)	Difference																																																																																																																																																																																
İşin Konusu	evet	34	3,71	2,223	-1,522	0,133	-0,93																																																																																																																																																																																
	hayır	33	4,64	2,759				Kuruluş Yılı	evet	34	3,71	0,871	-0,234	0,816	-0,052	hayır	33	3,76	0,936	Is Yerinin Genişliği	evet	34	1,32	1,273	0,173	0,863	0,051	hayır	33	1,27	1,126	Ek mekan ihtiyacı	evet	34	0,65	0,485	0,342	0,733	0,041	hayır	33	0,61	0,496	Atölyenin Genişletilmesi	evet	34	646,62	484,303	0,09	0,929	10,648	hayır	33	635,97	487,69	<b>Mülkiyet</b>	evet	34	0,74	0,511	2,513	<b>0,014</b>	0,311	hayır	33	0,42	0,502	<b>Kira Bedeli</b>	evet	34	323,62	474,094	-2,113	<b>0,038</b>	-251,746	hayır	33	575,36	501,174	Çalışan Sayısı	evet	34	0,38	0,652	0,335	0,739	0,049	hayır	33	0,33	0,54	Hammadde Alınan Yer	evet	34	472,38	503,969	-1,105	0,273	-134,739	hayır	33	607,12	493,604	Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922	hayır	33	575,36	501,173	<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062
Kuruluş Yılı	evet	34	3,71	0,871	-0,234	0,816	-0,052																																																																																																																																																																																
	hayır	33	3,76	0,936				Is Yerinin Genişliği	evet	34	1,32	1,273	0,173	0,863	0,051	hayır	33	1,27	1,126	Ek mekan ihtiyacı	evet	34	0,65	0,485	0,342	0,733	0,041	hayır	33	0,61	0,496	Atölyenin Genişletilmesi	evet	34	646,62	484,303	0,09	0,929	10,648	hayır	33	635,97	487,69	<b>Mülkiyet</b>	evet	34	0,74	0,511	2,513	<b>0,014</b>	0,311	hayır	33	0,42	0,502	<b>Kira Bedeli</b>	evet	34	323,62	474,094	-2,113	<b>0,038</b>	-251,746	hayır	33	575,36	501,174	Çalışan Sayısı	evet	34	0,38	0,652	0,335	0,739	0,049	hayır	33	0,33	0,54	Hammadde Alınan Yer	evet	34	472,38	503,969	-1,105	0,273	-134,739	hayır	33	607,12	493,604	Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922	hayır	33	575,36	501,173	<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331								
Is Yerinin Genişliği	evet	34	1,32	1,273	0,173	0,863	0,051																																																																																																																																																																																
	hayır	33	1,27	1,126				Ek mekan ihtiyacı	evet	34	0,65	0,485	0,342	0,733	0,041	hayır	33	0,61	0,496	Atölyenin Genişletilmesi	evet	34	646,62	484,303	0,09	0,929	10,648	hayır	33	635,97	487,69	<b>Mülkiyet</b>	evet	34	0,74	0,511	2,513	<b>0,014</b>	0,311	hayır	33	0,42	0,502	<b>Kira Bedeli</b>	evet	34	323,62	474,094	-2,113	<b>0,038</b>	-251,746	hayır	33	575,36	501,174	Çalışan Sayısı	evet	34	0,38	0,652	0,335	0,739	0,049	hayır	33	0,33	0,54	Hammadde Alınan Yer	evet	34	472,38	503,969	-1,105	0,273	-134,739	hayır	33	607,12	493,604	Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922	hayır	33	575,36	501,173	<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																				
Ek mekan ihtiyacı	evet	34	0,65	0,485	0,342	0,733	0,041																																																																																																																																																																																
	hayır	33	0,61	0,496				Atölyenin Genişletilmesi	evet	34	646,62	484,303	0,09	0,929	10,648	hayır	33	635,97	487,69	<b>Mülkiyet</b>	evet	34	0,74	0,511	2,513	<b>0,014</b>	0,311	hayır	33	0,42	0,502	<b>Kira Bedeli</b>	evet	34	323,62	474,094	-2,113	<b>0,038</b>	-251,746	hayır	33	575,36	501,174	Çalışan Sayısı	evet	34	0,38	0,652	0,335	0,739	0,049	hayır	33	0,33	0,54	Hammadde Alınan Yer	evet	34	472,38	503,969	-1,105	0,273	-134,739	hayır	33	607,12	493,604	Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922	hayır	33	575,36	501,173	<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																
Atölyenin Genişletilmesi	evet	34	646,62	484,303	0,09	0,929	10,648																																																																																																																																																																																
	hayır	33	635,97	487,69				<b>Mülkiyet</b>	evet	34	0,74	0,511	2,513	<b>0,014</b>	0,311	hayır	33	0,42	0,502	<b>Kira Bedeli</b>	evet	34	323,62	474,094	-2,113	<b>0,038</b>	-251,746	hayır	33	575,36	501,174	Çalışan Sayısı	evet	34	0,38	0,652	0,335	0,739	0,049	hayır	33	0,33	0,54	Hammadde Alınan Yer	evet	34	472,38	503,969	-1,105	0,273	-134,739	hayır	33	607,12	493,604	Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922	hayır	33	575,36	501,173	<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																												
<b>Mülkiyet</b>	evet	34	0,74	0,511	2,513	<b>0,014</b>	0,311																																																																																																																																																																																
	hayır	33	0,42	0,502				<b>Kira Bedeli</b>	evet	34	323,62	474,094	-2,113	<b>0,038</b>	-251,746	hayır	33	575,36	501,174	Çalışan Sayısı	evet	34	0,38	0,652	0,335	0,739	0,049	hayır	33	0,33	0,54	Hammadde Alınan Yer	evet	34	472,38	503,969	-1,105	0,273	-134,739	hayır	33	607,12	493,604	Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922	hayır	33	575,36	501,173	<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																								
<b>Kira Bedeli</b>	evet	34	323,62	474,094	-2,113	<b>0,038</b>	-251,746																																																																																																																																																																																
	hayır	33	575,36	501,174				Çalışan Sayısı	evet	34	0,38	0,652	0,335	0,739	0,049	hayır	33	0,33	0,54	Hammadde Alınan Yer	evet	34	472,38	503,969	-1,105	0,273	-134,739	hayır	33	607,12	493,604	Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922	hayır	33	575,36	501,173	<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																																				
Çalışan Sayısı	evet	34	0,38	0,652	0,335	0,739	0,049																																																																																																																																																																																
	hayır	33	0,33	0,54				Hammadde Alınan Yer	evet	34	472,38	503,969	-1,105	0,273	-134,739	hayır	33	607,12	493,604	Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922	hayır	33	575,36	501,173	<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																																																
Hammadde Alınan Yer	evet	34	472,38	503,969	-1,105	0,273	-134,739																																																																																																																																																																																
	hayır	33	607,12	493,604				Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922	hayır	33	575,36	501,173	<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																																																												
Ürünün Nereye Satıldığı	evet	34	470,44	505,824	-0,853	0,397	-104,922																																																																																																																																																																																
	hayır	33	575,36	501,173				<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607	hayır	33	0,64	0,489	<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																																																																								
<b>Aynı İş Kolundaki Birimlerle Beraber Aynı Mekanda Yer Almak</b>	evet	34	0,03	0,171	-6,826	<b>0,000</b>	-0,607																																																																																																																																																																																
	hayır	33	0,64	0,489				<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791	hayır	33	635,88	487,812	Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																																																																																				
<b>Hangi Koşullarda Is Yerini Taşımak İster</b>	evet	34	30,09	171,204	-6,823	<b>0,000</b>	-605,791																																																																																																																																																																																
	hayır	33	635,88	487,812				Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038	hayır	33	0,3	0,637	Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																																																																																																
Semtin Sanayi Geleceği Hakkında	evet	34	0,26	0,567	-0,26	0,795	-0,038																																																																																																																																																																																
	hayır	33	0,3	0,637				Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194	hayır	33	0,39	0,704	Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																																																																																																												
Tersanenin İşine Etkisi	evet	34	0,59	0,892	0,991	0,325	0,194																																																																																																																																																																																
	hayır	33	0,39	0,704				Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427	hayır	33	2,52	2,386	Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																																																																																																																								
Tersane Yerine Ne Gelmesini ister	evet	34	2,09	1,944	-0,804	0,424	-0,427																																																																																																																																																																																
	hayır	33	2,52	2,386				Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062	hayır	33	0,12	0,331																																																																																																																																																																				
Dönüşüm Sürecine Katılımı	evet	34	0,06	0,239	-0,882	0,382	-0,062																																																																																																																																																																																
	hayır	33	0,12	0,331																																																																																																																																																																																			

\* Tabloda bir çok istatistik (sig, t, vb.) verildiği görülmektedir. Burada kıyaslama için bakılması gereken değer t değerinin anlamlılığını gösteren Sig (significance of t) değeridir. Bu değer 0,05 ( $1-\alpha=1-0,95=0,05$ )'ten büyük çıkarsa  $h_0$  da belirtilmiş olan hipotez reddedilemez. t değerinin anlamlılığının gruplar arası fark olması

Test sonucunda çıkan veriler doğrultusunda;

$H_0$  da belirtilen “bölgeden taşınma isteğine göre sınıflandırılmış iki grup arasında, sorgulanan başlıkların ortalama değerler arasında fark yoktur” hipotezi aşağıdaki faktörler bağlamında reddedilebilir hipotez olarak karşımıza çıkmaktadır. Birinci bağımsız grup olarak tanımlanan ‘işyerini taşıma isteğinde olan küçük sanayi birimleri’ ile ikinci bağımsız grubu oluşturan ‘işyerini taşıma isteğinde olmayan küçük sanayi birimleri’ arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık gösteren değişkenler:

- İşletmelerin Mülk sahipliliği (sig. değeri = 0,014 <0,050 )
- İşletmelerin Kira bedelleri (sig. değeri = 0,038 <0,050 )
- İşletmelerin hangi koşullarda taşınmak isteyebilecekleri (sig değeri=0,00 <0,05 )
- İşletmelerin aynı iş kolundaki birimlerle beraber aynı mekanda yer alma istekleri (sig değeri = 0,00<0,05)

Yine tabloya göre, diğer faktörlerin test sonucunda, ortalamalar arasında önemli bir fark olmadığı görülmektedir (sig değeri>0,05). Dolayısıyla  $H_0$  da belirtilen “bölgeden taşınma isteğine göre sınıflandırılmış iki grup arasında, sorgulanan başlıkların ortalama değerleri arasında fark yoktur” hipotezi reddedilemezdir. Başka bir deyişle, diğer faktörlerin, bölgeden taşınma isteğine göre sınıflandırılmış iki grup arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık yoktur.

“*t* testi” taşınmayı isteyenler ile istemeyenler arasında, hangi değişkenlerin istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık gösterdiğini ortaya koymasına karşın bu farklılıkların nasıl ve nelere bağlı farklılıklar olduğunu yansıtmamaktadır. Bu sebeple kategorik veri olan bu değişkenlerin arasındaki farklılıkları incelemek üzere ise, çalışmanın bu aşamasında “ki-kare testi (chi square test)” kullanılmıştır\* .

---

durumunda 0,05 değerine eşit veya bu değerden küçük olması beklenir.

\* "Ki-kare" analiz yöntemi sadece ilişkilerin saptanmasında değil, aynı zamanda değişkenler arasındaki farklılıkların belirlenmesinde de kullanılmaktadır. "Ki-kare" analiz yöntemi frekans dağılımları üzerinden işlem yapan bir analiz yöntemidir. İki değişkenin birbirlerinden bağımsız olması aralarında bir ilişkinin bulunmadığı anlamına gelir. "Ki-kare" testi değişkenlerin bağımsızlığını ölçmede yaygın olarak kullanılır. Öte yandan "Ki-kare" analiz yöntemi iki değişken arasındaki ilişkinin şiddeti konusunda oldukça sınırlı bilgi verir. Gözlenen "Ki-kare" değerinin büyüklüğü sadece modelin veriye uyumunun bir göstergesi değildir. Bu değer örnek hacminden de etkilenmektedir. Bu nedenle "Ki-kare" analiz yöntemiyle ilgili olarak bilinmesi gereken en önemli özellik serbestlik derecesidir. Serbestlik derecesi arttıkça "Ki-kare" testi normal dağılıma benzemeye başlar. Ayrıca "Ki-kare" değeri serbestlik derecesine bağlı olduğundan, analizde yer alan gözlem sayısı arttıkça "Ki-kare" değeri de artar. Sonuçta anlamlı farklılıkların varlığına ilişkin işaretler elde etme olasılığı da artar.

"Ki-kare" analiz yönteminde  $H_0$  (sıfır hipotezi) olarak “değişkenler arasında ilişki yoktur” varsayımı öne sürülür. Aslında "Ki-kare" analiz yöntemi iki değişken arasında sistematik bir ilişkinin var olup olmadığını

“Ki-kare” analiz yöntemine ilişkin açıklamalar doğrultusunda testi uygulamak için “t testi”nin sonucunda ortaya çıkan anlamlı farklılık gösteren dört değişken tekrar gruplandırılmıştır:

- İşletmelerin Mülk sahipliliği
  - Kendi mülkü
  - Diğer (kiracı, vakıf)
- İşletmelerin Kira bedelleri
  - 0-500ytl arası (mülk sahipleri dahil)
  - Diğer (500 YTL ve üstü)
- İşletmelerin aynı iş kolundaki birimlerle beraber aynı mekanda yer alma istekleri
  - Evet istiyor
  - Hayır istemiyor
- İşletmelerin hangi koşullarda taşınmak isteyebilecekleri
  - Ekonomik destek (vergi, kredi, teşvik, vb.)
  - Diğer

Buna bağlı olarak uygulanan ki-kare testleri ve sonuçları aşağıdaki gibi ortaya çıkmıştır;

Tablo 5.10 Mülkiyet Ve Kira Bedeli İle Taşınma İsteği Arasındaki “Ki Kare” Tablosu

		İşyerini nakletme isteği		Ki-kare		
		Evet	Hayır	Değer	Serbestlik derecesi	Sig. (anlamlılık)
Mülkiyet Durumu	Diğer	24	14			
	Kendi mülkü	10	19	5.411	1	<b>0.27</b>
Kira Bedeli	Diğer	14	5	5.583	1	
	0-500 YTL	20	28			<b>0.29</b>

belirlemeye yardım eder. Yani "Ki-kare" analiz yöntemi bir çapraz tabloda yer alan değişkenler arasındaki gözlenen ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığını test etmek amacıyla kullanılır. Bu nedenle "Ki-kare" analiz yöntemi daha çok düşük ölçüm düzeylerindeki değişkenler arasındaki ilişkilerin incelenmesinde kullanılır. "Ki-kare" analiz yöntemi gözlenen frekans değerleri ile teorik olarak beklenen frekans değerlerinin karşılaştırmasını yapar. Bir çapraz tabloda yer alan her bir hücre için bu iki değer arasındaki farkın kareleri alınır. Beklenen değere olan oranı bulunur. Bu oranların toplamı ise "Ki-kare" değerini verir. Bulunan bu değer kritik tablo değerinden büyük ise anlamlı bir ilişkinin varlığından söz edilebilir.

"Ki-kare" analiz yöntemi verilerin sunuluş biçimine göre "Ki-kare uygunluk testi" ve "Ki-kare bağımsızlık testi" olmak üzere iki ana gruba ayrılır. Çalışma kapsamında kullanılacak olan yöntem "Ki-kare bağımsızlık testi"dir. Veri setindeki değişkenlerin farklı ölçütlere ya da belirli bir amaca göre iki ya da çok yönlü çapraz tablo biçiminde sınıflandırılması halinde değişkenlerin belirlenen özellikleri arasında bir bağımlılığın olup olmadığı test edilmek istenebilir. Değişkenlerin alt grupları arasında bağımlılık, birlikte değişim olup olmadığını ortaya çıkarmak amacıyla uygulanan "Ki-kare" testi "Ki-kare bağımsızlık testi" olarak adlandırılır.  $H_0$  hipotezi bağımlılık yoktur şeklinde kurulur. "Ki-kare bağımsızlık testi", tablo tipine ve tablo gözlerinde frekansların beklenen değerlerinin büyüklükleri gözönüne alınarak farklı şekillerde uygulanır ve farklı isimlerle belirtilir.

**Mülkiyet ve kira bedeli değişkenleri ile taşınma isteği arasındaki “ki kare” testinin sonucu olarak;** çalışma alanında bulunan küçük sanayi birimi sahibi eğer aynı zamanda işlettiği sahibin mülk sahibi ise, kentsel dönüşüm kapsamında işyerini taşıma konusunda isteksiz davranmaktadır. Bunun tersi olarak, mülkün sahibi olmayan yani kiracı olan işletme sahipleri ise taşınma konusunda isteklidirler. Bir başka bakışla mülkiyet durumu ve kira bedeli faktörleri birleştirilerek değerlendirme yapıldığında, tesise ödediği aylık kira bedeli 0 – 500 YTL (bu dilime hiç ücret ödemeyen mülk sahipleri de dahildir) olan küçük sanayi biriminin taşınma isteği bulunmamaktadır. Özetle mülk sahibi olan işletme sahipleri ya da görel olarak çok düşük kira veren işletme sahipleri, kentsel dönüşüm kapsamında işletmelerini taşıma isteği konusunda olumsuz düşünmektedirler. Bu sonuç tezin, “mekan ilişkisini güçlendiren faktörlerden biri olan mülk sahipliği oranının düşük olması, sanayinin bölgeden taşınma eğilimini artırır” varsayımının çalışma alanı özelinde de doğru olduğu sonucunu vermektedir.

Tablo 5.11 Aynı Mekanda Olma İsteği İle Taşınma İsteği Arasındaki “Ki Kare” Tablosu

		İşyerini nakletme isteği		Ki-kare		
		Evet	Hayır	Değer	Serbestlik derecesi	Sig.
Meslektaşları ile aynı çarşıda olma isteği	Evet	33	12			
	Hayır	1	21	27.973	1	<b>0.000</b>

**Aynı iş kolundaki birimlerle beraber aynı mekanda yer alma isteği değişkeni ile taşınma isteği arasındaki “ki kare” testinin sonucu olarak;** aynı iş kolundaki birimlerle beraber aynı mekanda yer almak isteyen işyeri sahipleri işyerlerini taşıma konusuna olumlu yaklaşırken diğerleri taşınma eğiliminde değildirler. Taşınma konusuna olumlu bakan 34 birimden 33’ü aynı iş kolundaki birimlerle aynı mekanda olma isteğindedir. Bu bağlamda kentsel dönüşüm sürecinde aynı iş kolundaki birimlerle aynı mekanda olma isteğindeki birimlere iş konularına göre daha önceden belirlenmiş uzmanlaşmış sanayi çarşılarında yer gösterilmesi, süreci hızlandırabilecek ve taşınma isteğinde olmayan ancak aynı iş kolundaki birimlerle aynı mekanda olma isteğindeki %15’lik oranı da teşvik veya ikna etmek için önemli bir araç olabilecektir.

Tablo 5.12 Taşınma Koşulları Değişkeni İle Taşınma İsteği Arasındaki “Ki Kare” Tablosu

		İşyerini nakletme isteği		Ki-kare		
		Evet	Hayır	Değer	Serbestlik derecesi	Sig.
Hangi Koşulda taşınmak ister	Diğer	14	28			
	Ekonomik destek (vergi indirimi, kredi, teşvik, vb.)	20	5	13.655	1	<b>0.000</b>

**Taşınma koşulları değişkeni ile taşınma isteği arasındaki “ki kare” testinin sonucu olarak;** işyeri sahipleri ekonomik avantajlar (vergi indirimi, kredi, teşvik, vb.) sunulması koşulunda işyerlerini taşıma eğiliminde olurken, diğer koşulların taşınma eğilimine olumlu bir etkisi bulunmamaktadır. Bu bağlamda kentsel dönüşüm stratejisi kurgusunda, düşük faizli, uzun vadeli krediler ve vergi indirimi (gittiği lokasyona göre) gibi teşvik edici finansal enstrümanlar kullanılarak sanayinin bölgeden taşınması süreci kolaylaştırılabilir.

**Sonuç olarak;** Bu değerlendirmelerin sonucunda çalışma alanında kurgulanacak stratejik bir kentsel dönüşüm yaklaşımında küçük sanayi birimlerini bölgeden nakletme konusunda süreci kolaylaştıracak ön plana çıkan bazı etmenler özetle aşağıdaki gibidir;

- Etablamalı olarak gerçekleştirileceği öngörülen bir kentsel dönüşüm yaklaşımda, sanayi birimlerinin bölgeden taşınması noktasında ilk etapta mülk sahibi olmayan birimler üzerinde yoğunlaşılması,
- Taşınma eğilimindeki birimlerin iş konularına uygun olarak uzmanlaşmış sanayi çarşılarında ve en azından eşdeğer özelliklerde yer olanağı sunulması,
- Sanayi birimlerini ikna ya da teşvik sürecinde ekonomik olanakları ön planda tutulması.

## 5.2 Kentsel Dönüşüm Kapsamında Alanda Yer Alacak Fonksiyonların Seçilmesine İlişkin Bir Değerlendirme Yaklaşımı

Ülkemizdeki kentsel dönüşüm kavramı ve bu kavram bağlamında gerçekleştirilen kentsel dönüşüm projelerine tez çalışmasının ilgili bölümlerinde değinilmiştir. Genel olarak irdelenen bakış açıları ve gerçekleştirilmiş veya gerçekleştirilmeye çalışılan kentsel dönüşüm projeleri, dönüşüm alanlarının belirlenmesi ve sonraki süreçte bu alanlarda gerçekleştirilecek projelerin içeriği konusunun gerektirdiği kadar tartışılmayan bir süreç olduğunu ortaya koymaktadır.

Kentsel dönüşüm stratejilerinin kurgulanma süreçlerinde yer alan aktörlerin çok çeşitlilik göstermesi beklenirken, ülkemizde genellikle bu geniş aktörler yelpazesinde sadece büyük sermaye sahipleri, spekülâtörler ve yerel/merkezi yönetimler ön plana çıkmaktadır. Kentsel



dönüşümü sosyal, fiziksel, ekonomik ve ekolojik yaklaşımların hep beraber oluşturduğu bir stratejik bütün olarak gördüğümüzde, günümüzdeki uygulamalar ile olması gerekenlerin çakışmadığı açıktır. Bu noktada olması gereken, kentsel dönüşüm projelerinde, projelerin içeriğinin çok yönlü bir şekilde ve çok disiplinli (multi-disciplinary) bir yapıya sahip ekiplerle ele alınmasıdır. Çünkü dönüşüm süreci farklı uzmanlık alanlarını kapsayan dönüşüm alanının belirlenmesi, alanın yasal yönetsel yapısının çözümlenmesi, fizik mekan özelliklerinin irdelenmesi, uygulama araçlarının belirlenmesi, finansman modelinin oluşturulması, projelendirme, vb. etaplar zincirinden oluşmaktadır.

Buna paralel olarak tez çalışması kapsamında ortaya konan değerlendirme yaklaşımının (modelin) amacı da; yukarıda sözü edilen sürecin bir parçası olması gereken, dönüşüm alanlarına atfedilen fonksiyonların seçim sürecine ilişkin bir değerlendirme yaklaşımı kurgulamaktır (eğer dönüşüm stratejisi olarak alana yeni işlevler öngörülecek bir yaklaşım benimsenmiş ise...).

Model, alana atfedilmesi öngörülen ya da öngörü olmaksızın bütün kentsel fonksiyon alanlarını kapsayan fonksiyonların çeşitli parametreler doğrultusunda değerlendirmeye tabi tutularak en uygun fonksiyonların hangileri olabileceği konusunda bir sıralama oluşturmak suretiyle karar alma sürecinde yardımcı bir modül olarak kullanılabilir.

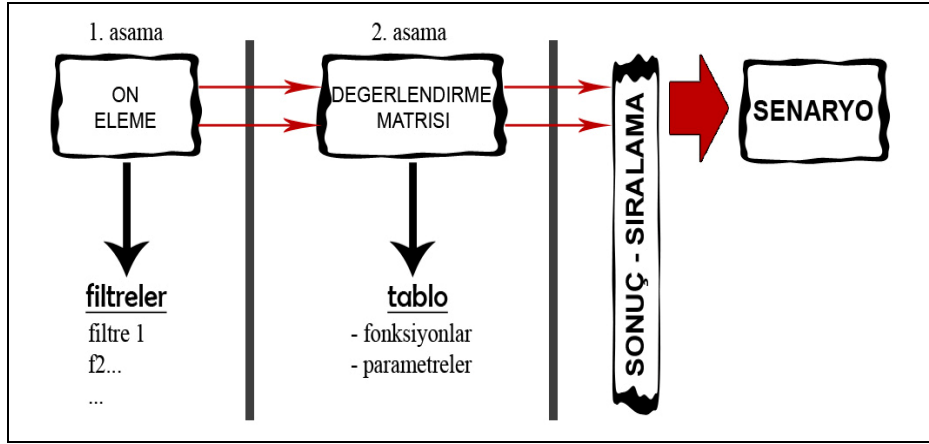
### **5.2.1 Modelin Soyut Yapısı**

Model en sade ifadeyle eleme ve sıralama mantığından oluşan iki etaplı bir yapıya sahiptir (Şekil 5.8). Bu yaklaşımdan beklenen; bir hedef doğrultusunda belirli kriterlere göre yapılan ön eleme sonucunda ortaya konan alternatiflerin, farklı kapsamdaki parametreler ile değerlendirilmesiyle oluşturulacak bir sıralama elde etmektir.

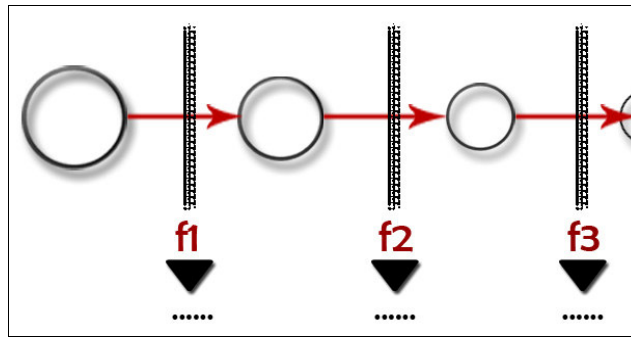
İlk aşamada olası bütün fonksiyonlar her alan özelinde değişkenlik gösterebilecek olan bazı filtreler aracılığı ile elenir (Şekil 5.9). İkinci aşamada ise, elenerek gelen fonksiyonlar, seçim sürecinde etkin olabilecek ölçülebilir veya derecelendirilebilir parametreler dizisiyle bir araya getirilerek bir matris oluşturulur. Bu matris aynı zamanda bir puantaj tablosu niteliğindedir (Şekil 5.10). Tabloda yer alan her fonksiyona ilişkin, değerlendirildiği parametre çerçevesinde bir rakamsal büyüklük (puan) verilir. Ancak her parametrenin sonuç üzerindeki ağırlığı aynı etkinlikte olmayabilir. Bu sebepten dolayı her parametreye de önem derecesine göre bir ağırlık katsayısı tanımlanır ve o parametreye ilişkin değerler katsayı ile çarpılarak sonuca yansıtılır. Her satır toplamı o fonksiyonun elde ettiği toplam değeri yansıtır ve böylelikle fonksiyonların değer ağırlıklarına göre bir sıralama elde edilir.

Bu model kentsel dönüşüm sürecinde çalışılan alan ve koşullar doğrultusunda, ilk etaptan yoksun bir şekilde, sadece ikinci etapdaki değerlendirme matrisi olarak da işlerlik gösterebilir. Matris, süreç içinde yer alan aktörler, finansman modelleri, yasal boyut gibi etkenler sebebiyle, buluşulabilen ortak noktada belirlenmiş fonksiyon alternatifleri arasında bir değerlendirme ortaya koymak için de yeterli olacaktır.

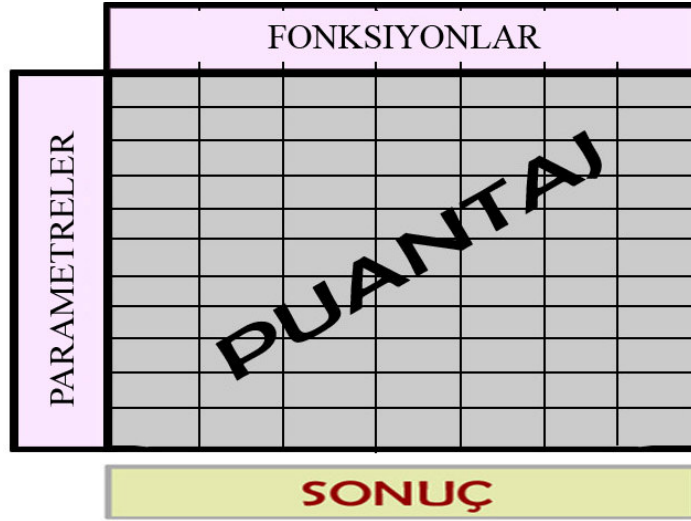
Değerlendirme süreçleri sonucunda elde edilecek sonuçlar doğrultusunda belirlenen fonksiyonlar olası senaryoları da beraberinde getirecektir. Bu senaryolar belirlenen fonksiyonların biraradalıklarına ya da tek başına uygulanmalarına ilişkin yaklaşımları kapsayacaktır. Ancak tez çalışmasında ele alınan model çalışması sadece bir değerlendirme yöntemi ortaya koymaktadır. Ortaya çıkan sonuçlara bağlı olarak üretilecek senaryolar çalışmanın kapsamı dışında kalmaktadır.



Şekil 5.8 Soyut Model Şeması



Şekil 5.9 Filtrelerin Soyut Yapısı



Şekil 5.10 Değerlendirme Matrisinin Soyut Yapısı

### 5.2.2 Modelin Çalışma Alanına Uygulanması

Daha önce de belirtildiği gibi her mekanın kendine özgü farklı sosyo-ekonomik, coğrafi, fiziksel, çevresel, yasal, vb. dinamikleri vardır. Bu çerçevede kentsel dönüşüme konu olan alanlarda üretilecek stratejilerin de amaç, kapsam ve yöntem açısından farklılıklar göstermesi beklenir. Aksi takdirde mekandan bağımsız, birbirinin aynı olan kentsel parçalar ortaya çıkacaktır. Buradan hareketle, soyut olarak işleyiş mantığı ifade edilen değerlendirme yaklaşımı, çalışma alanı özelinde uygulamaya konulduğunda, alana ilişkin parametreler devreye girmelidir.

Bu bağlamda çalışma özelinde gerçekleştirilen değerlendirme yaklaşımının ilk etabı için kullanılacak ön eleme filtreleri aşağıdaki gibidir:

1. İstanbul bütünü için belirlenen üst ölçek stratejiler ve bu doğrultuda çalışma alanına atfedilen roller.
  - “Dünya Kenti İstanbul” vizyonu
  - İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti
2. Çalışma alanına benzer özellik gösteren alanlarda uygulanmış kentsel dönüşüm proje örneklerinin kapsamı.
  - Kıyıda yer alan liman, tersane ve sanayi alanlarında uygulanmış kentsel dönüşüm örnekleri

Ön eleme için kullanılan filtre başlıkları ve buna bağlı olarak ikinci etapta değerlendirilmeye alınacak fonksiyonlar çeşitlilik ya da değişkenlik gösterebilecektir. Ancak çalışmada ele alınan başlıklar doğrultusunda olası tüm kentsel fonksiyonlar arasından ikinci etapta değerlendirilecek olanlar aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

- Ofis
- Alışveriş – eğlence
- Konut
- Kültür
- Rekreasyon
- Konaklama
- Spor
- Eğitim

İkinci aşamada öncelikle, oluşturulacak değerlendirme matrisinde önceden belirlenen fonksiyonları değerlemek için çalışma alanında kullanılacak parametreler belirlenmiştir: kamu yararı, donatı ihtiyacı, form-fonksiyon ilişkisi, çevresel faktörler, yapı birim maliyetleri

Bu parametrelerin nasıl ele alınacağına ilişkin tanımlamalar:

**Toplum yararı;** Fonksiyonların, toplum yararı açısından uygunluk derecesini sorgular (örneğin; rekreasyon donatısı için toplum yararı çoksa 5'e, az ise 0'a yakın değerlendirme).

Genel yarar, kamu menfaati, kamu iyiliği gibi adlarla da anılan kamu yararı, yönetim hukukunda, kamu hukukunda ve siyaset biliminde sıkça kullanılmasına rağmen bu kavramdan ne anlaşılması gerektiği konusunda tam bir görüş birliği bulunmamaktadır (Keleş, 1993). Bu çalışma kapsamında 'kamu yararı' yerine 'toplum yararı' kavramı, "topluma hizmet anlayışı" olarak nitelendirilmiş ve kullanılmıştır. Parametre kapsamında derecelendirilen; doğrudan doğruya ülkesel, bölgesel, yerel ya da grupsal, her çeşit topluluğa yönelik, yararlı bir hizmet sunma durumudur.

**Donatı ihtiyacı;** Fonksiyonların, ihtiyacı duyulan kentsel donatılar açısından uygunluk derecesini sorgular (örneğin; metropolün rekreasyon donatısı eksiği varsa 5'e, yoksa 0'a yakın değerlendirme).

Donatı ihtiyacının İstanbul ölçeğinde ya da çalışma alanı ve yakın çevresi gibi daha lokal bir ölçekte değişkenlik göstermesi beklenir. Metropolen alan bütününde önemli bir konumda yer alan Haliç bölgesi, üst ölçekli stratejilerde belirlenmiş kent vizyonunu sağlamaya yönelik donatılar için potansiyel bir bölgedir. Diğer taraftan çalışma alanı ve yakın çevresi

de kendi ölçek gereksinimleri doğrultusunda kentsel donatılara ihtiyaç duyarlar. Bu sebeple donatı ihtiyacı parametresi iki ayaklı olarak değerlendirilmiştir; metropol ve yerelin ihtiyacı.

**Form-fonksiyon ilişkisi;** öngörülen fonksiyonun uygulanmak istendiği forma uygunluğunu ifade eder. Burada bahsedilen form, çalışma alanı kapsamında iki farklı şekilde algılanıp değerlendirilebilir. Bunlardan birincisi, tersane alanlarında bulunan endüstri arkeolojisi ya da eski eser kapsamında ele alınması gereken zengin potansiyele ilişkin formlar (mimari, strüktür, malzeme, vb.), diğeri ise geri bölgedeki küçük sanayi birimlerinin konumlandığı çalışma alanının ada, parsel, sokak ve yapı örüntülerinin formlarıdır.

**Çevresel faktörler;** fonksiyonların, çevresel etki bakımından verdikleri zararın derecesini sorgular (örneğin; ofis donatısının çevresel etki açısından olumsuzluğu daha fazlaysa 0'a, değilse 5'e yakın değerlendirme).

Burada kastedilen; getirilmesi öngörülen fonksiyonların işletme öncesi, işletme sırası ve işletme sonrasında çevre unsurları olarak olumlu veya olumsuz yöndeki etkilerinin derecelendirmesidir. Çevresel faktörler aslında birçok konuyu (fauna, flora, jeolojik ve hidrojeolojik özellikler, doğal afet durumu, toprak, su, hava, iklimsel faktörler, sürdürülebilirlik kavramı vb...) içinde barındıran farklı uzmanlık alanlarının birarada değerlendirme yapmasını gerektiren kapsamlı bir başlıktır. Ancak burada, örnek teşkil etmesi açısından çalışma kapsamında değerlendirilen faktör, değerlendirilecek fonksiyonların varlığıyla alanda oluşacak trafik yükünden kaynaklı çevresel etkilerdir.

**Yapı birim maliyetleri;** fonksiyonların uygulama aşamasındaki ortalama birim metrekare maliyetlerinin uygunluğunu sorgular (örneğin; ofis fonksiyonu için birim metrekare maliyet değeri yüksek ise 0'a, düşük ise 5'e yakın değerlendirme)

Yapı birim maliyetleri bina fonksiyonuna ve sınıfına göre değişkenlik gösterir. Bu maliyetler uygulama modeline ya da proje büyüklüklerine göre önemli bir parametre olarak değerlendirilebilir. Çalışma kapsamındaki örnek değerlendirmede Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın belirlediği yapı maliyetleri sınıflaması doğrultusunda öngörölmüş ortalama birim maliyetler kullanılmıştır.

İkinci değerlendirme aşamasında kullanılan ana tablo, yatayda fonksiyonların, düşeyde parametrelerin yer aldığı bir matristir (Tablo 5.13). Bu tabloya ek olarak parametrelerin kendi içindeki hiyerarşisinin belirlendiği ağırlık katsayılarından oluşan bir kolon eklenir

(Tablo 5.14). Hem fonksiyon-parametre ilişkisi hem de parametrelerin ağırlık katsayısı değerlendirilmesi yapılırken “Likert Ölçeği” mantığı kullanılması öngörülmüştür\*.

Tablo 5.13 Fonksiyon Ham Değerleme Tablosu Örneği

		fonksiyonlar								
		ofis	konaklama	rekreasyon	kültür	alışveriş-eğlence	konut	spor	eğitim	
parametreler	toplum yararı		0	0	5	5	4	2	5	4
	donatı ihtiyacı	metropol	4	4	5	5	2	2	5	4
		yerel	1	0	2	1	2	4	2	0
	form-fonksiyon ilişkisi		3	2	4	5	5	5	2	4
	çevresel faktörler	trafik yükü	1	2	3	4	2	3	4	3
		hava, gürültü, görüntü kirliliği, vb.								
	yapı birim maliyetleri		3	3	5	1	2	4	4	2

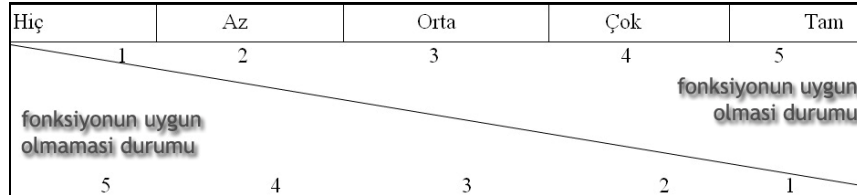
0/5

\* Likert Ölçeği, bireylerin bir konudaki davranış puanlarını belirlemeyi sağlayan bir ölçektir. k sayıda sorunun her biri için farklı sayıda seçenekler belirlenir. Seçenekler sıralı biçimde ardışık olarak dizilirler. Seçenekler dengeli (-2, -1, 0, +1, +2 biçiminde) ya da sıralı sayısal değerlerle puanlandırılır (0, 1, 2, 3, 4, 5). Tüm sorulara verilen cevaplar toplanır. Toplam puan bireyin konu hakkındaki davranış, bilgi, tutum puanıdır. Her birey puanına göre toplam ölçek ölçeği üzerinde bir yerde yer alarak bireyin konu ile ilgili davranış pozisyonu belirlenir.

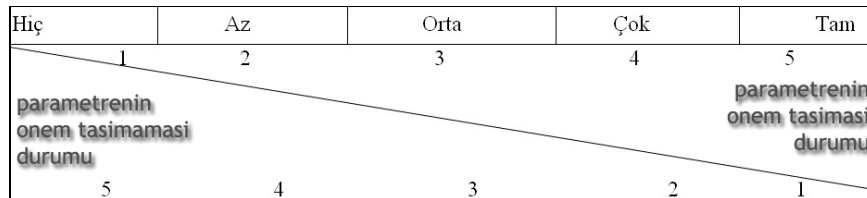
Tablo 5.14 Parametrelerin Ağırlık Katsayısı Örneği

parametreler		ağırlık katsayısı (1-5)
toplum yararı		5
donatı ihtiyacı	metropol	4
	yerel	2
form-fonksiyon ilişkisi		4
çevresel faktörler	trafik yükü	3
	hava, gürültü, görüntü kirliliği, vb.	
yapı birim maliyetleri		1

Bu çalışmada üretilen değerlendirme matrisinde kentsel dönüşüm kapsamında değerlendirilecek fonksiyonların uygunluk durumları ve fonksiyonların değerlendirileceği parametrelerin önem durumları 0-5 değer aralığında derecelendirilmiştir (Şekil 5.11; 5.12). Verilen puanlar, belirlenen katsayılarla çarpılarak her bir fonksiyon için toplam skor elde edilir. Bu skorlara göre de güçlüden zayıfa doğru fonksiyon sıralaması elde edilir. Yani fonksiyon ham değerlendirme tablosundaki (Tablo 5.13) değerler ile parametrelerin ağırlık katsayıları (Tablo 5.14) çarpılarak sonuç değerler (Tablo 5.15) bulunur. Bu değerler fonksiyonların sıralanmasını sağlayan toplam skorlardır.



Şekil 5.11 Likert Ölçeğine Göre Fonksiyon Değer Aralığı



Şekil 5.12 Likert Ölçeğine Göre Parametrelerin Katsayı Aralığı

Tablo 5.15 Fonksiyon Final Değerleme Tablosu Örneği

		fonksiyonlar								
		ofis	konaklama	rekreasyon	kültür	alışveriş-eğlence	konut	spor	eğitim	
parametreler	toplum yararı		0	0	25	25	20	10	25	20
	donatı ihtiyacı	metropol	16	16	20	20	8	8	20	16
		yerel	2	0	4	2	4	8	4	0
	form-fonksiyon ilişkisi		12	8	16	20	20	20	8	16
	çevresel faktörler	trafik yükü	3	6	9	12	6	9	12	9
		hava, gürültü, görüntü kirliliği, vb.								
yapı birim maliyetleri		3	3	5	1	2	4	4	2	
final toplam		36	33	79	80	60	59	73	63	

**Sonuç olarak;** Örnek niteliğindeki değerlendirme matrisine göre ortaya çıkan sıralama aşağıdaki gibi oluşmuştur:

- 1- Kültür
- 2- Rekreasyon
- 3- Spor
- 4- Eğitim
- 5- Alışveriş-eğlence
- 6- Konut
- 7- Ofis
- 8- Konaklama

Bu örnek tablo (Tablo 5.15), çalışma alanını tanıyan, çalışmanın amacı ve hedefi konusunda bilgi sahibi olan, mimarlık ve planlama formasyonuna sahip bir bireyin mesleki ve akademik birikimiyle yorumlayarak elde edilen sübjektif bir değerlendirme sonucudur. Burada amaç soyut olarak ifade edilen değerlendirme yaklaşımının işleyişini örneklemek ve kısmen de olsa somutlaştırmaktır. Alan özelindeki bu çalışma, benzer niteliklerdeki (mimarlık ve/veya



planlama formasyonuna sahip ve tez konusu kapsamında çalışma alanı hakkında genel olarak bilgilendirilmiş) 10 akademisyen ve profesyonelin de bireysel değerlendirmesine tabi tutulmuştur (Tablo 5.16). Genel sonuçlara bakıldığında ortaya çıkan sıralamaların tümünde ilk iki sırayı “Kültür” ve “Rekreasyon” fonksiyonları almıştır.

Tablo 5.16 Toplam Değer Tablosu

	ofis	konaklama	Rekreasyon	Kültür	Alışveriş- eğlence	Konut	Spor	Eğitim
1	36	33	79	80	60	59	73	53
2	33	45	85	92	36	24	56	62
3	18	38	69	73	45	17	18	35
4	30	71	115	111	61	34	89	108
5	27	44	86	78	32	28	62	74
6	29	36	70	69	35	36	68	64
7	32	39	75	72	37	40	68	66
8	29	45	86	74	32	27	64	73
9	22	42	65	67	26	23	50	61
10	32	73	112	108	63	34	90	106
	<b>288</b>	<b>466</b>	<b>842</b>	<b>824</b>	<b>427</b>	<b>322</b>	<b>638</b>	<b>702</b>

Örnek olarak uygulanan değerlendirme tabloları sonuçlarına göre ön plana çıkan bazı noktalar aşağıda belirtildiği gibidir;

- Ön plana çıkan bu iki fonksiyon, gerek fonksiyon/parametre matrisinde gerekse parametrelerin değer ağırlığı katsayılarında, özellikle ‘toplum yararı’ ve ‘metropolitan alanın donatı ihtiyacı’ faktörlerinden aldıkları yüksek değerlerle göze çarpmaktadır.
- Buna ek olarak rekreasyon fonksiyonunun ön plana çıkmasının bir başka nedeni de maliyet parametresiyle ilgilidir. Maliyet açısından diğer fonksiyonlara göre daha avantajlı olması parametrik değer ağırlık katsayısı ne olursa olsun bu fonksiyonun değerini yukarı yönde etkilemiştir.
- Genel sonuçlarda dikkat çekici bir başka konu ise ‘ofis’ ve ‘konut’ fonksiyonlarının genellikle son sıraları paylaşmasıdır. Bu fonksiyonların sıralama değerinin aşağı çeken unsurlar olarak ‘metropolün ve yerelin donatı ihtiyacı’ ve ‘toplum yararı’ konuları göze çarpmaktadır.

Parametrelerin ağırlık katsayı değerlerine ilişkin göze çarpan noktalar ise;

- Değerlendirmelerden çıkan genellemeye göre toplum yararı parametresi en yüksek katsayı değerini almıştır.
- Maliyet ise genellikle en az katsayı değeri alan parametre olarak ön plana çıkmıştır. Ancak maliyet, öngörülen kentsel dönüşüm modellerine bağlı olarak önem derecesi değişkenlik gösterecek bir parametre olabilecektir.

Tez çalışması kapsamında bu bölümde ortaya konan sistematik, daha kapsamlı bir modele altlık oluşturabilecek olması açısından önem taşımaktadır. Öngörülen fonksiyonların değerlendirme tablosu, gerek kurgu gerekse değerlendirme (puantaj) anlamında geliştirilmeye ihtiyacı olan bir yaklaşım olarak değerlendirilmelidir. Buna paralel olarak çalışma sonunda değerlendirme yaklaşımına ilişkin geliştirilmesi gereken bazı noktalar aşağıdaki gibi tespit edilmiştir:

- Fonksiyonların değerlendirilmesinde kullanılan parametrelerin çeşitliliği sağlanmalıdır. Parametreler ne kadar çok ölçülebilir değerlere dayalı olursa o kadar güçlü sonuçlar elde edilir. Aksi takdirde sonuçta ortaya çıkan değerler öznel değerlendirme ağırlıklı olacaktır.
- Değerlendirme parametreleri arttıkça buna bağlı olarak değerlendirilme yapılacak uzmanlık alanları da çeşitlilik gösterecektir. Bu noktada tablodaki parametrelerin gruplanarak ilgili uzman grupları tarafından değerlendirilmesini sağlamak daha doğru olacaktır.
- Kentsel dönüşüm süreci içinde böyle bir değerlendirme yaklaşımının, kentsel dönüşüm ana plan (master plan) alternatiflerinin oluşturulması aşamasında devreye sokulması daha verimli olabilecektir. Ana plan ya da bölgeleme (zoning) çalışmasında öngörülen lokasyonları, değerlendirilecek fonksiyonların alacakları puan ağırlıkları üzerinde değişkenlik yaratabilecektir.
- Fonksiyonları değerlemek için kullanılacak parametrelerin birbirleri arasındaki hiyerarşik değerlerini, parametrelerin teorik ya da pratik olarak taşıdıkları önem derecesine göre belirlemenin yanısıra, bu konuda izlenebilecek başka bir yöntem de, bu hiyerarşinin çalışma alanında ortaya konacak stratejik yaklaşımlara göre şekillendirilmesidir. Yani üretilen stratejilerde hangi parametrenin ne derecede önemseneceği kararına göre katsayılar belirlenebilir (örneğin; maliyet parametresinin ağırlığı, proje üretim sürecinde izlenecek yöntem paralelinde çok düşük tutulabilecektir)

- Değerlendirilmeye alınacak fonksiyonların (çalışma alanına ilişkin kentsel dönüşüm stratejileri doğrultusunda) yaklaşık kapasitelerinin tanımlanması, parametrelerin etkilerinin daha gerçeğe yakın ölçülmesini sağlayacaktır. Çünkü fonksiyonlara öngörülen kapasiteler doğrultusunda, mimari form, büyüklük, maliyet, çevresel etki, vb. birçok faktörün etkinliği değişkenlik gösterecek ve bu durum da tablodaki değer aralıklarına yansımaktadır (örneğin; x kişi kapasiteli bir konaklama birimi ile 5x kişi kapasitesinin bölgeye getireceği trafik yükü ve beraberindeki diğer yükler aynı etkide olmayacaktır).

## 6. GENEL DEĞERLENDİRME

19. yy.da yoğunlaşan sanayileşme hareketleri ve buna bağlı olarak ekonomik kalkınmanın koşutu olarak görülen kentleşmenin ivme kazanması önemli kentsel sorunları da beraberinde getirmiştir; Sağlıksız yaşam alanları, çevresel problemler, altyapı sorunları gibi. 1950’li yıllarla birlikte, sanayi odaklı gelişen kentsel yerleşimler çeşitli ekonomik ve politik sıkıntılar ve teknolojik gelişmelere de paralel olarak sanayiden arınmaya başlamıştır. Merkezde sanayinin yer seçtiği bölgeler ve bu bölgelerin hinterlandları terk edilerek köhneme sürecine girmiştir. Sanayisizleşme ile birlikte hizmetler sektörünün yükselişi ve sanayi sektöründen hizmetler sektörüne geçiş, mekansal problemlerin yanısıra, istihdam kaynaklı sosyal problemleri de ortaya çıkarmıştır. Ülkemizde ise benzer süreç içinde baş gösteren bu sorunlar, göç, yasa dışı, çarpık kentleşme (gecekondulaşma, sağlıksız, köhnemiş kent parçaları), toplumsal çöküntü (işsizlik, suç, eğitimsizlik) vb. olarak kendini göstermiştir.

Sözü edilen sebeplerden dolayı bu kentsel parçaların yeniden ele alınarak kente eklenmeleri gündeme gelmiştir. İlk olarak sanayileşme hareketlerinin etkisiyle oluşan sağlıksız koşulları çözüme amacıyla gündeme gelen çeşitli kentsel dönüşüm müdahaleleri, daha sonraki dönemde sanayisizleşme sürecinde ortaya çıkan sorunlar için de önemli bir planlama aracı olarak yeniden ön plana çıkmıştır.

Bölgesel ve yerel kalkınma eğiliminde gelişen kentsel politikalar doğrultusunda günümüzde de hala güncelliğini koruyan en önemli planlama araçlarından biri olan kentsel dönüşüme ilişkin tez kapsamındaki sonuçlar şöyledir;

- ‘Kentsel Dönüşüm’ devingen ve çok yönlü bir kavramdır. Tarihsel süreç içinde değişen koşullar (sosyo-ekonomik, politik vb.) doğrultusunda barındırdığı müdahale yaklaşımları çeşitlenebilir veya farklılaşabilir.
- Sürdürülebilirlik, toplum yararı, katılım; kentsel dönüşüm projelerinde ön planda tutulması gereken en önemli stratejik kavramlardır.
- Üretilecek kentsel dönüşüm stratejileri, dönüşüme konu olan bölgeye ilişkin veriler doğrultusunda da değişkenlik göstermelidir. Her kentsel alan birbirinden farklı dinamikler doğrultusunda gelişme gösterir. Bu nedenle kentsel dönüşüm modelleri de dönüşüm alanı özelinde değerlendirilerek, alana özel çözümler üretilmelidir. Standart bir kentsel dönüşüm yaklaşımı her coğrafyada başarılı olamaz.
- Kentsel dönüşüm yaklaşımları salt fiziksel mekan odaklı gerçekleştirilmemelidir. Üretilen stratejilerde fizik mekan müdahaleleriyle birlikte sosyal projeler de üretilmelidir. Sosyal

doku gözardı edilmemelidir.

- Kentsel dönüşüm projeleri noktasal olmaktan çok bütüncül yaklaşımlar içermelidir. Noktasal yaklaşımlar kısa vadeli çözümler üretmekten öteye geçemez. Kentsel dönüşüm projeleri; alan sınırları dahilinde sosyal ve fizik mekan çözümleri aramasına karşın, üst ölçeklerde kentsel bütüncül olan entegrasyonun sağlanmasına yönelik stratejiler de barındırmalıdır.
- Kentsel dönüşüm projeleri farklı disiplinlerin birarada çalışmasını gerektiren bir süreci gerektirir. Kentsel dönüşüm modelleri veya projelerini kurgulamak kapsamlı bir ekip işidir. (plancı, mimar, restoratör, mimarlık ve kent tarihçisi, arkeolog, ekonomist, çevre, statik, ulaşım ve işletme mühendisleri, hukukçu, vb.)
- Kentsel dönüşüm uzman bir ekibin yanısıra, aktörlerin de beraberce sürecin içinde yer alarak ilerlemesini gerektirir. Bu aktörler; yerel otorite, yatırımcı, finansör, uygulayıcı, sivil toplum kuruluşları, üniversiteler, koruma kurulu olarak örneklendirilebilir. Bu aktörlerden en önemlisi yerel kullanıcıdır. Yerel kullanıcının mülkiyet hakları ve sosyal hakları gözardı edilmemelidir. Yerel kullanıcının kentsel dönüşüm sürecine katılımı esastır. Aksi takdirde kentsel dönüşüm uygulaması fiziksel mekan anlamında gerçekleştirilebilse bile sosyal boyutuyla başarıya ulaşamaz.
- Kentsel Dönüşüm kavramı gelişmiş ülkelerde olduğu gibi planlama disiplini içinde edindiği yere ek olarak hukuksal platformlarda da karşılığını bulmalıdır. Kentsel Dönüşüm projelerinin yerel tabanının sağlanması hem kullanıcılar hem uygulayıcılar hem de yatırımcılar açısından güven unsuru olması sebebiyle sürece etki eden en önemli faktörlerden birisidir. Sözü edilen yerel taban ülkemizde son yıllarda tartışılmaya başlanmış ve 2005 yılında çıkan 5366 sayılı “Yıpranan Kent Dokularının Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun” ile resmi nitelik kazanmıştır. Ancak bu kanun kendi içerisinde birçok çelişkiler barındırması ve dar kapsamlı olması açısından yetersiz ve geliştirilmesi gereken bir düzenlemedir.

Kentsel dönüşüm, küreselleşen dünyanın değişen pazar anlayışında kendine yer arayan kentlerin, kimlik ve imajının geliştirilmesi adına önemli bir olgudur. Bu doğrultuda ‘Yarışan Kentler’ arasında tarihsel süreç içindeki stratejik, kültürel ve doğal özelliklerinden dolayı, ‘kıyı kentleri’ ön plana çıkmaktadır. Kentsel dönüşüm için önemli potansiyeller sunması sebebiyle, kentsel kıyı alanlarında yer seçen sanayi ve ilintili fonksiyonların (liman, depo, tersane, iskele, vb.) terk ettiği kent parçaları, öncelikli tercih edilen alanlar olarak göze çarpmaktadır. Bu alanlar yerel yönetimler, yerel kullanıcılar, ziyaretçiler ve yatırımcılar için

önemli fırsatlar sunmaktadır.

Eski sanayi alanlarının kentsel dönüşüm kapsamında ele alınması sürecinde şu noktalar önem taşımaktadır:

- İşlevini yitirmiş eski sanayi alanlarındaki yapısal envanterin çıkarılması,
- Bu alanların çevresiyle (hinterlandıyla) bir bütün olarak ele alınması,
- Endüstriyel miras niteliğindeki yapıların yeniden işlevlendirilerek kullanılması,
- Gerçekleştirilecek projeler aracılığıyla bu alanları terk eden iş kollarında çalışanların istihdamına yönelik çeşitli fırsatlar yaratılması.

Tez çalışması kapsamında irdelenen Haliç Bölgesi daha önce sözü edilen gerekçeler paralelinde, doğal (su ögesi), kültürel (kentsel doku, sivil mimari, anıtsal yapılar, endüstriyel arkeoloji) ve konum (merkez, su kenarı) açısından önemli bir değere sahiptir. Çalışma alanı olarak seçilen Tersaneleri Bölgesi ve geri alanı ise üzerinde çok fazla spekülasyon olan ve henüz kentsel dönüşüm anlamında ele alınmamış önemli potansiyele sahip bir bölgedir. Bu bağlamda tersane alanları kentsel dönüşüm kapsamında değerlendirmeye alınmalıdır. Ancak tersane alanlarının, geri alanından bağımsız, noktasal olarak ele alınması mevcut kentsel problemleri çözmez. Gerçekleştirilecek kentsel dönüşüm projesi, tersaneler ve geri alanlarıyla birlikte ele alınarak, Haliç bütünü ve İstanbul Metropolitan Alanı'na entegrasyonun sağlanacağı üst ölçekli bir plan ile kurgulanmalıdır.

Bütün bu çıkarımlar doğrultusunda çalışma sonucunda, ülkemizdeki kentsel dönüşüm süreçlerinde sorun olarak göze çarpan iki önemli konunun üzerinde durulmuştur. Bunlar, kentsel dönüşüm proje alanlarının belirlenme süreçleri ve bu alanlarda gerçekleştirilecek olan kentsel dönüşüm yaklaşımlarında, öngörülecek fonksiyonların seçim ve değerlendirme sürecidir.

İlk olarak çalışma alanında, alan özelinde saptanan kriterler doğrultusunda, çapraz sorgu ve ön sav sınava yöntemleri ile alanın kentsel dönüşüm potansiyeli değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda ön plana çıkan noktalar şöyledir:

- Bölgede gerçekleştirilecek kentsel dönüşüm projelerine ilişkin en önemli değişkenler, alandaki mülkiyet durumu ve kullanıcıların hangi araçlarla teşvik veya ikna edilebileceğidir.
- Alandaki kullanıcılar arasında kiracı olan işletme sahiplerinin mülk sahibi olanlara kıyasla dönüşüm kapsamında iş yerlerini taşıma isteğine anlamlı bir oranda olumlu baktığı tespit

edilmiştir. Bu sebeple, etaplı olarak gerçekleştirileceği öngörülen bir kentsel dönüşüm yaklaşımında, sanayi birimlerinin bölgeden taşınması noktasında ilk etapta mülk sahibi olmayan birimler üzerinde yoğunlaşılması, süreci hızlandırabilecek bir strateji olacaktır.

- Taşınma eğilimindeki birimlerin teşvik edilmesi ve devamında diğer birimlerin de ikna edilme sürecinde vergi indirimi, uzun vadeli düşük faizli teşvik kredileri gibi finansal destek açılımları ön planda tutulması en önemli faktörlerden biridir.
- Tespit edilen bir diğer önemli teşvik unsuru da taşınma eğilimindeki birimlere iş konularına uygun olarak uzmanlaşmış sanayi çarşılarında ve en azından eşdeğer özelliklerde yer olanağı sunulmasıdır.

Bu değerlendirme yaklaşımına temel verileri sağlayan ölçütler daha önce de belirtildiği gibi kentsel dönüşümü öngörülen alanın coğrafi konumu (çevre verileri, iklim, doğal yapı, vb.), sosyo-ekonomik yapısı, siyasal (politik) statüsü, yasal yönetsel kısıtları, vb. faktörlere bağlı olarak değişkenlik gösterebilecektir. Buna bağlı olarak, değerlendirme ölçütlerindeki olası değişkenlikler dönüşüm potansiyeline ilişkin değerlendirme yöntemlerinde de farklılık ya da çeşitliliği beraberinde getirecektir. Bu noktada önemli olan, hangi ölçütler ya da yöntemle olursa olsun kentsel dönüşüm alanlarının belirlenme sürecinde, öngörülen alanların rant odaklı değil bilimsel yaklaşımlar ile değerlendirilmesi gerekliliğidir.

Ortaya konan ikinci yaklaşım ise; kentsel dönüşüm alanlarındaki fonksiyonların seçim sürecine ilişkindir. Dönüşüm alanlarının potansiyelinin değerlendirme sürecinde olduğu gibi, alana getirilecek fonksiyonların belirlenmesi de belirli bir sistematik çerçevesinde gerçekleştirilmelidir. Çalışma kapsamında ortaya konan yaklaşım doğrultusunda bir “fonksiyon değerlendirme matrisi” kurgulanmıştır. Bu matris değerlendirmeye tabi tutulmak istenen fonksiyonlar ve bu fonksiyonların değerlendirileceği parametreler dizisinden oluşmaktadır. Tez kapsamında, çalışma alanı özelinde değerlendirilen fonksiyonlar ve parametreler doğrultusunda elde edilen örnek niteliğindeki sonuca göre güçlüden zayıfa doğru bir sıralama elde edilmiştir; rekreasyon, kültür, eğitim, spor, konaklama, alışveriş-eğlence, konut ve ofis.

Bu yaklaşımda da gerek değerlendirme parametreleri gerekse değerlendirilecek fonksiyonlar her kentsel dönüşüm alanının kendi dinamikleri doğrultusunda farklılıklar gösterecektir. Bununla birlikte, fonksiyonların somut master plan alternatiflerinden hareket edilerek, daha tanımlı ve çeşitliliği sağlanmış parametrelerle ve çok disiplinli bir ekiple değerlendirilmesi, elde edilen sonuçların daha sağlıklı olmasını sağlayacaktır. Bu değerlendirme mantığı geliştirilmeye açık bir yaklaşım olmasına karşın, yeniden işlevlendirilecek alanların veya

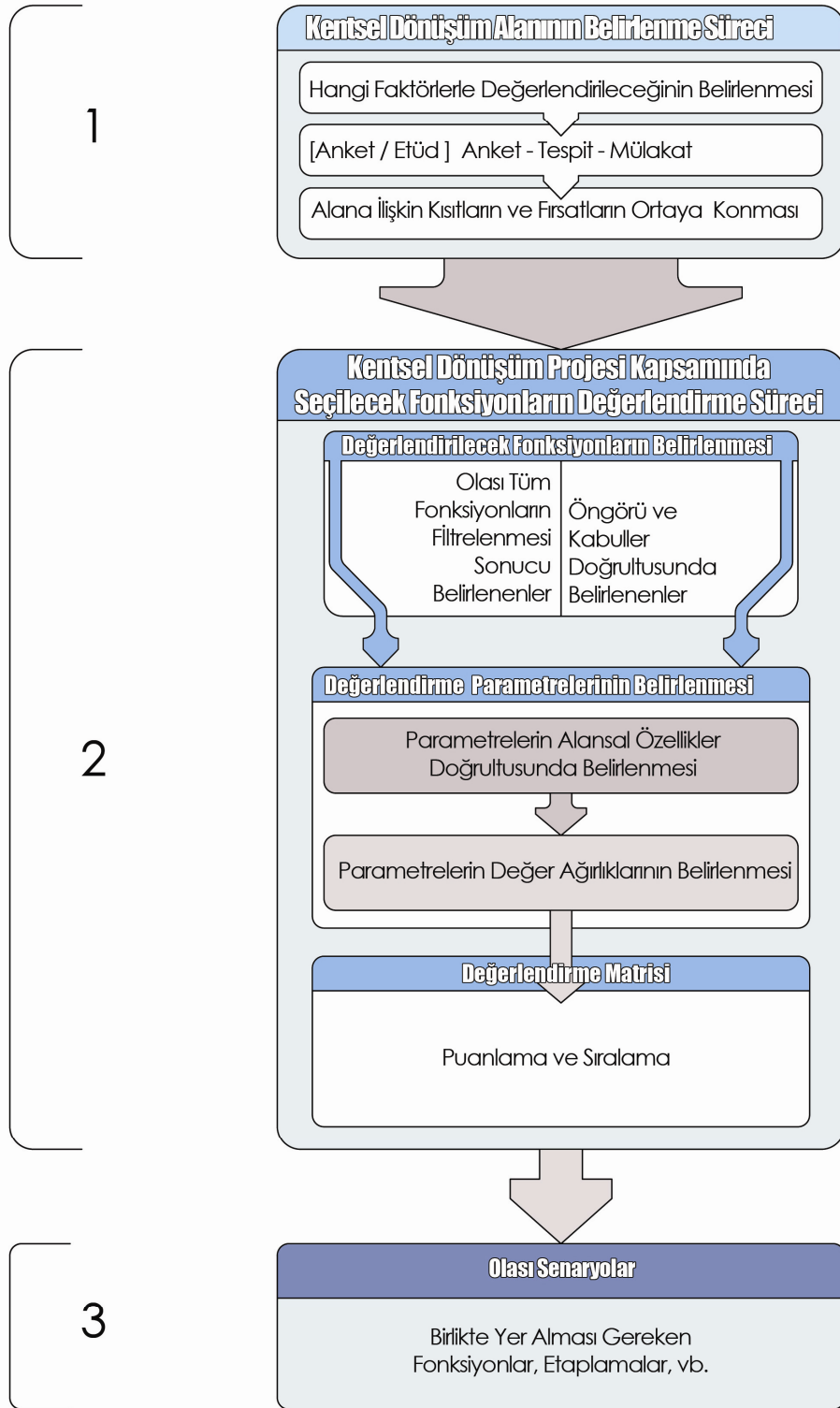
yapıların barındıracağı yeni fonksiyonların sistematik bir kurgu ile belirlenebilmesi yönünde yeni açılımlar sunması açısından önem taşımaktadır.

Sonuç olarak tez çalışması kapsamında beşinci bölümde detaylı olarak ortaya konan öneri yaklaşımların bütünü ifade eden akış şeması Şekil 6.1’de görselleştirilmiştir. Bu şema 3 temel süreçten meydana gelmektedir:

1. Kentsel Dönüşüm Alanının Belirlenmesi
2. Proje Kapsamında Seçilecek Fonksiyonların Değerlendirilmesi
3. Olası Senaryolar (kapsam dışı)

Akış şemasında yer alan birimler, kentsel dönüşüm stratejisi geliştirme sürecine parça parça veya bütün bir şekilde entegre edilip yararlanılabilecek yaklaşımlar olarak değerlendirilebilir. ‘kentsel dönüşüm alanı belirleme süreci’ veya ‘fonksiyon değerlendirme süreci’, herhangi bir kentsel dönüşüm modeli içinde tekil olarak kullanılabileceği gibi şema bütün olarak “süreklilik-devamlılık” arz eden bir şekilde de kullanılabilecektir. Tekrar etmek gerekirse önerilen bu yaklaşım; çok disiplinli bir organizasyonun, birçok veri ve değişken doğrultusunda kurgulayacağı bir kentsel dönüşüm modeline entegre edilerek, sürecin belirli aşamalarında yararlanılabilecek bir ara model olarak düşünülebilir. Bu yaklaşımlardan beklenen; modelin uygulanması sonucunda elde edilecek verilerin, kentsel dönüşüm stratejisi (modeli) kurgulanması sürecine etkiyen diğer faktörlerle biraraya getirilip, ortaya çıkacak olan sonuç ürüne katkı sağlamasıdır.





Şekil 6.1 Süreç Akış Şeması

**KAYNAKLAR**

Acar, E., Adam, M., (1978), “Kapitalistleşme Sürecinde Gecekondu”, Mimarlık, Sayı:156, s.32-34, İstanbul.

Aktan , C., Tunç M, (1998), “Bilgi Toplumunun Doğuşu ve Gelişimi”, Yeni Türkiye Dergisi, Ocak-Şubat 1998: s.118-134, Erişim: <http://www.canaktan.org/yeni-trendler/yeni-ekonomi/bilgi-toplum-dogusu.htm>

Alkay, E., (1995), Kentsel Peyzaj Ögesi Olarak Kıyı Mekanı ve Bandırma Üzerine Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Alp, Ö., (1981), “Tarıma Dayalı Sanayinin Geliştirilmesi”, 2. Türkiye İktisat Kongresi, 6. Sanayi Komisyonu Tebliği, İzmir

Amin, N., Thrift, (1992), Neo-Marshallian Nodes in Global Networks.

Arslan, M., (1988), Kıyısız Alanlarda Rekreatif Planlama I, Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ders Notu, Ankara

Atalık, G., (1985), Şehircilik, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, s. 277, İstanbul.

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

Aysan, M., Dökmeci V., (1995), İstanbul’da Sanayinin Desantralizasyonu ve Şehirsiz Ulaşımına Etkisi, İTÜ Araştırma Fonu, İstanbul.

Aytun, C., (2005), “Enformasyon Toplumu ve Türkiye”, Akademik Bilişim Konferansı 2-4 Şubat 2005, Gaziantep Üniversitesi, Gaziantep.

Balamir, M., (1975), Kat Mülkiyeti ve Kentleşmemiz, ODTÜ, Mimarlık Fakültesi Dergisi, (1:2), s.295-318, Ankara.

Baş B., Ölmez, T., Tünay, O., Kabdaşlı, I., Kabdaşlı, S., (2007), “Bir Tersanenin Kirlilik Profiline Oluşturulması ve Atık Azaltımı için Örnek Çalışma”, 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, İzmir.

Berköz, L., (1991), Türkiye’de Metropolenleşme Sürecinde Kentsel İlişkiler Konusunda Bir Araştırma: İstanbul Metropolen Kent Örneği, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Bimtaş Planlama Grubu, (2006), “Mekansal Modeller ve Eylem Alanları Sonuç Raporu”, İstanbul Mekansal Gelişme ve Dönüşüm Araştırmaları Sempozyumu, İstanbul.

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

Bozkurt, V.,(2003), “Bilgi Toplumu’nun Getirdikleri ve Türkiye”, Ekonomi ve Toplum, (C.5:S.2), Erişim: <http://www.isguc.org>

Brown, M., Madge, N., (1982), Despite The Welfare State: A Report on The SSRC/DHSS Programme into Transmitted Deprivation, Maldon, s. 257, ESS, UK.

Burnell, J.D., Galster, G. (1992), “Quality of Life Measurements and Urban Size: An Empirical Note”, Urban Studies, (C.29:S.5) s. 727–735.

- Clark, E., (1992), "Osmanlı Sanayi Devrimi, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler", s.37-52, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul.
- Craig-Smith, S.J., Fagance, M., (1995), Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment: An International Survey, Westport, Conn., Praeger.
- Çiçek, Ü., (2006), "Avrupa Kültür Başkenti ve İstanbul" Çalışma Raporu, İzmir Ticaret Odası, İzmir.
- Dinler, Z., (1994), Bölgesel İktisat, Ekin Kitabevi, Bursa.
- Donnison, D., (1993), "The Challenge of Urban Regeneration for Community Development" Community Development Journal 28.4 (October), s. 283-298.
- DPT, (2000), "Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.
- Dündar, Ö., (2002), "Patterns Of Inner-City Migration In Ankara", The Sustainable City Ii Urban Regeneration And Sustainability, C.A. Brebbia, J.F. Martin-Duque, L.C. Wadhwa, s. 207-216, Wit Press, UK.
- Eğercioğlu, Y., Özdemir, S., (2006), "The Effects of Property Relations on Urban Renewal Projects", Proceedings of the 46th International Congress of the European Regional Science Association, Volos, Greece, (C.1:S.1) s. 350-374.
- Erkan, H., (1993), Bilgi Toplumu ve Ekonomik Gelişme, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara.
- Erkök, F., (2002), Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Bağlamında İstanbul'un Özne ve Nesnel Değerlendirmesi, Doktora Tezi, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ertin, G., (1998), "Türkiye'de Sanayi", Türkiye Coğrafyası, s.165-167 Erişim: [www.aof.anadolu.edu.tr/kitap/IOLTP/2291/unite10.pdf](http://www.aof.anadolu.edu.tr/kitap/IOLTP/2291/unite10.pdf)
- Erol, O., (1993), "Türkiye Kıyılarının Doğal Niteliği, Kıyının ve Kıyı Varlıklarının Korunmasına İlişkin 'Kıyı Kanunu' Uygulamaları Konusuna Jeomorfolojik Yaklaşım", Kıyılarımız, Mevzuat-Planlama ve Uygulama Semineri, s.33-62, Trabzon.
- Eş, M., Güloğlu, T., (2004), "Bilgi Toplumuna Geçişte Kentleşme ve Kentsel Yoksulluk; İstanbul Örneği", Bilgi Sosyal Bilimler Dergisi, 79-93 (2004/1).
- Gibson, M., Kocabaş, A., (2001), "London: Sustainable Regeneration Challenge and Response". Proceedings of MSU, International Urban Design Symposium, İstanbul.
- Gibson, M., Langstaff, M., (1982), An Introduction To Urban Renewal, GB: Hutchinson.
- Giritlioğlu, C., Yüzer, A.Ş., (2003), Sanayi Alanları Yeni Düzenleme Stratejileri - İstanbul Örneği, İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama, Tasarım, (C.2:S.1) s.119-127, İstanbul.
- Giritlioğlu, C., (1996), "İstanbul Metropolen Alanında Eski Merkez ve Alt Merkezler Arasında Belirlenen İlişkiler", İstanbul 2020 Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Belbim Matbaası, İstanbul.

- Giritlioğlu, C., (1982), Sanayi Yerleşme Yeri Etkenleri, Sanayi Yerleşmeleri Seçimi Ve Düzenlerinin Kurgusunda Kullanılabilecek Bir Yöntem Yaklaşımı, Doçentlik Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Goldfield, D., Brownell, B.A., (1979), Urban America; From Downtown to No Town, Houghton Mifflin Co., Boston.
- Göksu, A.F., (2006), “Kentsel Dönüşüm ve Proje Ortaklıkları”, Bülten 40, Dosya 01:Kentsel Dönüşüm Tartışmaları 1, s. 40-44, Ankara, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi
- Görgülü, Z., (2005), “Kentsel Dönüşüm Rantın Yeni Adı Olmamalı”, Cumhuriyet Gazetesi, 21 Ekim 2005, İstanbul
- Günce, E., (1972), “Türkiye’de Planlamanın Tarihi”, Mimarlık (S.11), İTÜ, İstanbul.
- Güran, T., (1990), İktisat Tarihi, Damla Ofset, s.3, İstanbul.
- Güzelsu, K., (1985), “İstanbul Metropolitan Alan Planlaması”, Türkiye’de Metropolitan Alan Planlaması ve Sorunları Kolokyumu, 29. Dünya Şehircilik Günü, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Hall, P., (1993), “Waterfronts: A New Urban Frontier”, Waterfronts: A New Urban Frontier for Cities on Water, Venice.
- Hançerlioğlu, O., (1972), Ekonomi Sözlüğü, Remzi Kitabevi.
- Hasol, D., (1998), Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, YEM Yayınları, İstanbul.
- Hayter, R., (1997), The Dynamics Of Industrial Location, John Wiley & Sons Inc., England.
- Healey, P., Cars, G., Madanipour, A., Magalhaes, C., (2002), Transforming Governance, Institutional Analysis and Institutional Capacity, Institutional Capacity and Social Milieux, s.6-28.
- Hill, M., (2004), Coasts and Coastal Management. Hodder & Stoughton, s.130, Malta.
- Hoyle, B., (1988), “Development Dynamics at the Port City”, Revitalizing the Waterfront, Belhaven Press, London.
- İBB, (1995), İstanbul Nazım Plan Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı.
- İBB., Şehir Planlama Müdürlüğü, (2005a), İstanbul’un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Stratejileri Araştırma Ve Model Geliştirme İşİ”, Sonuç Raporu, MATPUM (Mim. Fak. Arş. Tasarım Planlama ve Uygulama Merkezi, ODTÜ, Ankara.
- İBB., Şehir Planlama Müdürlüğü, (2005b), “İstanbul’un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Stratejileri Araştırma ve Model Geliştirme İşİ”, 2. Kısım Raporu, İTÜ, İstanbul.
- İlkin, A., (1973), Endüstrileşme, Ak İktisat Ansiklopedisi, Ak Yayınları, (C.2) s.427, İstanbul.
- İMP, (2006), İstanbul Metropolitan Alanı Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, İstanbul.
- İMP, (2005), İMP-Sanayi Grubu Raporu, Eylül, 2005, İstanbul.
- İncedayı, D., (2004), “Çevresel Duyarlılık Bağlamında Davranış Biçimi Olarak Sürdürülebilirlik”, Mimarlık Dergisi, Mimarlar Odası, (S.318) s.39-43, İstanbul.

- İSKİ, (2001), Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul.
- İSO, (1981), İstanbul Metropolitan Alanı'nda Sanayi Yerleşim Planlaması, İstanbul
- Kaplan, A., (1995), Doğal Ve Kültürel Değerlerce Zengin Kıyı Mekanlarına Yönelik Peyzaj Planlama Yönteminin Foça Örneğinde Ortaya Konması Üzerine Araştırmalar, Doktora Tezi, E.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Karabey, H, (1978), Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, M.S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Karaçay, H., Erden, L., (2005), “Yeni Sanayi Odakları Ve Sanayinin Yeni Mekan Arayışları: Denizli Ve Gaziantep Örneği”, C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, (C.6:S.1), Sivas.
- Kazgan, H., (1981), “Cumhuriyet Döneminde Türk İmalat Sanayi”, Cumhuriyet Dönemi Türk Sanayi Gelişmesi Sempozyumu, İTÜ.
- Keleş, R., (2004a), Kentbilim Terimleri Sözlüğü, 8.Baskı, İmge Kitabevi, Ankara.
- Keleş, R., (2004b), “Kentsel Dönüşümün Tüzel Altyapısı, Mimar-İst, (S.2) s.74, 75., İstanbul
- Keleş, R., (2003), “Urban Regeneration in Istanbul”, Paper Presented to the Workshop on Urban Regeneration in the Mediterranean Region, Split, Croatia, July 21-22, 2003, UNEP, Priority Actions Program, Regional Activity Center.
- Keleş, R.,(1998), Kent-Bilim Terimleri Sözlüğü, 2.Baskı, İmge Kitabevi, Ankara.
- Keleş, R., (1993), Kentleşme Politikası, 2.Basım, s.439, İmge Kitabevi, İstanbul.
- Kılıç A., (1999), Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi Kentsel Kıyı Tanımı Ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kılıç, A., Yenen, Z., (2001), “Haliç İçin Bir Planlama Modeli Önerisi”, Haliç 2001 Sempozyumu, İ. Öztürk vd., editörler, İSKİ, s. 64-77, İstanbul
- Kılınçaslan, İ., (1981), İstanbul, Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul
- Kocabaş, A., (2006), Kentsel Dönüşüm (Yenileş(tir)me) İngiltere Deneyimi ve Türkiye'deki Beklentiler, Literatür Yayınları, İstanbul.
- Koç E., Gül A., (2003), “Kentsel Dönüşümde İmar Uygulama Araçları”, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 11-12-13 Haziran 2003, TMMOB Şehir Plancılar Odası Yay., s. 280-294 , İstanbul.
- Köksal, T.G., Ahunbay, Z., (2006), “İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri”, İTÜ/a Dergisi, C:5, Sayı:2, Kısım:2, s:125-136, Eylül 2006, İstanbul.
- Köksal, T.G., Kargın, H.H., (2001), “Haliç'teki Endüstri Mirasının Geçmişi ve Geleceği”, Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, s.431-443, İstanbul.
- Köksal, T.G., (2001), “Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel-Teknolojik Gelişim Süreci ve Geleceği”, Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, s.411-415, İstanbul.

- Köksal. T.G., (1996), Haliç Tersanelerinin Tarihsel – Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kuban, D., (1996), İstanbul, Bir Kent Tarihi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Lang, T., (2005), “Insights in the British Debate about Urban Decline and Urban Regeneration” Leibniz-Institute for Regional Development and Structural Planning (IRS).
- Lichfield, D., (1992), Urban Regeneration for the 1990s, London Planning Advisory Committee, London.
- Lynch, K., (1960), The Image of The City, Cambridge, MA: The MIT Pres., (1976) Managing The Sense of a Region, Cambridge, MA: The MIT Pres. (1981, 1984) Good City Form, MA: MIT Pres, Cambridge.
- Mantran, R., (1990), 17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi 1-2, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Mazak, M., (1998), Eski İstanbul’da Deniz Ulaşım, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deniz Otobüsleri A.Ş., İstanbul.
- Mumford, L., (1961), The City in History, Harcourt Brace Jovanovich, San Diego.
- Müller – Wiener, W., (1998), Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Ocakçı, M., (1989), Metropolenleşme Surecinde İmalat Sanayi ve Metropolen Şehir İlişkileri, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özden, P., (2002), Yasal ve Yönetmelik Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması: Türkiye Örneği, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özden, P., (2000), “Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler Ve İstanbul Örneği”, İ.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi (S.23-24) (Ekim 2000-Mart 2001), İstanbul.
- Pressman, N., (1985), Forces for Spatial Change, ed. J. Brotchie et al. The Future of Urban Form: The Impact of New Technology, Nichols Publishing Co., s. 349–361, New York.
- Roberts, P., (2000), “The Evolution, Definition And Purpose Of Urban Regeneration”, (ed.) Peter Roberts and Hugh Sykes, Urban Regeneration, London, Thousand Oaks, Sage Publications, s.9-36, New Delhi.
- Savaş, V., (1977), Sanayileşme ve Entegrasyon, İktisadi Kalkınma Vakfı, İstanbul.
- Seyidoğlu, H. (2002), Ekonomik Terimler – Ansiklopedik Sözlük, 3. Baskı, Güzem Can Yayınları, s.540, İstanbul.
- Smith, D.M., (1981), Industrial Location, John Wiley & Sons Inc., Canada.
- Sönmez, Ö.N., (2003), ‘Toplumsal ve Kentsel Dönüşüm’, Türk Belediyecilik Sempozyumu, 13-14 Aralık 2003, s.121-129, Ankara.
- Sönmez, İ.Ö., (2005), “Kentsel Dönüşüm Süreçlerinde Aktörler-Beklentiler-Riskler”, Ege Mimarlık Dergisi, Sayı:53, 2005/1, s.16-21, TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi.

- Suher, H., (1994), "Planlama", İstanbul Ansiklopedisi, (C.6).
- Şehircilik Enstitüsü Dergisi, (1972), Sayı 1, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü, Taşkışla, İstanbul.
- Şen, M., Güloğlu, T., (2007), "Bilgi Toplumuna Geçişte Kentleşme Ve Kentsel Yoksulluk: İstanbul Örneği", Uluslar Arası 6. Bilgi, Ekonomi Ve Yönetim Kongresi, Aralık, 2007.
- Tafari, M., (1979), The Historical Project, Opposition, (S.17) s. 55-75.
- Tekeli, D., (1994), The Development of Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning, Kent Basımevi, İstanbul.
- Tekeli, İ., (2003), "Kentleri Dönüşüm Mekanı Olarak Düşünmek", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirileri, TMMOB Şehir Plancıları Odası, s.2-7, İstanbul.
- Tekeli, İ., (1993), "İcabında Plan", İstanbul Dergisi, (S.4) s.26-37.
- Thomas, H., (2003), "Regeneration Minorities and Networks", Knights and Castles: Minorities and Urban Regeneration, edited by L. Piccolo and H. Thomas (Ashgate,Aldershot)
- TMMOB (1991), 1991 Sanayi Kongresi Raporu, TMMOB: Ankara
- Townsend, P., (1987), "Deprivation", Journal of Social Policy, (S.16) s. 125-146.
- Tsenkova, S., (2002), "Urban Regeneration: Learning from the British Experience". In Tsenkova, S. (ed.) Urban Regeneration: Learning from the British Experience, University of Calgary, s.1-8, Faculty of Environmental Design, Calgary.
- Tunçer, M., (2002), "Türkiye'de Tarihsel ve Kültürel Çevreleri Koruma Olgusu".
- Tümertekin, E., Özgüç, N., (1999), Ekonomik Coğrafya, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- Tümertekin, E., (1997), İstanbul İnsan ve Mekan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Van der Ryn, S; Calthorpe, P., (1986), Sustainable Communities: A New Design Synthesis for Cities, Suburbs and Towns, Sierra Club Books, San Francisco.
- Weber, M., (1982), Urban Growth: What Are Its Sources? Ed. Cooper-Hewitt Museum, Cities: The Force that Shape Them, Rizzoli, s. 148-149, New York.
- Yaşar, O., (2005), "Sanayide Kuruluş Yeri Faktörlerinden Sermaye, Devlet, İklim Ve Ulaşım Konularının Hedefleri Ve Öğretim Teknikleri", Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, Issn:1304-0278, Bahar 2005, (C.3:S.12) s.55-73, Erişim: [www.E-Sosder.Com](http://www.E-Sosder.Com)
- Yavuz, Ö.Ö., (2003), "Kent Turizmi: Bir Kentsel Dönüşüm Stratejisi" Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirileri, TMMOB Şehir Plancıları Odası, s.2-7, İstanbul
- Yenal, O., (1999), Ulusların Zenginliği ve Uygarlığı – Eğitim Boyutu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara
- Yenen, Z., Yüçetürk, E., (2003), "Haliç'in Mekansal Bütünlüğü ve Siluet İrdelemesi", Haliç 2001 Sempozyumu, Kadir Has Üniversitesi, s.591-603, İstanbul.
- Yenen, Z., Akın, O., Yakar, H., (2000), Eyüp, Dönüşüm Sürecinde Sosyal-Ekonomik-Mekansal Yapı, Eyüp Belediyesi, İstanbul.
- Yüçetürk, E., (2001), "Haliç Silueti'nin Oluşum-Değişim Süreci", Haliç Belediyeler Birliği,

İstanbul.

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

Zaimoğlu, S., (1971), İstanbul Sanayi Bölgeleri, Hüsnütabiat Matbaası, İstanbul

Zuboff, S., (1988), In The Age of Smart Machine, Basic Books, NewYork

### **İNTERNET KAYNAKLARI**

<http://www.arkitera.com>

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

<http://www.istanbul2010.gov.tr>

<http://www.mimarist.org>

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



**EKLER**

Ek 1: Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri

Ek 2: Kıtalara Göre Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri

Ek 3: İstanbul Mevcut Ulaşım Sistemleri

Ek 4: İstanbul, Osmanlı Dönemi Limanlar, Surlar, İskeleler, Mezarlıklar

Ek5: İstanbul, Osmanlı Dönemi Tepe Noktaları Ve Külliyeler

Ek6: Haliç Kıyısındaki Sanayi Tesisleri ve Dönüşüm Uygulamaları

Ek7: Alan Çalışması Bina Fonksiyon

Ek8: Alan Çalışması Zemin - Kat Fonksiyon

Ek9: Alan Çalışması Kat Adetleri

Ek10: Alan Çalışması Bina Durumu

Ek11: Alan Çalışması Bina Yapım Tekniği

Ek12: Alan Çalışması – Hanehalkı Anket Formu

Ek13: Alan Çalışması – Ticaret Anketi Formu

Ek14: Alan Çalışması – Sanayi Anketi Formu

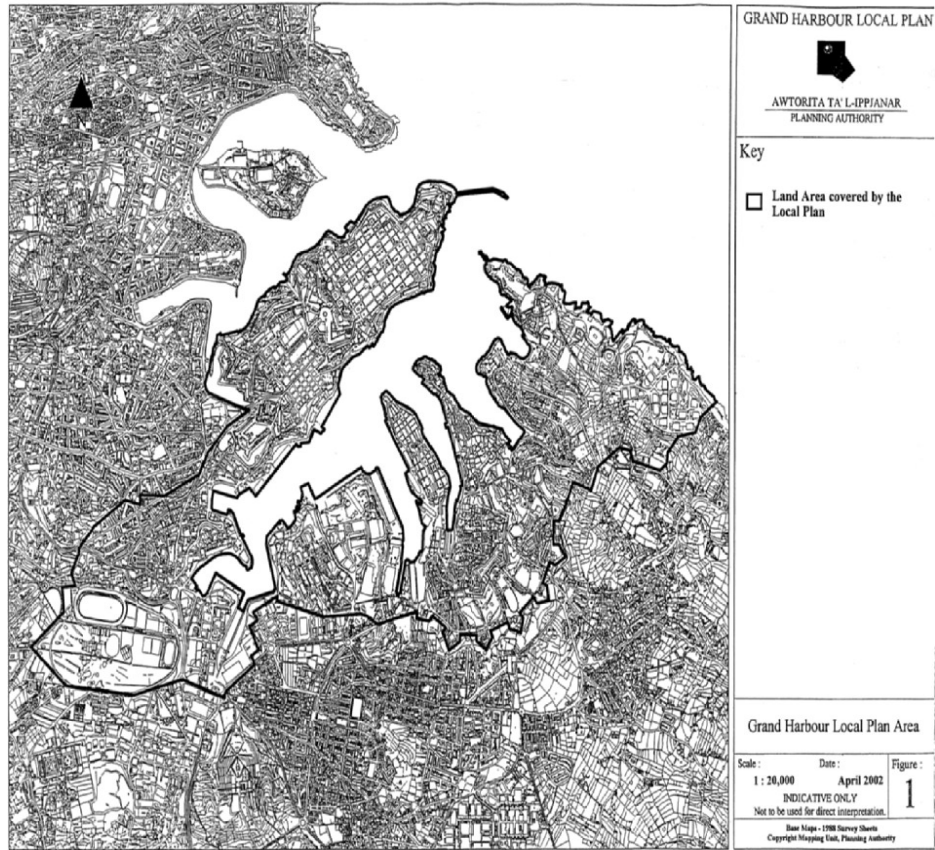
Ek15: Çalışma Alanında Yer Alan Sanayi Birimleri

**Ek 1: Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri**

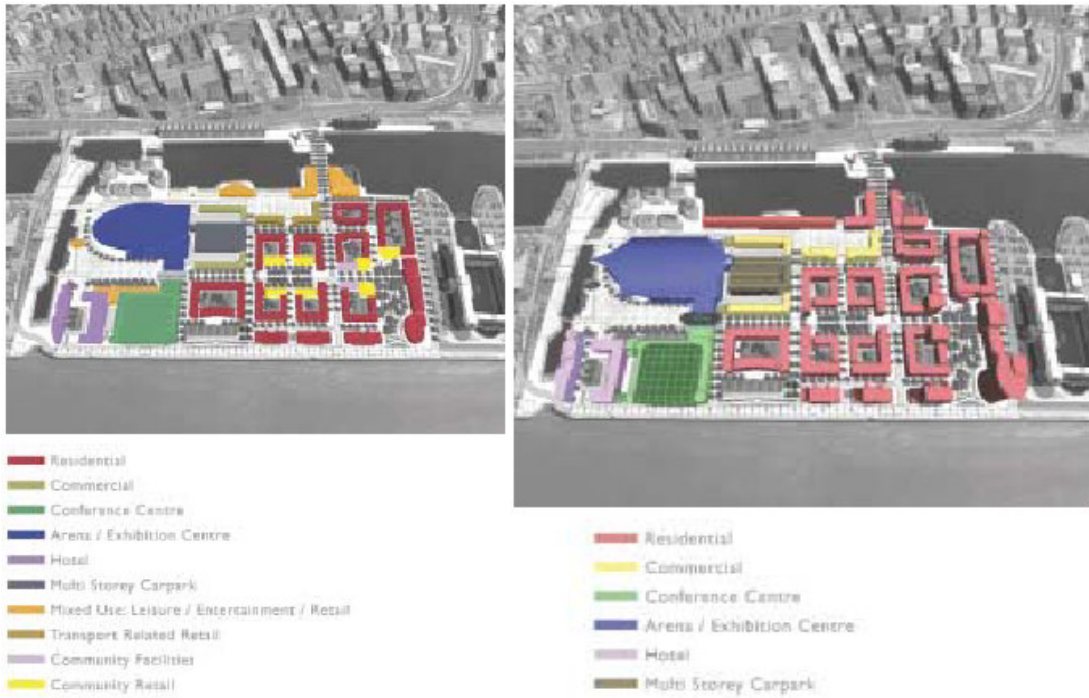
Barselona Port Vell Liman Bölgesi



Barselona Dönüşüm Alanları



Grand Harbour Yerel Plan Alanı



Fonksiyon Alanları Dağılımı, Kings Waterfront



Fonksiyon Alanları ve Yeşil Alan Dağılımı, Kings Waterfront



Kıyı Kullanımını Arttırmaya Yönelik Bağlantılar, Charlestown



Harborwalk İşaretleri ile Açıklık ve Bağlantının Sağlanması



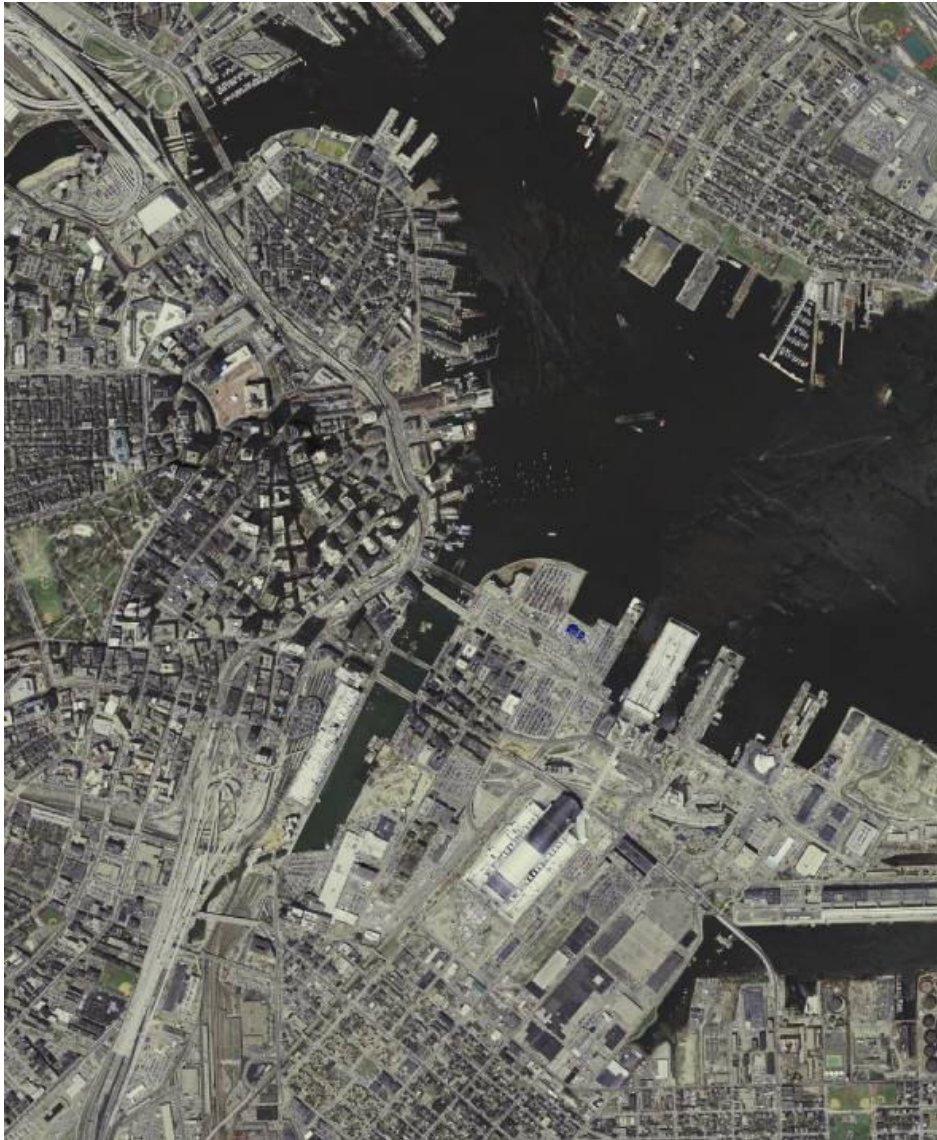
© SOM / Steve Rosenthal

Kıyı Alanından Bir Fotoğraf, Rowes Limanı



© SOM / Nick Wheeler

Yaya Yolları ve Kıyı Bağlantıları, Rowes Limanı



Fort Burnu



HafenCity



Yaya Yolları ve Kıyı Bağlantıları, HafenCity



Yaya Yolları ve Kıyı Bağlantıları, HafenCity



Hava Görünüşü, Cardiff limanı, 2008



Cardiff limanı



Cardiff limanı



## Ek 2: Kıtalara Göre Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri

AVRUPA ÖRNEKLERİ			
ŞEHİRLER	KONUMU VE ÖNEMİ	YENİLEME NEDENİ	PROJE KAPSAMI
AMSTERDAM	*Başkent *Finans ve Ticaret Merkezi	*Liman Fonksiyonlarında Düşüş *Eski Limanın Batıya Kayışı	*Doğu Liman Alanı (8000 konut) *J-Oevers(Ofis, ParakendeSatış, Konut, Kamusal ve Kültürel Aktiviteler)
BARCELONA	Akdenizdeki En Önemli Liman Şehirlerinden Biri	*Taşımacılık ve Turizm Alanındaki Gelişmeler *Olimpiyat Oyunları	*Port Vell (Su Sporları, Lokanta, Perakende Satış, Ofis) *España Rıhtımı (Konferans, Sergi Salonu, Rekreasyon, Eğlence Merkezleri, Kamusal Açık Alanlar
BORDEAUX	Fransanın Büyük Şehirlerindedir. Garonne Nehri Göbeğinde Kurulmuştur.	<u>Gemicilik Aktivitelerinde Düşüş</u>	*Les Entropots (Şarap Deposu »»» Kültür Merkezi) *La Cite International du Vin (Şarap Deposu »»» Ticaret ve Sergi Merkezi)
BRISTOL		Antrepo Binalarının Eski İşlevini Yitirmesi.	Antrepo Binalarının; Zemin Kat »»» Alışveriş Pasajı Üst Katlar »»» Sanat Merkezi, Performans ve Sergi Alanı
CARDIFF	Gallerin En Büyük Şehri ve Başkenti	*Kömür Endüstrisinin Çökmesi *Deniz Ticaretinin Azalması *Ekonomik Kriz ve II.Dünya Savaşı	Karma Kullanım
DUBLIN	Başkent Şehir Liffey Nehri ile ikiye bölünmektedir.	Kullanımını Yitirmiş Boş "Dock" Alanları	Karma Kullanım
GLASGOW	*İskoçya'nın En Büyük Şehri *Clyde Nehri Üzerinde *Ticari Başkent	* Clyde Nehrinin Şehirle Bağlantısını Yeniden Kurmak *Kıyıyı Halkın Kullanımına Açmak	Karma Kullanım
HAMBURG	*Almanya'nın 2. Büyük Şehri ve Başlıca Limanı *Üç Nehir üzerinde Konulanmıştır.	Bölgenin Bir Bataklık Adası Haline Gelmesi	Karma Kullanım
LIVERPOOL	Albert Doklarının Restorasyonu Kentsel Yeniden Canlandırmanın Sembölü	Deniz Ulaşımındaki Teknolojik Gelişmeler	A Ambarı: ofisler, dükkanlar, restoranlar B Ambarı : konutlar, dükkanlar, Galeriler E Ambarı : Granada TV Haber merkezi D Ambarı : Denizcilik Müzesi Toplamda 73 dükkan ve 100 ailelik konut
LONDRA	*Ticaret Kenti *Başkent	Eski Depo ve Antrepo Alanlarının Toplumsal ve Sosyal Çöküntü Alanları Haline Gelmesi	Konutlar, Uluslar arası ileri teknoloji alanı, Büro Binaları, Otel, Alışveriş Alanları, Kültürel Alanlar
MANCHESTER	İngiltere'nin Başlıca Şehirlerindedir.	Teknolojik Gelişmelerle Beraber Liman Faaliyetlerinin Düşüşüne Geçmesi	Otel, Sinema Salonu, Konut, Marina, Ofis, Satış Alanı
ROTTERDAM	Rantstad Bölgesinin Liman Kenti	Liman Bölgesinin Şehir Dışına Kaymasıyla Bölgenin Ekonomik Açıldan Kalkındırılma İhtiyacı	Karma Kullanım

ASYA ÖRNEKLERİ			
ŞEHİRLER	KONUMU VE ÖNEMİ	YENİLEME NEDENİ	PROJE KAPSAMI
KOBE	Endüstriyel ve Ticari Liman	teknolojik gelişmelerle beraber duyulan ihtiyaçlara cevap verebilmesi için daha fazla kentsel alanlar yaratmak istenmesi	*Port island: 436 hektarlık yapay ada gelişmiş liman faaliyetleri, ofis, konut, okullar, parklar, alışveriş merkezleri, hastaneler, konferans salonu, eğlence yerleri. *Rokko island: 580 hektarlık ticaret ve konut alanları, toplantı ve sergi kompleksi, kültürel ve rekreasyonel ve sportif faaliyetler. *Harbourland: Karma Kullanım
OSAKA	Japonya'nın Eksi Liman Alanlarındandır.	Eksi Liman Alanlarında Teknolojik Gelişmelerle Beraber Yaşanan Düşüş.	*Teknoport Osaka Projesi: Dünya Ticaret Merkezi, Asya ve Pasifik Ticaret Merkezi, Büyük bir Sergi alanı. Sport Island: Spor, rekreasyon, golf sahası, açık ve kapalı spor salonları Harbour Village: Alışveriş merkezleri, restoranlar, eğlence merkezleri
TOKYO	Japonya'nın Başlıca Ticaret Limanı	Teknolojik gelişmelerle beraber yeni liman faaliyetlerine ve limanın dışarı doğru gelişmesine gereksinim duyulması	Subcentre 4 bölgedir: <b>Aomi:</b> ofis ve ticaret <b>Güney Arlake:</b> sergi alanları, kongre merkezleri <b>Kuzey Arlake:</b> konut, ticari ve rekreasyonel faaliyet alanları <b>Dalba:</b> bölgenin çekirdeği su tabanlı bir kıyı park alanıdır.
YOKOHAMA	Uluslar arası ticaret limanıdır. Bir konu şehri ve modern bir endüstri merkezidir.	iki ayrı C.B.D'nin birleştirilmek istenmesi	İşbölgesi: Ana iş bölgesi Promenade Bölge: Müzeler vs. Uluslar arası Bölge: oteller, alışveriş merkezleri, iş ve konut kompleksleri Ticari Bölge: terminal bölgesi Liman Bölge: iskele ve liman faaliyetlerinin bulunduğu alan
AVUSTRALYA ÖRNEKLERİ			
ŞEHİRLER	KONUMU VE ÖNEMİ	YENİLEME NEDENİ	PROJE KAPSAMI
MELBOURNE	Avustralya'nın en büyük inşaat projelerinden biridir.	Taşımacılığın öneminin artması	Karma Kullanım
SYDNEY	Avustralya'nın başkentidir ve en büyük finans, ulaşım, ticaret ve kültür merkezidir.	Demiryolunu bölgeden taşınması ve 200. yıl kutlamaları geleneği için bir yardım	Karma Kullanım

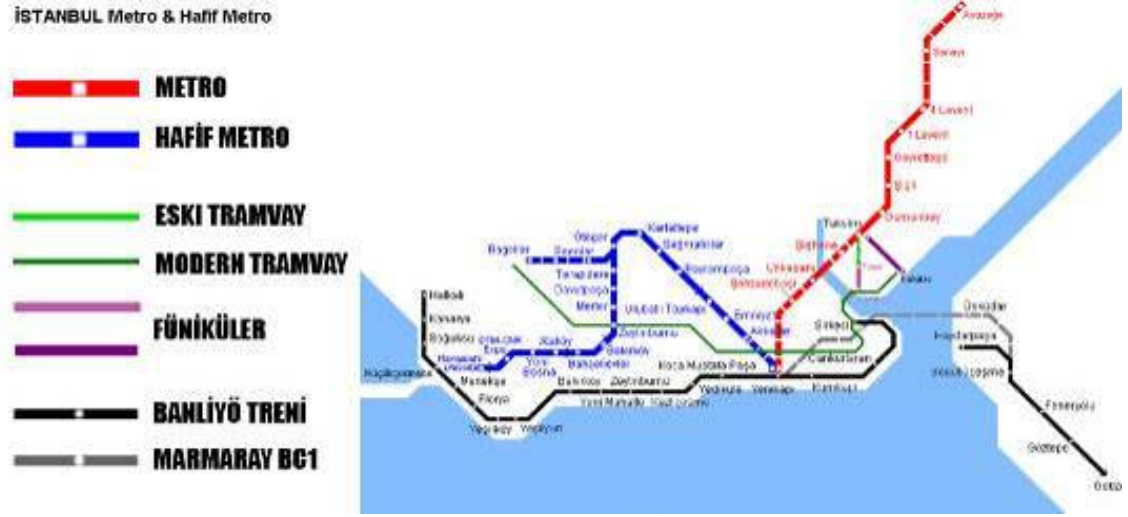
### Kıtalara Göre Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri

AFRİKA ÖRNEĞİ			
ŞEHİRLER	KONUMU VE ÖNEMİ	YENİLEME NEDENİ	PROJE KAPSAMI
CAPE TOWN	Doğal limanlara sahip olup, Güney afrika'nın 3. büyük şehridir.	Şehrin su ile bağlantısının kurulabilmesi	Karma Kullanım
AMERİKA ÖRNEKLERİ			
ŞEHİRLER	KONUMU VE ÖNEMİ	YENİLEME NEDENİ	PROJE KAPSAMI
BALTIMORE	Patapsco nehri üzerinde yer alır. Amerika'nın en büyük şehirlerindendir ve uluslar arası ticaret limanıdır.	Banliyöleşmeyle ortaya çıkan sosyal ve ekonomik sorunları çözmek. Kıyıları halka açmak. Bölgeyi Kent ekonomisine ve oranın halkına kazandırmak.	Karma Kullanım
BOSTON	ABD'nin Atlantik kıyısında yer alır	Deniz kıyısını kent dokusuyla birleştirmek ve halkı kıyıdan en üst düzeyde faydalandırmak.	Karma Kullanım *Charlestown Navy Yard, Harbour Point, Rowes Wharf, ve Fort point Distriet isimli 4 önemli proje vardır.
NEW YORK	ULuslar arası finans, politika, eğlence ve kültür şehridir.	Kıyı alanlarının liman faaliyetlerini kaybedişi.	Konut ünitesi, ofisler, kamusal parklar ve kıyı önü kamusal park alanları, lise binası, oteller
SAN FRANCISCO	ABD'de Kıyı cephesi alanı potansiyelinin tanımladığı ilk şehir		Konut , Ofisler, araştırma ve gelişim, ticaret, rekreasyon, açık alan
SAN JUAN	Puerto Rico'nun başkenti ve latin amerika'nın en işlek limanlarından biridir.	tarihi kıyı cephesi bölgesinin değerini kaybetmesidir.	Konut, otel, tiaceret alanları, ofisler, park alanı
TORONTO	Kanada'nın en büyük şehri ve ticaret merkezidir.	Liman Faaliyetlerinde teknolojik nedenlerle oluşan düşüş	Halka açık kamusal alanlar, eğlence faaliyetleri
BUENOS AIRES	Arjantin'in en büyük liman kentidir.	Bölgeyi Ekonomik ve Sosyal olarak canlandırmak	16 tuğla depo binası: festival alanları, sergi merkezi ve otel, rekreasyon ve kültürel alan, kamusal yeşil alan, ofis, kont ve restoranlar

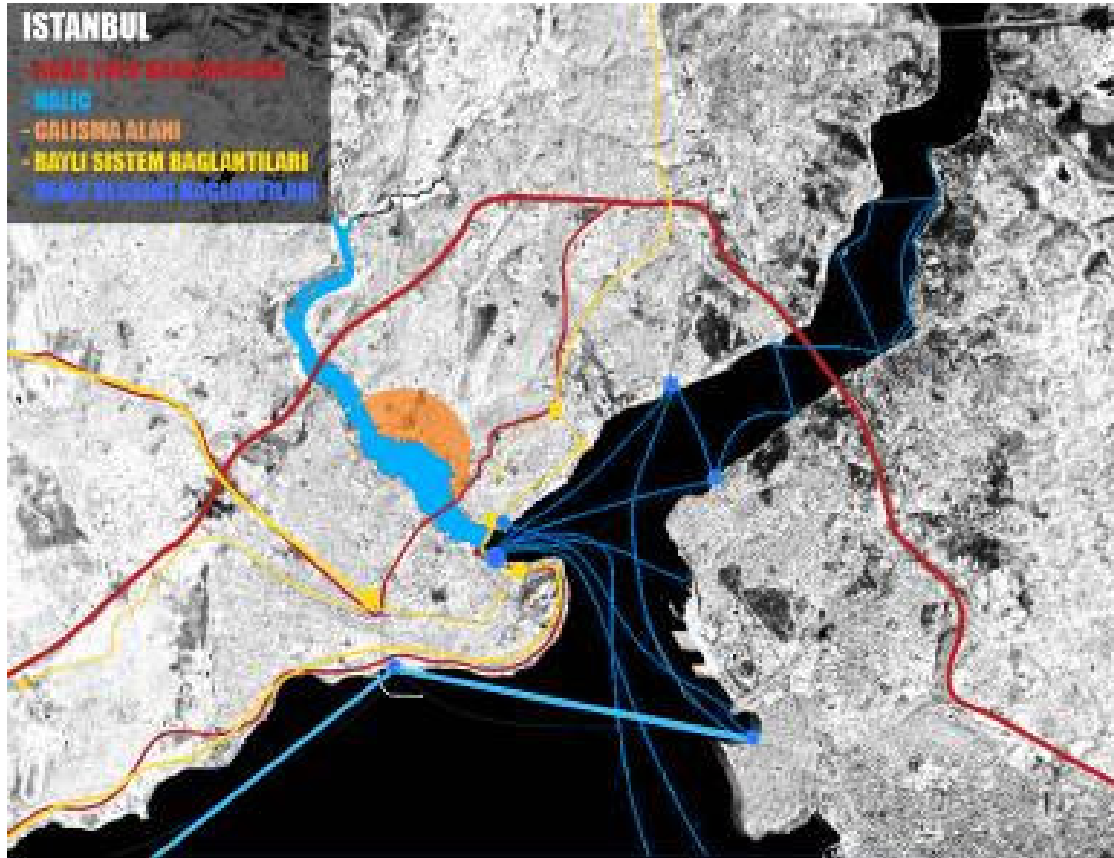
### Kıtalara Göre Kentsel Dönüşüm Projeleri Örnekleri\*

\* Doğan, D., (2006), Yüksek Lisans Tezinden Faydalanılarak Hazırlanmıştır

### Ek 3: İstanbul Mevcut Ulaşım Sistemleri

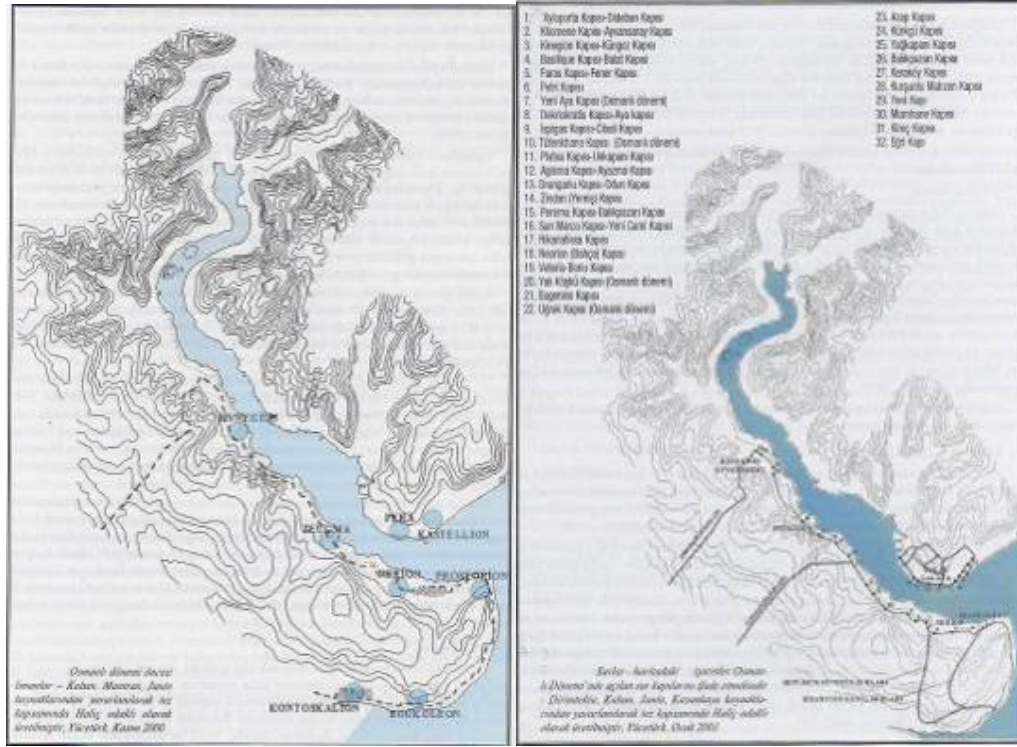


İstanbul Metropolen Alanı, Raylı Sistemler

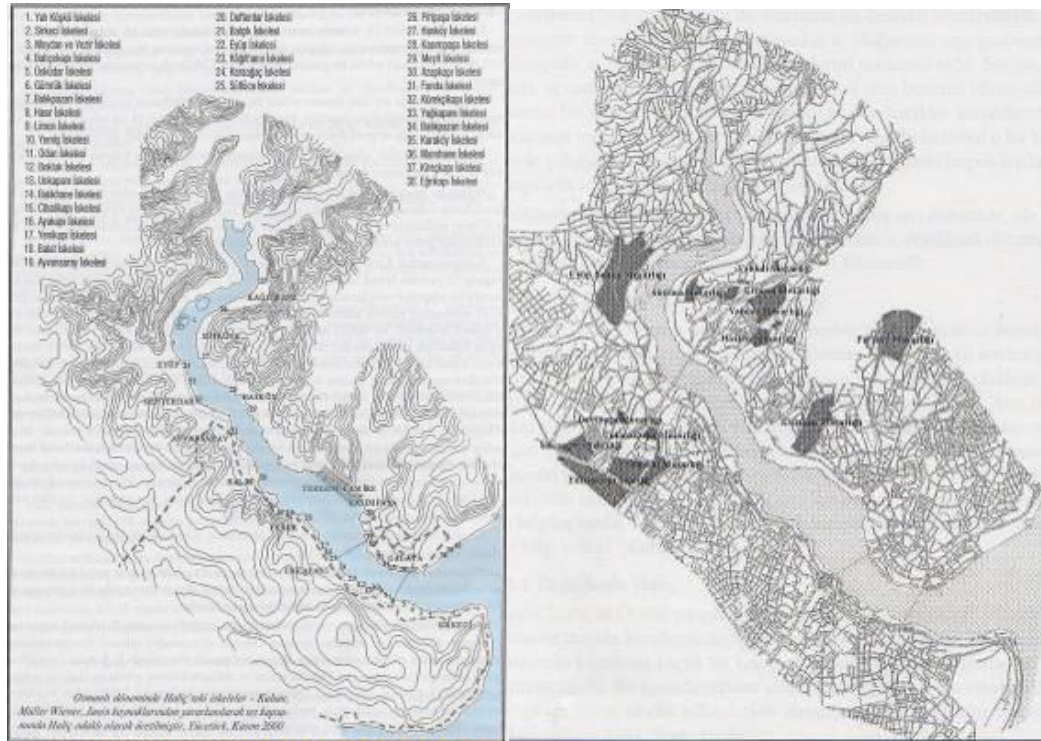


İstanbul Metropolen Alanı Ulaşım Sistemi

#### Ek 4: İstanbul, Osmanlı Dönemi Limanlar, Surlar, İskeleler, Mezarlıklar

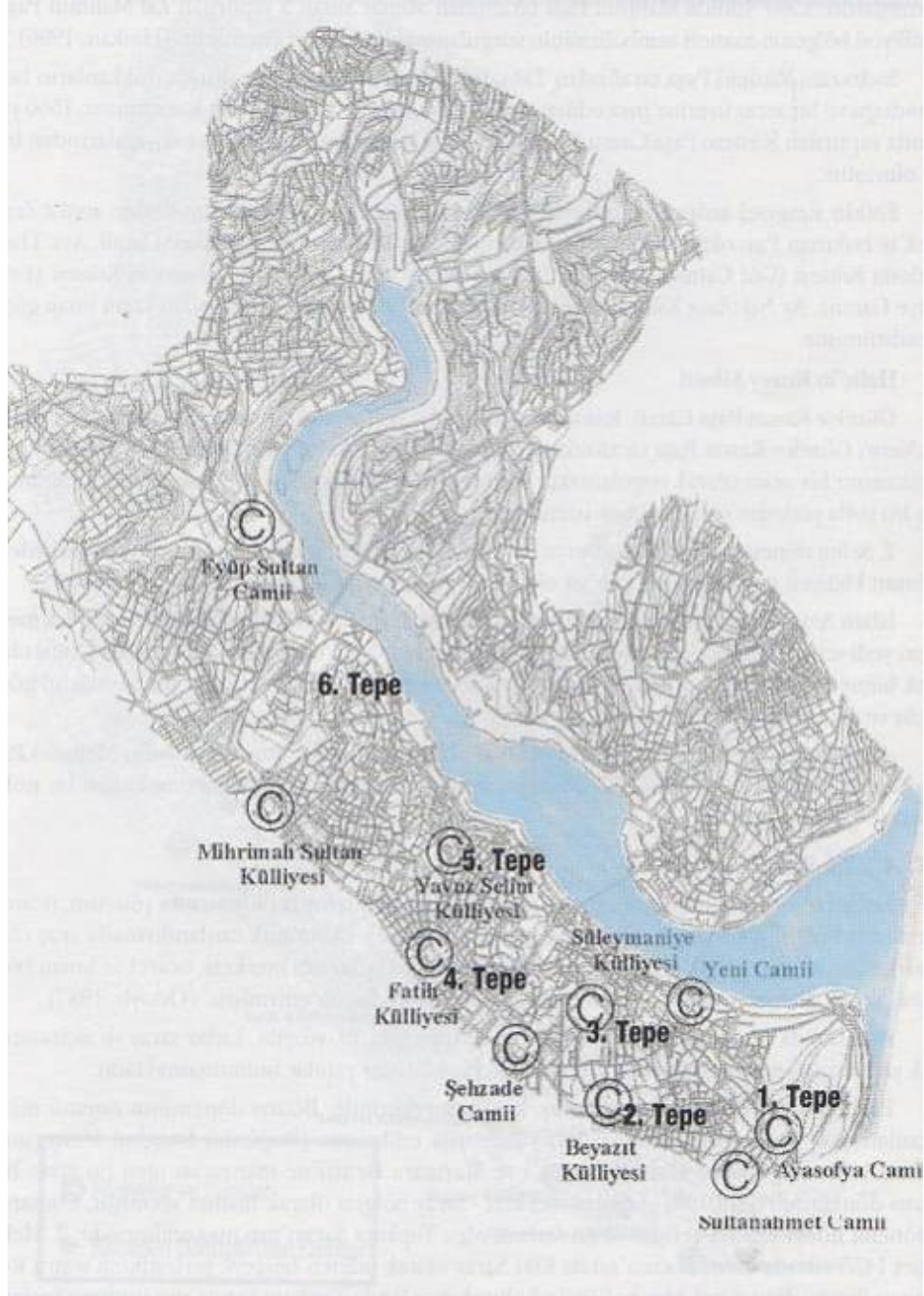


#### Osmanlı Dönemi Öncesi Limanlar, Surlar (Yüçetürk, 2000)



#### Osmanlı Döneminde Haliç'teki İskeleler, Haliç Mezarlıkları (Yüçetürk, 2000)

### Ek 5: İstanbul, Osmanlı Dönemi Tepe Noktaları Ve Külliyeler



Tepe Noktaları Ve Külliyeler (Yüçetürk, 2001)

**Ek 6: Haliç Kıyısındaki Sanayi Tesisleri Ve Dönüşüm Uygulamaları**



Silahtarağa Elektrik Fabrikası – Santral İstanbul



Silahtarağa Elektrik Fabrikası – Santral İstanbul



Feshane-i Amire



Feshane-i Amire





Cibali Tütün Fabrikası – Kadir Has Üniversitesi



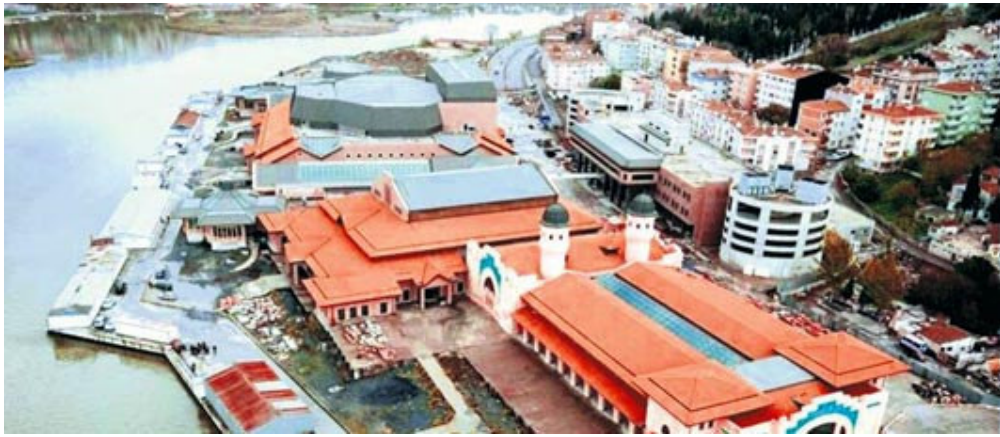
Cibali Tütün Fabrikası – Kadir Has Üniversitesi



Cibali Tütün Fabrikası – Kadir Has Üniversitesi



Cibali Tütün Fabrikası – Kadir Has Üniversitesi



Sütlüce Mezbahası – Sütlüce Kültür Merkezi



Sütlüce Mezbahası – Sütlüce Kültür Merkezi



Lengerhane – Rahmi Koç Müzesi



Lengerhane – Rahmi Koç Müzesi



Haliç Tersanesi (Köksal, G.)



Tersane- i Amire, Kuru havuz (Köksal, G.,)\*

---

\* <http://www.mimarizm.com/KentinTozu/Makale.aspx?id=413&sid=408>

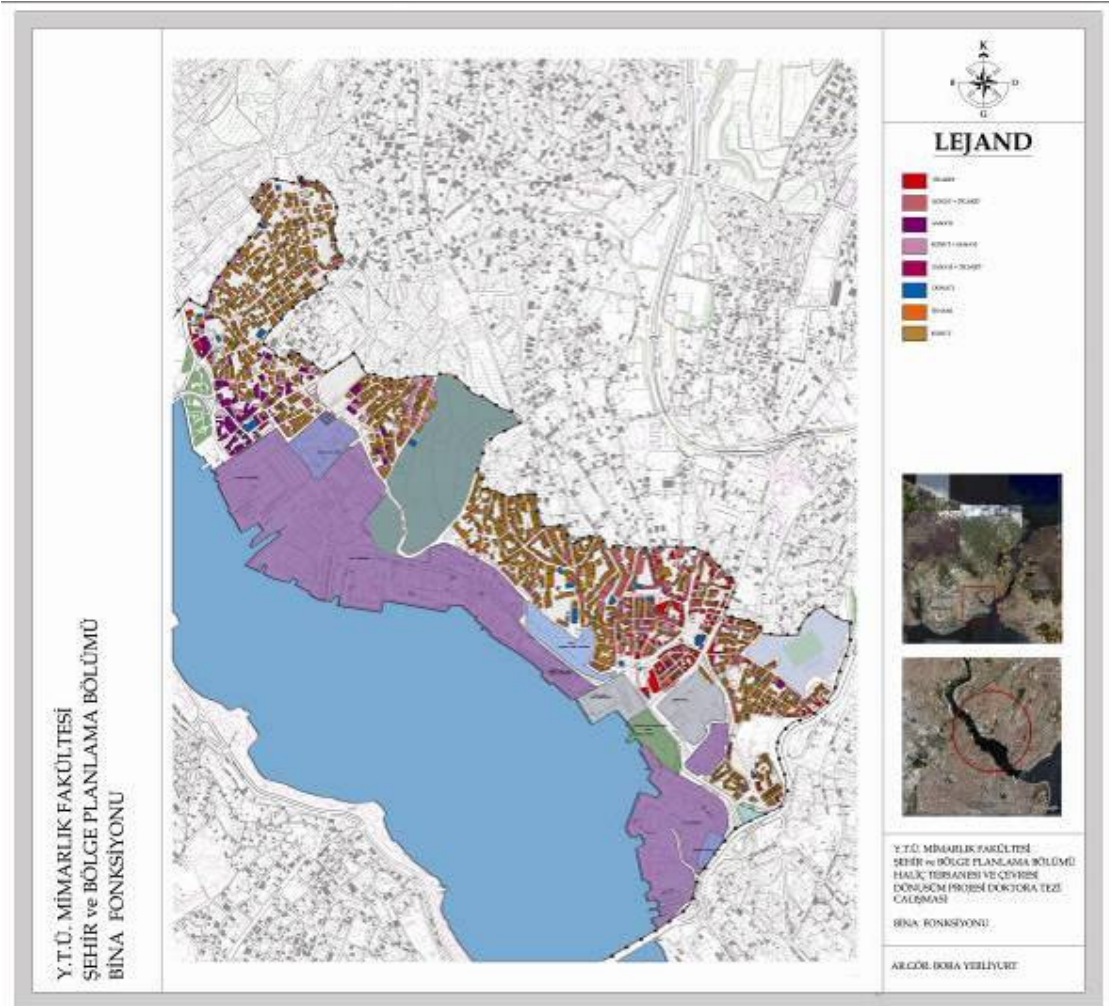


Haliç Tersanesi



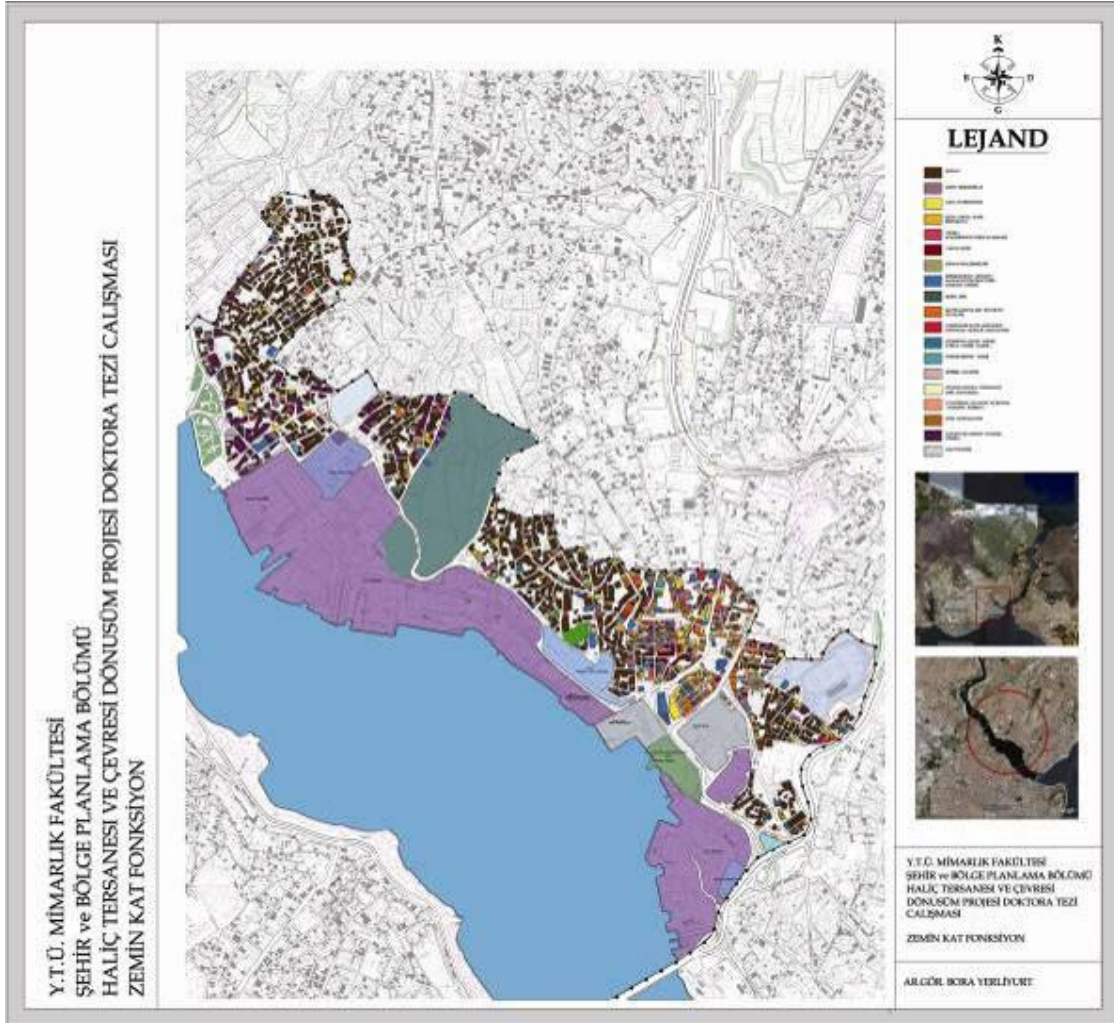
Tersane- i Amire

## Ek 7: Alan Çalışması Bina Fonksiyon



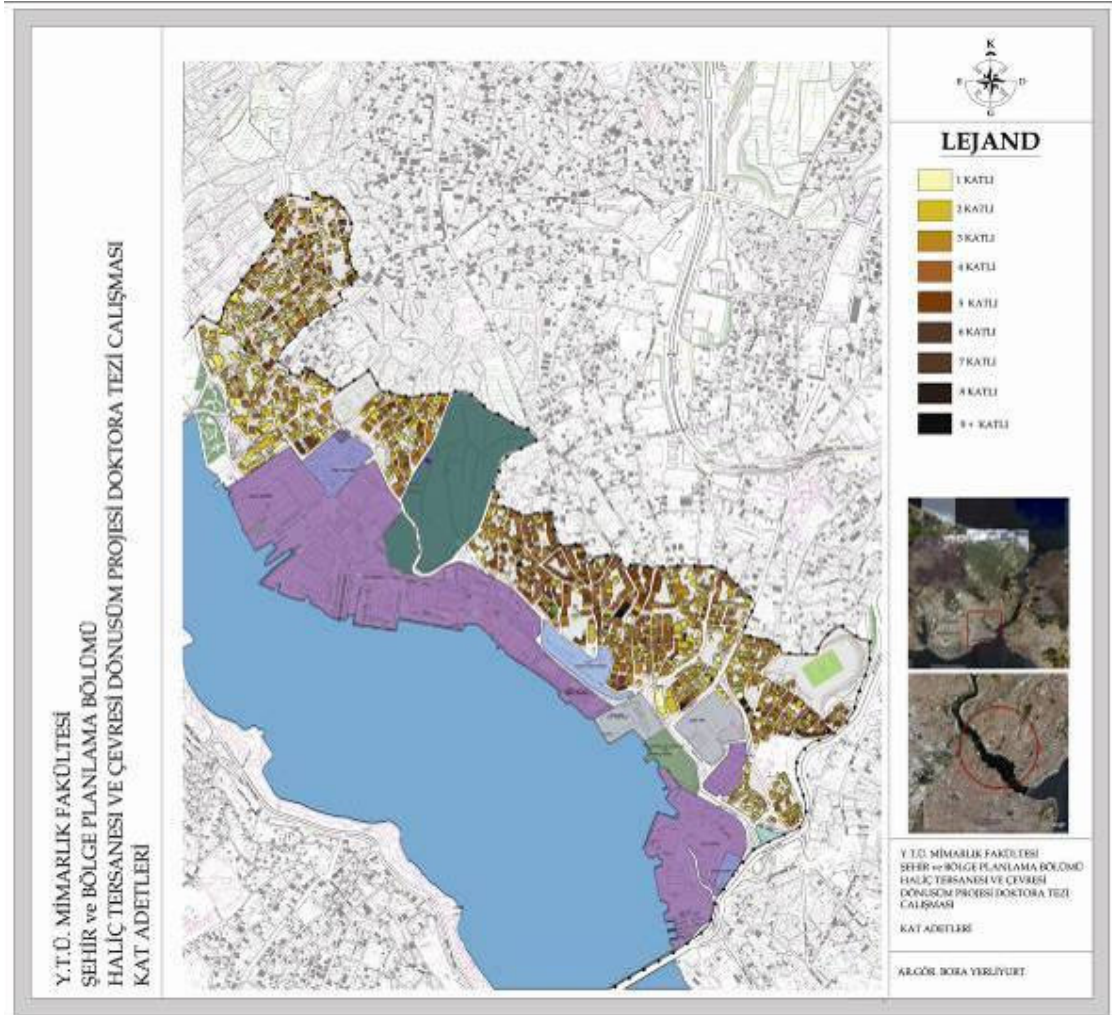
Bina Fonksiyonu Analizi

## Ek 8: Alan Çalışması Zemin - Kat Fonksiyon



Zemin - Kat Fonksiyonu Analizi

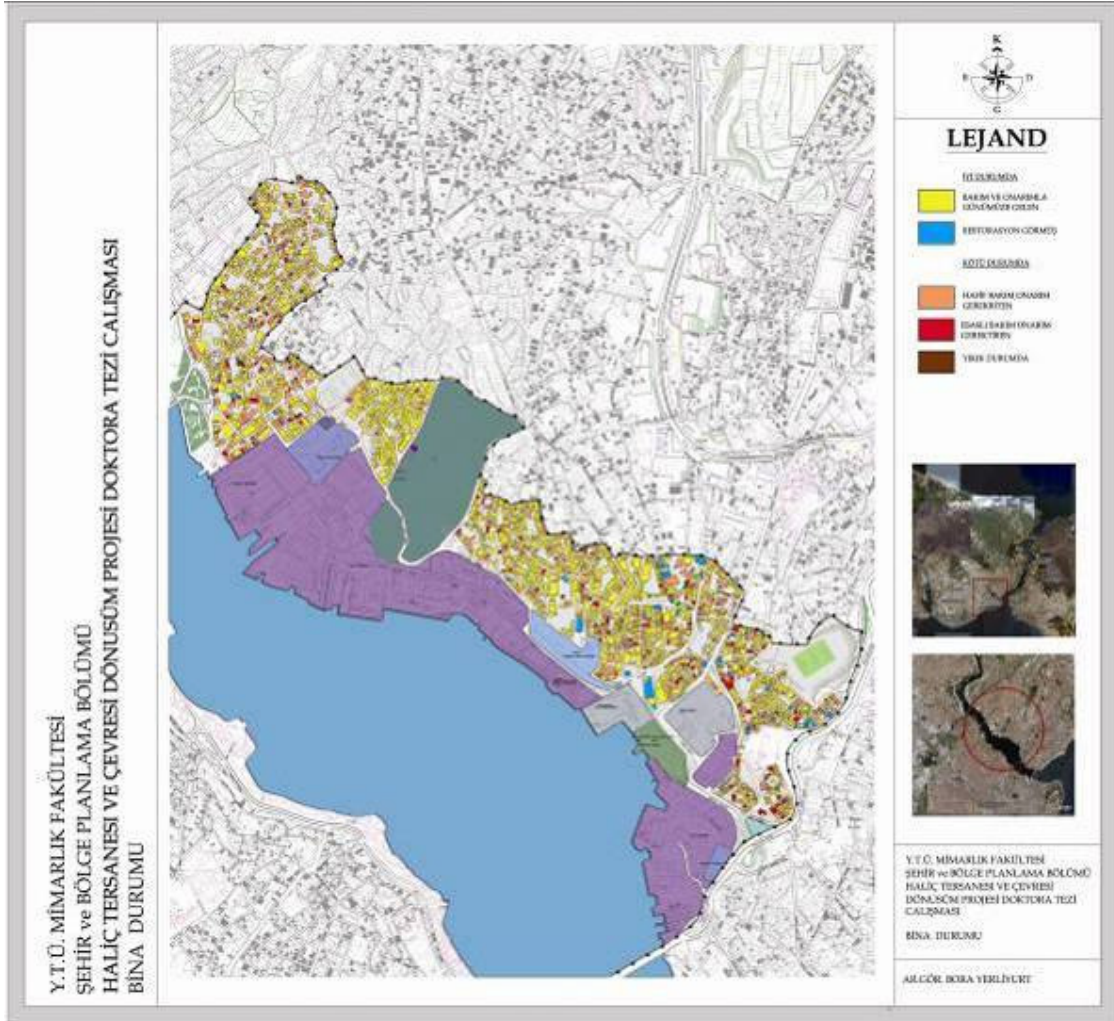
### Ek 9: Alan Çalışması Kat Adetleri



Kat Adetleri Analizi

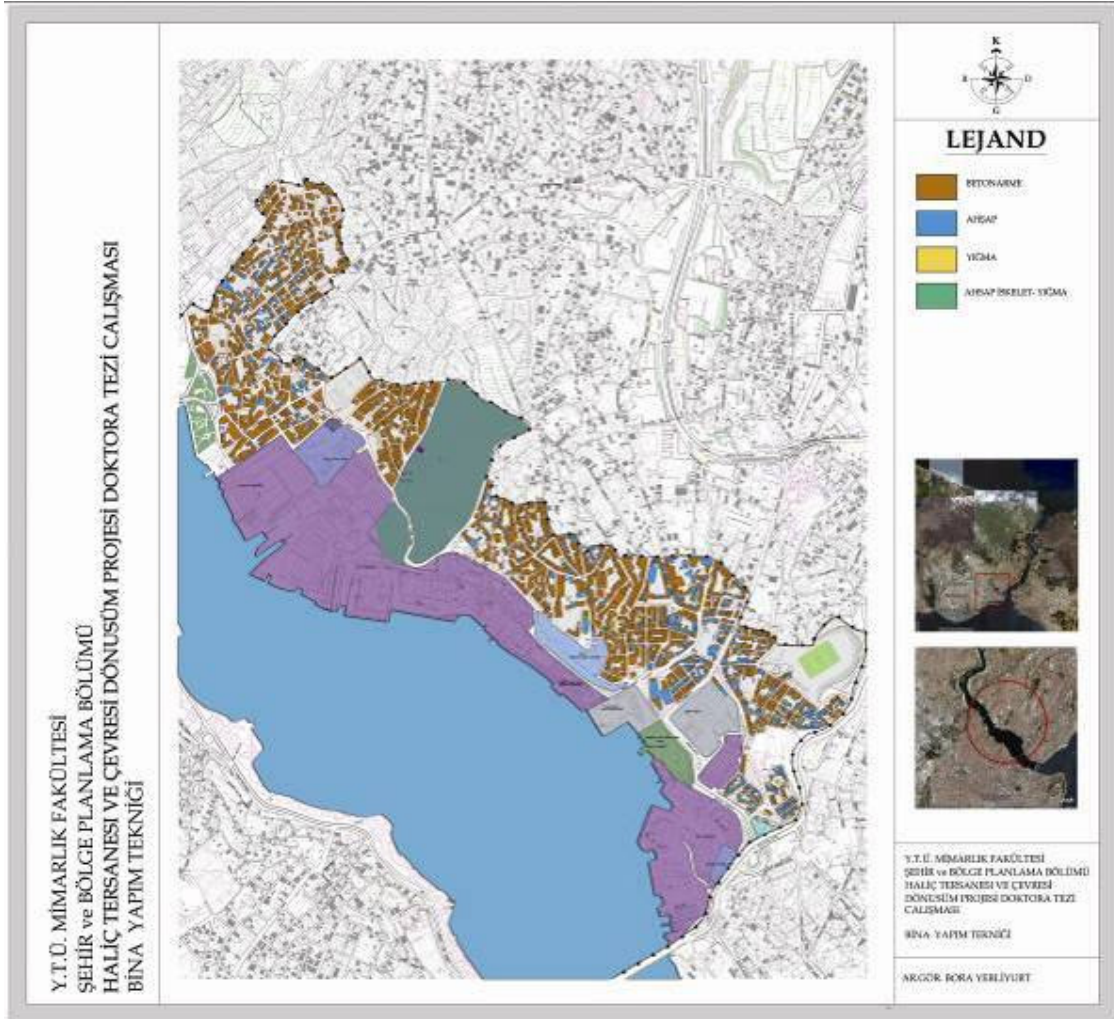


### Ek 10: Alan Çalışması Bina Durumu



Bina Durumu Analizi

## Ek 11: Alan Çalışması Bina Yapım Tekniği



Bina Yapım Tekniği Analizi

**Ek 12: Alan Çalışması – Hanehalkı Anket Formu**

Binanın	Bolge	Ada	Bina no
Bina kaç yılında Yapılmıştır	0.1923 öncesi 3.1981- sonrası	1.1924-1950 4.Bilinmiyor	2.1951-1980
Binanın niteliği nedir?	0. Müstakil ev	1.Apartman	3.Diğer
Konutun büyüklüğü nedir?	0.80 m <sup>2</sup> den küçük 3. 151 m <sup>2</sup> den büyük	1. 81-110 m <sup>2</sup> 4.Bilinmiyor	2. 111-150 m <sup>2</sup>
Oda sayısı	0. 1 odalı 3. 4 odalı	1. 2 odalı 4. 4'den fazla odalı	2. 3 oodalı
Nasıl ısıniyorsunuz?	0. dogal gaz 3 . Kalorifer ile	1. Güneş Enerjisi 4. Diğer	2. Soba ile
konutun mülkiyeti	0.kendi mulku 3.Diğer	1.Kiracı	2. lojman
kira bedeli	0. 100 ytl altında 3. 300 - 400 ytl	1.100-200 ytl 4. 400 ytl üzeri	2.200-300 ytl
Konuta mudahale etmek istiyomusunuz	0.Evet	1 Hayır	
Nasıl bir mudahale yapamak istiyorsunuz	0.ilave yapmak 3. Diger	1.yıkıp yeniden yapmak	2 işlev degistirmek
Konutunuzu Yenileştirmenize engel olan bir durum var mı	0.Evet	1 Hayır	
	0. imar durumu imkan vermiyor 3.Diğer	1.Hisseli	2.Ekonomik yetersizlikler
Konutunuzu degistirmek istiyormusunuz	0.Evet	1 Hayır	
Konuta ulaşım sorunu yasiyormusunuz?	0.Evet	1 Hayır	
Konutunuza nasıl ulaşıyorsunuz ?	0. Özel araçla 3. Diger	1. Toplu taşıma	2. Yaya olarak
Çöpünüz düzenli toplanıyor mu ?	0.Evet	1 Hayır	
Çevrede gürültü sorununuz var mı ?	0.Evet	1 Hayır	
nedir?	.....		
Mahallenizde yeterli Yeşil alan var mıdır?	0.Var	1. Yok	
Ailenizin aracı var mıdır?	0.Var	1. Yok	

Gıda gereksinimlerinizi nereden karşılıyorsunuz	
Dayanıklı tüketim mallarını ( Beyaz eşya / mobilya / halı ) nereden alıyorsunuz?	
Giyim gereksinimlerinizi nereden karşılıyorsunuz	
Baba mesleği nedir ?	0. Memur                      1. İşçi                      2. Tüccar 3. Diğer
Babanızın doğum yeri neresidir	..... .....
Baska bir yerden mi buraya göç etmişlerdir	0.Evet                      1 Hayır
Nereden göç etmiştir	
Ne zaman	
Eğlence dinlenme için nereleri kullanıyorsunuz	
Tersane bölgesi kapanınca yerine ne olmasını istersiniz	

## Ek 13: Alan Çalışması – Ticaret Anketi Formu

İş yerinin konumu	bolge	ada	bina	
Mülkiyet durumu	0.)Kendi mulku	1.)Kira		
Kira bedeli				
İşletme biçimi	0.)Kendi	1.)Aile	2.)Ortak	3.)diğer ...
Açılış tarihi				
Çalışan Sayısı				
Çalışanların	Oturduğu yer	Geliri	Oturduğu yer	Geliri
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
İşletme sahibinin ikamet ettiği yer				
Dükkanın daha önceki işlevi ?				
Büyüklüğü ( m <sup>2</sup> )				
Ek mekan ihtiyacı var mı	0.)Evet	1.)Hayır		
Şimdiki dükkan koşulları	0.)Kötü	1.)Normal	2.) İyi	
Tersane alanlarının işletmenize olumlu / olumsuz etkileri var mıdır?				
Tersane alanlarının yerine ne gelirse işletmeniz açısından olumlu olur ?				
İş yerinizin bulunduğu çevrede Tersaneyi de içine alan bir bölgede yapılacak olan bir düzenlemeye destek olur musunuz				

## Ek 14: Alan Çalışması – Sanayi Anketi Formu

İş konusu ve Adresi ( paftadaki kodu)	
Kuruluş yılı	
Toplam alan (bina+arsa)	cephe :.....derinlik :.....yükseklik:.....
Tesis alanı	0.mulk /1.kira
Depo alanı	0.mulk /1.kira
Stoklar için ek mekan( depo veya antrepo) ihtiyacı var mı ?	0.) Evet 1.) Hayır
	miktarı: .....
Ayrıca kira ile tutulan alan / bina var mı ?	
Atölyenin genişletilmesi	0.Bugunku alanda gerçekleşebilir 1.Bugunku alan dışında bir yer gerekir
Sizi girişim yapmaktan alıkoyan unsurlar	
Yapılan işin avantajları ( piyasası / çalışanları vs.)	
Çalışan sayısı	0.) 0-5 kişi 1.) 6-10 kişi 2.) 11 - 25 kişi 3.) 26+ kişi
Sene içinde giren veya çıkan işçi sayısı	0.) 0-5 kişi 1.) 6-10 kişi 2.) 11 - 25 kişi 3.) 26+ kişi
Kullanılan yıllık hammadde miktarı (x birim)	
Nerden alındığı ?	
Nakliye yöntemi ?	
Yapılan satış miktarı ? (x birim)	
Nereye satıldığı ?	
Nakliye yöntemi ?	
İş yerinizi Nakletmek istermisiniz ?	0.) Evet 1.) Hayır
Nereye ?	
Neden ?	
Meslektaşlarınızla bir arada bir çarşıda olmak istermisiniz	0.) Evet 1.) Hayır
İşinizi genişletmeniz hangi şartlara bağlıdır ?	
Varsa önceki işiniz nedir ?	
Kullanılan enerji miktarı ve Yeterliliği ? Semtin Sanayi açısından geleceğini nasıl görüyorsunuz ?	

Yeni bir iş yeri kurmak isteseniz işinizi nerede kurmak isterdiniz?	
Yeni bir yer gösterilirse iş yerrinizi taşımayı düşünür müsünüz?	0. ) Hayır 1.) Evet
	0.) Aynı büyüklükte bir iş yeri 1.) Mali Destek 2.) Vergi kolaylığı 3.) Diğer .....
Tersane alanlarının işletmenize olumlu / olumsuz etkileri var mıdır?	
Tersane alanlarının yerine ne gelirse işletmeniz açısından olumlu olur ?	
İş yerinizin bulunduğu çevrede yapılacak olan bir düzenlemeye destek olur musunuz	

**Ek 15: Çalışma Alanında Yer Alan Sanayi Birimleri**

Makine Sanayinde Üretim Gösteren Birimler



Makine Sanayinde Üretim Gösteren Birimler





Makine Sanayinde Üretim Gösteren Birimler



Plastik Sanayinde Üretim Gösteren Birim



Gıda Sanayinde Üretim Gösteren Birim



Gıda Sanayinde Üretim Gösteren Birim



Makine Sanayinde Üretim Gösteren Birimler



Makine Sanayinde Üretim Gösteren Birimler



Ahşap Sanayinde Üretim Gösteren Birimler



Sanayi İşletmelerine Ait Depolama Birimleri



Makine Sanayinde Üretim Gösteren Birimler



Makine Sanayinde Üretim Gösteren Birimler

## ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi	04.08.1977	
Doğum Yeri	Sivas	
Lise	1987–1995	Kdz. Ereğli Anadolu Lisesi
Lisans	1995–1999	Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü,
Yüksek Lisans	1999–2002	Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Araştırma ve Planlama Programı
Doktora	2002–2008	Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Programı
Çalıştığı Kurumlar	2001- .....	Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Araştırma Görevlisi

## AKADEMİK YAYINLAR VE DİĞER ÇALIŞMALAR

### Uluslararası-Ulusal Bildiri ve Poster sunumları :

Akın, O., Erkan, N., **Yerliyurt, B.**, (2008), “From Traditional To Modern; Methodology of Neighborhood Unit Design”, Designing Design Education; Design Train Congress, 5-7 June 2008, Amsterdam,

Hamamcıoğlu, C., **Yerliyurt, B.**, Kılıç, A.,(2007), “Farklı Karakterdeki Kıyı Yerleşmelerinde (Turizm Alanlarının) Gelişim Süreçlerinin Turizm Eksenli Karşılaştırmalı Analizi - Ayvalık, Alanya, Erdek”, Medi-triology2; Coastal Settlements, Culture and Conservation in Mediterranean Basin, 2nd International Gazimagusa Symposium, 8-10 October, Gazimagusa,

Görgülü, T., Manisa, K., **Yerliyurt, B.**,(2007); “An Analytic Research on Secondary Housing on Mediterranean Coastal Settlements in Turkey”, 1st. Mediterranean Regional Conference, Traditional Mediterranean Architecture, Past and Present, Barcelona,

Örnek E., **Yerliyurt B.**, Seçkin E. , (2006), “Contiunity of the Spirit of a Place” , 42st ISOCaRP World Congress, Istanbul,

Kılıç A., Akın O., **Yerliyurt B.**, (2006), “Culture Coming Through Water and City/Inhabitant That Doesn't Live This Culture; The Case Of Istanbul, Tuzla Settlement”, 42<sup>st</sup> ISOCaRP World Congress, Istanbul,

Görgülü T., Manisa K., **Yerliyurt B.**,(2006), “Kent Estetiği Perspektivinden Alanya'nın Fiziksel Mekan Sorunlarına Bakış”, Alanya XI. Tarih ve Kültür Semineri, Alanya

**Yerliyurt, B.**, Hamamcıoğlu, C., (2005), “Entertainment and Culture Based Marketing of Cities in the Unifying World; Golden Horn Culture Valley Project, Istanbul”, AESOP Congress Vienna-2005, Vienna,

**Yerliyurt, B.**, Hamamcıoğlu, C., (2004), “Transformation of Waterfronts in the ,Urban Regions; Evaluation of Goldenhorn Region- İstanbul”, Isocarp 40th International Planning Congress, 2004, Geneva,

Hamamcıoğlu, C., **Yerliyurt, B.**, (2003), “The Impact of Tourism on the Urban Identity of Two Mediterranean Cities; Kyrenia–Alanya”, Medcoast International Conference, Ravenna,

Kitap:

Yenen, Z., Özden, E., Seçkin, E., Çekiç, T., Hamamcıoğlu, C., **Yerliyurt, B.**, (2008), Bergama ve Yakın Çevresinde Turizme Alternatif Bakış, Bergama Ticaret Odası Kültür Yayınları, İzmir,

Makaleler :

Görgülü, T., Manisa, K., **Yerliyurt, B.**, (2007), “Küreselleşen Türkiye’de İkinci Konutlar”, Mimarlık-Dekorasyon Dergisi, Sayı: 2007/5, s:72-75, İstanbul

Manisa, K., **Yerliyurt, B.**, Kerestecioğlu, F., Görgülü, T., (2006), “Bir Dönüşüm Projesi”, Tasarım Dergisi, sayı:161, s:74, Mayıs, İstanbul

Akın, O., Dikçınar, B., **Yerliyurt, B.**, (2006), “Arnavutköy Meydanı ve Tasarım Süreci”, Mimarist Dergisi, sayı:18, s:104, Güz 2004, İstanbul

Manisa, K., **Yerliyurt, B.**, Soyak, C., Kerestecioğlu, F., Görgülü, T., (2003), “Mimarlık Eğitimi İçinde Alanya Üzerine Bir Deneyim”, Yapı Dergisi, Sayı:48 Temmuz, İstanbul

Yüksek Lisans Tezi :

**Yerliyurt, B.**, (2002), “Kent Kimliği, Kent Estetiği ve Turizm Olgusu Parelelinde Değişen Alanya’nın Kentsel Estetik Sorunları Üzerine İrdemeler ve Örnek Alan Olarak Seçilen Atatürk Caddesi İle İlgili Öneriler”, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul,

Araştırma Projesi:

Yenen Z., Örnek E., **Yerliyurt, B.**, Hamamcıoğlu, C., Seçkin E., Çekiç T., (2005-06), “Kentsel Sit Alanlarında Turizmin Kalkındırma Amaçlı Yönetimi”, YTÜ Bilimsel Araştırma ve Projeler Koordinatörlüğü