

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**YENİLENEN KENTSEL KULLANIMLAR  
DOĞRULTUSUNDA KENT İÇİNDEKİ ENDÜSTRİ  
ALANLARININ DÖNÜŞÜM SÜRECİ - RUHR BÖLGESİ  
ve HAFENCITY HAMBURG ÖRNEKLERİ**

Mimar BURAK HAZNEDAR

FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında  
Hazırlanan

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

Prof. I. Aydemir



PROF. BERND BORGHOFF



Tez Danışmanı: Prof. Işık AYDEMİR (YTÜ)

İkinci Tez Danışmanı: Prof. Dipl.-Ing. Bernd BORGHOFF (Uni-Siegen)

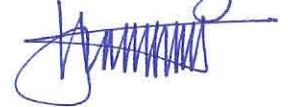
Prof. Dr. Balent Tarm



PROF. DR. EYRE AYSU



Yrd. Doç. Dr. M. Tolga Akşim



**İSTANBUL, 2008**

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ .....	v
ÇİZELGE LİSTESİ .....	viii
ÖNSÖZ .....	ix
ÖZET .....	x
ABSTRACT .....	xi
1. GİRİŞ .....	1
1.1. Çalışmanın Tanımı ve Kapsamı .....	1
1.2. Çalışmanın Amacı .....	2
1.3. Çalışmanın Yöntemi .....	3
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE .....	4
2.1. Kent Kavramı ve Kullanımları .....	4
2.2. Kentsel Mekân ve Kentsel Kullanım Kavramları .....	5
2.3. Daralan Kentler (Shrinking Cities) Sendromu .....	5
2.4. Kentsel Dönüşüm Kavramı .....	6
3. TARİH BOYUNCA KENT, KENTLERDE YAŞANAN GELİŞİM SÜREÇLERİ ve KENTSEL YAPILANMA .....	7
3.1. Kentlerin Ortaya Çıkışı .....	7
3.2. Kentlerin Yapısı ve Gelişimi .....	7
3.3. Ortaçağ Kent Yapısı .....	9
3.4. Barok Kent Yapısı .....	11
3.5. Modern Dönem ve Sanayi Kenti .....	12
3.6. 20. Yüzyıl ve Savaş Sonrası Kenti .....	14
3.6.1. Savaşların Kent Üzerindeki Etkisi ve Savaş Sonrası Kent Yapısı .....	15
3.6.2. 20. Yüzyıl Sonu Kent Yapılanması .....	16
3.7. Günümüz Kenti ve Kent Yapılanması .....	16
4. 20. YÜZYIL SONU ile 21. YÜZYIL BAŞINDA ÜRETİM ŞEKİLLERİNİN DEĞİŞİMİ ve BU DEĞİŞİMİN KENTSEL MEKÂNA YANSIMALARI .....	20
4.1. Üretim Yöntemlerinin Değişimi .....	20
4.2. Üretim Yöntemlerinin Değişimi Doğrultusunda Yenilenen Kentsel Kullanım Alanları ve Kent Merkezlerindeki Dönüşüm Süreci .....	22
4.2.1. Kentsel Kullanımlar ve Kentsel Kullanım Alanları .....	22
4.2.2. Kentsel Kullanım Alanlarının Yenilenmesi .....	24

4.2.3.	Kentsel Yenileme Çalışmaları ve Aktörleri.....	26
4.2.4.	Dönüşüm Çalışmalarının Kentsel Mekâna Yansımaları.....	28
4.2.5.	Kentsel Dönüşüm Çalışmalarında Avrupa Örnekleri.....	29
4.2.5.1.	Ren Nehri Üzerindeki Sanayi Kentleri, Rotterdam Liman Yenileme Projesi .....	30
4.2.5.2.	Venedik Liman Alanlarının Dönüşümü.....	33
4.2.5.3.	Barselona Liman Alanlarının Dönüşümü .....	36
4.2.5.4.	İngiltere’de Kentsel Dönüşüm Çalışmaları ve Londra Liman Bölgesi .....	40
4.2.5.5.	Fransa’da Kentsel Dönüşüm Çalışmaları, Strazburg ve Marsilya Örnekleri.....	43
4.2.5.6.	Kuzey Avrupa Kentleri ve Oslo Fiyort Kent Dönüşüm Projesi.....	48
5.	<b>KUZEY ve KUZEY-BATI ALMANYA’DAKİ KENTSEL DÖNÜŞÜM SÜREÇLERİNİN RUHR BÖLGESİ ve HAFENCITY HAMBURG ÖRNEKLERİ ÜZERİNDEN İNCELENMESİ.....</b>	<b>51</b>
5.1.	20. Yüzyıl Sonunda ve 21. Yüzyıl Başında Almanya’da Endüstriyel Alanlarda Görülen Değişim - Dönüşüm Çalışmalarının Kente ve Mimarlık Ortamına Etkileri .....	51
5.2.	Ruhr Bölgesi Endüstri Alanlarının Dönüşümü .....	55
5.2.1.	Ruhr Bölgesi’nin Tarihsel Gelişim Süreci.....	55
5.2.2.	Ruhr Bölgesinde 20. ve 21. Yüzyılda Endüstriyel Alanların Kullanımı .....	57
5.2.3.	Ruhr Bölgesi’nde Yapılan Kentsel Dönüşüm Projeleri, Emscherpark ve route.industriekultur .....	58
5.2.3.1.	Zeche Zollverein Dönüşüm Projesi .....	61
5.2.3.2.	Bochum’da Jahrhunderthalle Çelik Fabrikası Dönüşümü .....	63
5.2.3.3.	Henrichshütte Hattingen Dönüşüm Projesi.....	65
5.2.3.4.	Oberhausen Gazometresi .....	66
5.2.3.5.	Duisburg’da Dönüşüm Çalışmaları, Duisburg İç Liman Bölgesi, Alman Deniz Taşıtları Müzesi ve Peyzaj Parkı Duisburg (Kuzey) .....	68
5.3.	Hamburg Liman Alanlarının Dönüşümü .....	77
5.3.1.	Hamburg Kentinin Tarihsel Gelişim Süreci .....	78
5.3.2.	Hamburg Kentinde 20. ve 21. Yüzyılda Endüstriyel Alanların Kullanımı .....	80
5.3.3.	HafenCity Hamburg Dönüşüm Projeleri .....	81
5.3.3.1.	Am Sandtorkai Bölgesi Çalışmaları .....	88
5.3.3.2.	Dalmanckai Bölgesi Çalışmaları.....	89
5.3.3.3.	Am Sandtorpark - Grasbrook Bölgesi Çalışmaları.....	91
5.3.3.4.	Strandkai Bölgesi Çalışmaları.....	91
5.3.3.5.	Überseequartier Bölgesi Çalışmaları .....	92
5.3.3.6.	Brooktorkai Bölgesi Çalışmaları.....	94
5.3.3.7.	Magdeburg Hafen Bölgesi Çalışmaları .....	95
5.3.3.8.	Lohsepark Bölgesi Çalışmaları .....	96
5.3.3.9.	Oberhafen Bölgesi Çalışmaları .....	97
5.3.3.10.	Baakenhafen Bölgesi Çalışmaları .....	98
5.3.3.11.	Elbbrückenzenrum Bölgesi Çalışmaları .....	98
5.3.3.12.	Hamburg Kruvaziyer Limanı ve Seyir Noktası Projeleri .....	99
6.	<b>SONUÇ.....</b>	<b>100</b>
	<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>105</b>
	<b>İNTERNET KAYNAKLARI.....</b>	<b>108</b>

EKLER	.....	109
Ek 1	Ruhr Bölgesi, Endüstri-kültür rotası (route.industriekultur) Haritası .....	110
Ek 2	HafenCity Hamburg, Strüktürel Konsept, 2000 Master Plan Çalışması .....	111
Ek 3	HafenCity Hamburg, Şehircilik Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması.....	112
Ek 4	HafenCity Hamburg, Açık Kamusal Alan Kullanım Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması.....	113
Ek 5	HafenCity Hamburg, Trafik Planlama Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması... ..	114
Ek 6	HafenCity Hamburg, İşlevsel Dağılım Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması ..	115
Ek 7	HafenCity Hamburg, Selden Korunma Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması..	116
Ek 8	HafenCity Hamburg, Şehircilik Konsepti, 2008 Master Plan Çalışması.....	117
ÖZGEÇMİŞ	.....	118

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 4.1.	Ren nehri yatağı ve nehir yatağı üzerinde yer alan kentler .....	30
Şekil 4.2.	Rotterdam, Kop van Zuid bölgesi.....	32
Şekil 4.3.	Rotterdam’da kıyı kullanımı, Erasmus köprüsü ve KPN Telecom binası (B.Haznedar arşivi) .....	33
Şekil 4.4.	Venedik Arsenale Bölgesi .....	34
Şekil 4.5.	Uluslararası Venedik Mimarlık Bienali mekânları (B.Haznedar arşivi).....	35
Şekil 4.6.	Arsenale’nin tersane olarak kullanılmaya devam eden bölümleri ve kültürel amaçlı kullanıcılarla ilişkisi (B.Haznedar arşivi) .....	36
Şekil 4.7.	Barselona kenti, kentsel yapılaşma alanları .....	37
Şekil 4.8.	Barselona yeni liman alanları ve işlevini yitirmiş eski liman alanlarının dönüşüm projeleri sonrasında kent ve kent merkeziyle ilişkisi.....	38
Şekil 4.9.	Forum alanlarında dönüşüm projeleri kapsamında kamusal alan kullanımı .....	39
Şekil 4.10.	Londra liman bölgesi ‘Docklands’ .....	41
Şekil 4.11.	Canary Wharf bölgesi .....	42
Şekil 4.12.	Strazburg limanı ve kentle ilişkisi .....	44
Şekil 4.13.	Marsilya liman bölgesinin 18. - 20. yüzyıllar arasındaki gelişimi ve kentle ilişkisi.....	45
Şekil 4.14.	Marsilya kent merkezi ve dönüşüm çalışmaları yapılacak liman bölgesi (B.Haznedar arşivi) .....	46
Şekil 4.15.	Euromediterranee kentsel dönüşüm projesi alanları .....	46
Şekil 4.16.	Marsilya eski liman bölgesi girişinde açık kamusal mekân kullanımı önerisi ..	47
Şekil 4.17.	Kentsel dönüşüm projeleri kapsamında yenilenen liman alanları (B.Haznedar arşivi) .....	48
Şekil 4.18.	Göçmenlerin yoğun olduğu yerleşim bölgelerindeki yenileme ve inşaa faaliyetleri (B.Haznedar arşivi) .....	48
Şekil 4.19.	Oslo kenti fiyortları ve kentsel dönüşüm proje alanları .....	49
Şekil 4.20.	Oslo Filipstad yeni liman alanları tasarımı.....	50
Şekil 5.1.	Almanya’daki Ana Endüstriyel Alanlar Haritası.....	52
Şekil 5.2.	Ruhr Bölgesi Haritası.....	56
Şekil 5.3.	Emscherpark çalışma bölgeleri.....	58
Şekil 5.4.	route.industriekultur, endüstriyel kültür rotası ve projeler.....	60
Şekil 5.5.	Emscherpark 2010 Master Planı .....	61
Şekil 5.6.	Zeche Zollverein kompleksi, maden kuyuları, fabrika yapısı ve yerleşim yerleriyle ilişkisi .....	62
Şekil 5.7.	Kokerei Zollverein fabrikası gezi rotası ve seyir noktaları .....	62
Şekil 5.8.	Zeche Zollverein gece görünümü .....	63
Şekil 5.9.	Jahrhunderthalle kültür merkezi ve ek binası .....	64
Şekil 5.10.	Jahrhunderthalle kültür merkezi iç mekân görünümleri .....	64
Şekil 5.11.	Henrichshütte Hattingen fabrika alanları .....	65
Şekil 5.12.	Henrichshütte Hattingen gezi güzergâhları .....	66
Şekil 5.13.	Oberhausen gazometresi, Emscher Nehri ve çevresiyle ilişkisi .....	67
Şekil 5.14.	Oberhausen gazometresi .....	67
Şekil 5.15.	Foster & Partners, Duisburg iç liman bölgesi (Innenhafen) master plan ve ana kararları yarışması kazanan öneri projesi eskizi.....	69

Şekil 5.16.	Foster & Partners ve IBA'nın önerileri ve yeni yapılaşmaların da dâhiliyle gerçekleştirilen Duisburg iç liman bölgesi (Innenhafen) master plan maket çalışması .....	70
Şekil 5.17.	Proje kapsamında kanalların temizlenmesini amacıyla kullanılacak enerjinin üretildiği solar paneller (B.Haznedar arşivi).....	71
Şekil 5.18.	İç liman bölgesinde yer alan anı parkı, kanal boyunca devam eden gezi alanları ve kanalın diğer tarafında yapılan yeni ofis yapılaşması (B.Haznedar arşivi) .....	72
Şekil 5.19.	Alman Deniz Taşıtları Müzesi (Museum der Deutschen Binnenschiffahrt) görünümü .....	72
Şekil 5.20.	Alman Deniz Taşıtları Müzesi (Museum der Deutschen Binnenschiffahrt) iç mekân kurgusu .....	72
Şekil 5.21.	Duisburg Kuzey Peyzaj Parkı master planı (Peter Latz & Partners) .....	73
Şekil 5.22.	Duisburg Kuzey Peyzaj Parkı güncel kullanıma dair maket çalışması.....	74
Şekil 5.23.	Meiderich fabrika alanı içerisinde yer alan elektrik santralinin dönüştürülmesiyle oluşturulan bilgi merkezi, kafe ve restaurant yapısı (B.Borghoff arşivi) .....	75
Şekil 5.24.	Bilgi merkezi iç mekân görünümü (B.Borghoff arşivi) .....	75
Şekil 5.25.	Kültürel faaliyetlere yönelik dış mekânlarda yapılan çalışmalar .....	76
Şekil 5.26.	Kültürel faaliyetlere yönelik fabrika kompleksinde yapılan dönüşüm çalışmaları neticesinde oluşturulan mekânlar (B.Borghoff arşivi) ....	76
Şekil 5.27.	Demir - Çelik fabrika ve üretim mekânları gezi güzergâhı (B.Haznedar arşivi).....	76
Şekil 5.28.	Sığınak ve depo alanlarının sportif ve eğlence amaçlı kullanımı (B.Borghoff arşivi).....	76
Şekil 5.28.	Sığınak ve depo alanlarının sportif ve eğlence amaçlı kullanımı (B.Borghoff arşivi).....	76
Şekil 5.29.	Hamburg kenti ve liman alanlarının genel görünümü .....	77
Şekil 5.30.	1842 yılındaki büyük yangın öncesi Hamburg kent planı.....	78
Şekil 5.31.	Hamburg metropoliten alan haritası.....	79
Şekil 5.32.	Hamburg limanı, St. Pauli ve Neustadt (yenikent) bölgeleri gece görünümü...81	
Şekil 5.33.	HafenCity Hamburg proje bölgesi ve kent merkeziyle ilişkisi.....82	
Şekil 5.34.	HafenCity Hamburg 2000 yılı master plan çalışması .....	83
Şekil 5.35.	HafenCity Hamburg Infocenter tanıtım merkezi ve proje alanının maketi (B.Haznedar arşivi).....	84
Şekil 5.36.	HafenCity Hamburg inşaat alanları ve alan ziyaretçileri (B.Haznedar arşivi) ..85	
Şekil 5.37.	HafenCity Hamburg inşaat alanları ve alan ziyaretçileri (B.Haznedar arşivi) ..85	
Şekil 5.38.	Ocak 2008'de revize edilmiş olan şehircilik konsepti doğrultusunda tamamlanmış alanlar ve yeni yapılacak bölgeler .....	86
Şekil 5.39.	HafenCity Hamburg 2006 yılı üç boyutlu master planı .....	87
Şekil 5.40.	HafenCity Hamburg yapı adaları.....	87
Şekil 5.41.	Am Sandtorkai bölgesi yapı alanları.....	88
Şekil 5.42.	Am Sandtorkai bölgesi görünümü .....	88
Şekil 5.43.	Macellan Terasları kullanımını ve rekreasyon bölgesinin gelişimi doğrultusunda devam alanlarında yapılan çalışmalar (B.Haznedar arşivi).....	89
Şekil 5.44.	Dalmanckai bölgesi yapı alanları .....	89
Şekil 5.45.	Dalmanckai bölgesi yapıları ve Macellan Terasları ilişkisi (B.Haznedar arşivi).....	90
Şekil 5.46.	Elbe Filarmoni Hamburg (Elbphilharmonie Hamburg) konser salonu mevcut durum antrepo görünümü (B.Haznedar arşivi) .....	90

Şekil 5.47.	Herzog & de Meuron'un tarafından tasarlanan Elbe Filarmoni Hamburg (Elbphilharmonie Hamburg) konser salonu.....	90
Şekil 5.48.	Am Sandtorpark - Grasbrook bölgesi yapı alanları .....	91
Şekil 5.49.	Am Sandtorpark - Grasbrook bölgesi inşaat alanları.....	91
Şekil 5.50.	Strandkai bölgesi yapı alanları.....	92
Şekil 5.51.	Marco Polo kulesi ve meydanı .....	92
Şekil 5.52.	Überseequartier bölgesi yapı alanları.....	93
Şekil 5.53.	Überseequartier'de bulunan Bilim Merkezi'nin görünümü .....	93
Şekil 5.54.	Brooktorkai bölgesi yapı alanları.....	94
Şekil 5.55.	Spiegel grubu yapılarının görünümü.....	94
Şekil 5.56.	Magdeburg Hafen bölgesi yapı alanları .....	95
Şekil 5.57.	Uluslararası Hamburg Denizcilik Müzesi ve Speicherstadt bağlantısı (B.Haznedar arşivi) .....	96
Şekil 5.58.	Kaispeicher B, Uluslararası Hamburg Denizcilik Müzesi görünümü .....	96
Şekil 5.59.	Lohsepark bölgesi yapı alanları .....	97
Şekil 5.60.	Oberhafen bölgesi yapı alanları .....	97
Şekil 5.61.	Baakenhafen bölgesi yapı alanları .....	98
Şekil 5.62.	Elbbrückenzenrum bölgesi yapı alanları.....	98
Şekil 5.63.	HafenCity Hamburg seyir noktası (view point) (B.Haznedar arşivi) .....	99
Şekil 5.64.	Hamburg kruvaziyer limanı (Hamburg Cruise Center) .....	99

## ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 4.1.	Kamusal dış mekanların gruplandırılması (Marcus, Francis, 1998; Özkan,2003) .....	23
Çizelge 4.2.	Kültür endüstrisinin kentle ilişkisinin eş merkezli grafiği (Sasaki, 2004) .....	29

## ÖNSÖZ

Oluştukları dönemlerde kent merkezlerinde yer almamasına rağmen, üretim yöntemlerinin yenilenmesi, dönüşmesi ve farklı alanlara kaymasıyla beraber kentlerin de zamanla genişlemesiyle kent merkez alanlarında kalan endüstriyel yapı stokunun metruk hale gelmesinin kentlerde yol açtığı olumsuz etkilerin çözümüne dair dönüşüm proje örneklerinin sayısı hızla artmaktadır. Neredeyse artık her metropolde ortaya çıkan benzer sorunlar ve oldukça büyük ölçekli dönüşüm çalışmalarının kentsel yaşam alanlarını hem sosyal hem de fiziksel olarak geri dönülmesi zor bir şekilde değiştirdiği görülmektedir.

Bu tez çalışmasında Avrupa'da sayısı giderek artan dönüşüm alanlarındaki proje çalışmaları ve bu çalışmaların öncüleri olarak değerlendirilebilecek projelerin yapıldığı Almanya kentleri incelenmiş, Ruhr Bölgesi ile Hamburg Hafencity Bölgesi dönüşümlerine dair yapılan çalışmalar geniş olarak ele alınmıştır.

Türkiye ve Almanya'daki araştırma sürecim boyunca her zaman olumlu yaklaşımlarıyla beni cesaretlendiren tez danışmanlarım Prof. Işık Aydemir ve Prof. Dipl.-Ing. Bernd Borghoff başta olmak üzere, kendileriyle beraber tez jürimde yer alan diğer hocalarım Prof. Dr. Bülent Tarım'a, Prof. Dr. Emre Aysu'ya ve Yrd. Doç. Dr. Tolga Akbulut'a çok değerli katkılarından dolayı teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca Almanya'da incelemeler ve araştırmalar için bulunduğum yaklaşık bir yıllık sürede hiçbir zaman, hiçbir konuda benden yardımlarını ve desteklerini esirgememiş, en ufak problemimde çözüm üretmeye çalışmış olan başta sevgili Petra Klein olmak üzere çok sevdiğim dostlarım Ulrich Exner, Dietrich Pressel ve Ebru Erdönmez'e en içten teşekkürlerimi de bir borç bilirim.

Ve, beni bugüne kadar her kararımda, her konuda sürekli destekleyen, her an kahrımı çeken aileme, fakat özellikle ailemin en küçük ferdi Teri'ye, sadece ve sadece gözümün içine baktığında beni gülümsetebildiği, bunaldığım her dakika yanımda olduğu için kocaman sonsuz teşekkür...

Haziran 2008, Kadıköy

## ÖZET

Medeniyetler tarihinin başlangıcı kabul edilen ilk kentlerin oluştuğu dönemlerden itibaren kentsel dinamiklerin etkisi kentlerin sürekli bir devrimin gerçekleştiği alanlar olmasını beraberinde getirmiştir. Ortaçağda savaş sistemlerinin gelişimiyle de savunma ihtiyacının artması ve bu doğrultuda yapılan kentlerde yaşanan devrimler, yine bu dönemde cesaretle atılmış, kentlerin daha iyi bölgelere taşınması veya terk edilmesi gibi süreçlerle geçmişte yapılmamış olan değişimlerin gerçekleştirilmesini sağlamıştır. Barok dönem, modern dönem ve sanayi kenti yapılanmaları da değişmeyen tek şeyin kendisi olduğu bu değişim etkinliklerinin hızını temel alarak kentlerini inşa etmeyi sürdürmüştür.

Sanayi kentinde devrim sonrası iyice belirginleşen yeni süreç, üretim sistemleri ve kentlerde diğer etkilerden, toplumsal baskı unsurlarından arınmış ticari bir yapının oluşumunu sağlamış, kentlerin birçoğunun ekonomilerinin kapitalist yaklaşımlar doğrultusunda yapılanmasını beraberinde getirmiştir.

20. yüzyılda savaşlarla büyük yıkımlara uğrayan metropol kentler yüzyıl sonlarına doğru ise tümüyle farklı bir şekilde yapılmış, üretim yöntemlerindeki köklü değişimlerle, üretimin genel olarak Doğu Avrupa ve Asya ülkelerine kaymasıyla kurulduklarında kentlerin dışında olup zamanla kentlerin genişlemesiyle merkez bölgelerde kalmış olan çok sayıda metruk endüstriyel alan ve yapıyla baş başa kalmıştır. 20. yüzyıl sonu ve 21. yüzyıl başındaysa olabildiğince kapsamlı projelerle birlikte sağlıklı kent yapılanmalarının oluşturulması, bu alanların ürettiği sorunlara dönüşüm projeleriyle çözüm üretilmesi yoluna gidilmiş, metruk endüstriyel alanların kentsel kullanıma dâhil edilmesini amaçlanmıştır.

Neredeyse bütün metropollerde yaşanan, farklı belirleyicileri ve etkenleri de içeren ciddi süreçler olan bu dönüşümler, öncü olarak nitelendirilebilecek Avrupa kentleriyle beraber Avrupa'nın en sağlıklı ve geniş kapsamlı dönüşüm projelerinin bir kısmını gerçekleştiren Almanya'daki örnekler üzerinden yerinde yapılan çalışmalarla beraber incelendiğinde, Türkiye'de yaşadığımız kentlerde işlevini yitirmiş endüstriyel metruk alanların yeniden kente dâhil edilmeye çalışıldığı günümüz koşullarını da göz önünde bulundurarak, üst düzey katılımın sağlandığı genel bir yaklaşımın belirlenebileceği görülebilir.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Dönüşüm, Kentsel Kullanım, Geniş Katılımlı Kentsel Yenileme, Ruhr Bölgesi, HafenCity Hamburg.

## **ABSTRACT**

The effects of urban dynamics make cities as the continuous mobile areas since the first cities which admitted to be the beginning of the history of civilization. Adventurous changing processes like abandoning cities or moving cities for better places have also been happening in the middle ages, when cities needed to be changed because of new defensive demands, advanced war systems and new technologies. The impacts of permanent change, being the only permanent aspect at the same time, can be seen in the baroque and modernist period as well as in the industrial city.

European cities became more trade-based and have been restructured by the capitalist approaches without effects of public pressure components and other impacts on life at the new period after the industrial revolution.

World wars in 20<sup>th</sup> century destroyed a lot of metropolises in Europe and led to a reconstruction of cities in a totally different way because of radical changes of urban planning within the last years of the 20<sup>th</sup> century. The relocation of manufacture to Asian and eastern European regions changed many of the industrial areas in central Europe, which had been put to external city areas historically, but are now in the city centers because of the enlargements of cities and therefore desolated. Problems occurring from these areas were tried to be fixed adequately according to the needs and demands of healthy city structures and to integrate them to renewed urban usages with urban regeneration projects at the beginning of the 21<sup>st</sup> century.

The demand for criteria how to restructure neglected areas with desolated industrial compounds in some of our cities in Turkey nowadays can be well studied at the cases of some European and especially pioneer German cities. They are good planning examples for the healthiest and most ambitious projects of urban regeneration and renewal as they have been accomplished high levels of civil participation within the planning process and are very well adopted by local citizens.

**Keywords:** Urban Regeneration, Urban Usage, Implementation of Well-Attending on Urban Renewal, Ruhr Region, HafenCity Hamburg.

## 1. GİRİŞ

### 1.1. Çalışmanın Tanımı ve Kapsamı

20. yüzyılda, gerek 19. yüzyıldaki üretim yöntemlerinin geçirdiği ciddi değişimler ve bu değişimlerin getirisi olarak ağır endüstri başta olmak üzere endüstriyel alanlarda değişimlerin görülmeye başlanması (üretim, üretim yöntemlerinin, malzemelerin, biçimlerinin gündemden kalkması veya geçerliliğini yitirmesi, büyük çapta üretim ve bu üretimin yapıldığı geniş alanlar), gerekse nüfus artışı, tarımdan ve endüstri sektöründen ziyade hizmet sektörünün ağırlık kazanması, kentsel kullanım alanlarında görülen işlevsel değişiklikler, kentlerde işlevlerini yitirmiş, kullanılmayan alanların ortaya çıkmasına yol açmış, toplum ve toplumsal faaliyetlerin kent merkezleriyle beraber değişim / dönüşüm geçirmesine neden olmuştur.

Ortaçağ kent yapılanmalarıyla kentlerde görülmeye başlanan farklılaşma süreçleri bu döneme kadar sürekli hızlanarak devam etmiştir. Ticaretin ve ekonomik baskının ortaçağ sonrası modern dönem yapılanmaları başta olmak üzere, özellikle sanayi kentinde etkisini arttırmasıyla kentsel kullanımları şekillendiren refah seviyesinin yükseltilmesini ve her zaman daha fazla kazancın hedeflendiği kapitalist bakış açısı 21. yüzyıl kentinin şekillenmesi üzerinde de belirleyici etkisini sürdürmüştür.

Son derece önemli bir konu olan ve ciddi çalışmalar yapılarak çözülmesi gereken sorunlar barındıran dönüşüm faaliyetlerinin kent üzerinde söz sahibi olan aktörlerin dönüşüm süreçlerine dâhil edilmesiyle beraber bütüncül bir planlama anlayışıyla ele alınması yoluna gidilmiştir. 20. yüzyılın son bölümünde Avrupa ülkeleri başta olmak üzere pek çok farklı ülkede benzer yaklaşımlar ve endişeler doğrultusunda çalışmalar yapılmıştır. Endüstriyel alanların kent dışına kayması ve yerinden yönetimin öne çıktığı desantralizasyon süreçleriyle beraber başta liman bölgeleri olmak üzere kent merkezinde yer alan veya oldukça kuvvetli ilişkilere sahip olacak şekilde kent merkezine yakın olan endüstriyel alanlarda yapılan çalışmalar, pek çok kentte görülen daralan kentler (shrinking cities) sendromu başta olmak üzere, değişen göç ve doğum oranlarının azalmasıyla oluşan nüfus değişimlerinin kent üzerindeki yıkıcı etkileri ve toplumsal yıkımın önüne geçmeyi hedeflemiştir.

Tez dâhilinde; Avrupa ülkeleri başta olmak üzere gelişmiş toplumlarda bu dönemde görülen en önemli değişimlerinden olan, 'know-how' toplumu olmaya yönelmeleri ve bu doğrultuda ağır endüstrinin çevreye verdiği zarar da düşünülerek, kent içindeki konumunu 20. yüzyılın ikinci yarısında ağırlık kazanacak şekilde doğu Avrupa ile Asya ülkelerine kaydırılmaları

veya en azından kent içinde var olmakta zorlanan endüstriyel alanların özellikle ulaşım ve lojistik destek bakımından daha rahat bir konuma sahip olacakları kent dışındaki büyük alanlara taşınmalarının sağlanması incelenmektedir. Bu değişimin neticesinde; kent içindeki daha önce endüstriyel alan olarak değerlendirilen alanların -içerilerindeki yapılar dâhil olmak üzere- kentin yeni ihtiyaçları doğrultusunda gelişen işlevlere ayrılması gündeme gelmiştir. Genellikle bu alanlardaki mevcut yapıların kültürel ve turistik işlevler ağırlıklı olacak şekilde, büyük fabrika alanlarının kamusal rekreatif alan ve konut ihtiyacına cevap verecek şekilde kente katılımını sağlayacak doğrultuda tasarlandığı görülmüştür. Tez kapsamında Avrupa’da farklı ülkelerdeki dönüşüm alanları ve bu alanlarda yapılan çalışmalar ele alınarak, bu tür çalışmaların yoğun olarak gerçekleştirildiği, farklı dönüşüm alanlarına ve kimi zaman birbirlerinden oldukça farklılaşan dönüşüm yaklaşımlarına sahip iki Almanya örneği Hamburg ‘HafenCity’ ve Ruhr Havzası’ndaki dönüşüm çalışmaları incelenmekte ve ortaya çıkan sonuçlara değinilmektedir.

Tez kapsamında, 20. yüzyıl sonlarından itibaren yapılan proje faaliyetlerinin örneklerle incelenmeleri sonucunda bu çalışmalar, tüm dünyada halen son derece güncel olan ve son yıllarda ülkemizde de gittikçe önemi artan bir konu olan kentsel dönüşümün, İstanbul’da kent merkezinde, işlevlerini yitirmelerinden veya üretim yöntemlerindeki farklılaşmaların etkilerinden dolayı benzer durumda bulunan birçok fabrika ve endüstriyel alanın, yeni işlevleriyle kente katılmak üzere yapılması planlanan dönüşüm projeleri çalışmalarında yer alması, bu alanların yeniden, yeni işlevlerle kullanılmaları üzerine neredeyse her gün gazetelerde ve diğer medya organlarında çıkan haberler, ilgililerin yaptığı açıklamalar ve bu açıklamalarla bağlantılı kritiklerin bulunmasından dolayı, genel yaklaşımla birlikte, yapılması hedeflenen kentsel dönüşüm çalışmalarına örnek oluşturabilecek şekilde ele alınmıştır.

## **1.2. Çalışmanın Amacı**

Gerek mimarlık, gerekse şehir planlaması mesleği açısından, kent üzerinde söz sahibi pek çok farklı disiplin ve görüşlerin de etkin bir şekilde karar mekanizmalarına dâhil edildiği, kentin geleceği için son derece önemli olan kent merkezlerinde yer alan kentsel mekânların dönüştürülmesi projelerinde yaklaşımların belirlenmesi ve kararların alınması ele aldığımız problemin esasını oluşturmaktadır. Yapılan çalışmada, bu konuda Avrupa ülkelerinde geliştirilmiş başarılı örnekler incelenerek karar verme süreçlerine dâhil olan aktörler ve bu karar verme sürecinde önemli olabilecek yöntemlerin ortaya konması amaçlanmıştır.

### **1.3. Çalışmanın Yöntemi**

Konunun incelenmesi ve söz konusu problemin çözümünde yöntem; öncelikle kenti, kent yapısını, ortaçağ sonrasında kent yapılanmalarında başlayan hızlı değişimlerin 19. yüzyıl ve 20. yüzyıldaki etkilerle beraber bu dönemlerdeki gelişimlerini araştırarak ortaya koymak, günümüzde endüstri kentlerindeki değişim / dönüşüm dinamiklerinin etkilerini ve bu etkiler neticesinde kentlerin ihtiyaçlarını saptamak, gelecekleri üzerine yapılan çalışmaları incelemek ve bunlara bağlı olarak yapılmış master planlarda bu alanlar için önerilecek yeni işlevlerin oluşturulmasındaki yaklaşımları saptamaktır.

Bu doğrultuda kent yapısı ve kentin oluşumu gerçek anlamda kentsel yaşama geçiş dönemlerinin hızlandığı ortaçağla başlayıp, ortaçağ sonrası, modern dönem ve sanayi kentindeki gelişmeler ele alınmış, kapitalist yaklaşımların etkin olarak kenti biçimlendirmeye başladığı 19., 20. ve 21. yüzyıl kent gelişim süreçlerinde en önemli çalışmalardan olan dönüşüm çalışmaları tez kapsamında bu yöntem doğrultusunda örneklerle incelenmiştir.

## 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Kentlerin gelişim süreçleri boyunca geçirdiği sosyal ve fiziksel değişimlerin, süreç boyunca yaşanan problemlerin ve ortaya konan tasarım yaklaşımlarının kavramsal olarak incelenmesi farklı bakış açılarının anlaşılması için oldukça önemlidir. Böylece, sadece fiziksel bir oluşumdan ibaret olmayan, birçok farklı disiplinin üzerinde çalışmalar yaptığı kentsel mekân kavramının ve mekân kurgusunun bir bütün olarak değerlendirilebilmesi sağlanır. Ortaya konabilecek doğru tanımlamalar sonucunda bu bilgiler, aktivitelerin ve değerlerin gelecekteki durumlarını tahmin etme yönünde de fikir verebilecektir.

Jon Lang, pozitivist teorinin tanımında doğal ve inşa edilmiş çevrenin, bunların insan hayatı üzerindeki rollerinin yönünün belirlendiğini ifade etmiştir (Lang, 1987). Dolayısıyla araştırma ve pratiğin sürekli bir şekilde birbirleriyle bağlantılı olarak ilerlemesi kavramsal altyapının oluşumu sürecinde oldukça önemlidir.

Çalışmanın kavramsal çerçevesinin doğru olarak ortaya konabilmesi için konu, ilgili kavramların Türk Dil Kurumu sözlüğü, mimarlık, sosyoloji ve felsefe sözlüklerindeki karşılıklarıyla verilmesi, dolayısıyla konunun ele alınmasında farklı disiplinlere ait kuramsal yaklaşımların ve bakış açılarının kısaca ortaya konması hedeflenmiştir.

### 2.1. Kent Kavramı ve Kullanımları

Kent (şehir), Farsça temellere dayanan ‘şehir’ ve günlük hayatta daha sık kullanılan Sogdca’dan gelen ‘kent’ kelimelerinin Arapça karşılığı olan ‘Madina’ en büyük yerleşim birimi anlamına gelmektedir. Kent, belli bir nüfusa ve tarihsel bir geçmişe sahip, kendisine özel yönetim merkezleri ve karar mekanizmaları bulunan alanlar olarak tanımlanabilir. Mimarlık sözlüğünde ise kent kavramı “çarşı, lokanta, otel, kültür ve eğlence gibi kuruluşları bulunan geniş ev topluluğu” olarak tanımlanmıştır (Hasol, 1975).

Sosyolojik açıdan ele alındığında ise kent ve kentli, morfolojik, demografik, fonksiyonel, ticari olarak köy ve köylünün karşıtı olan sosyal grup olarak ele alınır. Mimari algıyı da etkileyen sosyolojik bakış açısıyla kentin özellikleri olarak;

- Heterojen sosyal bir grup oluşu,
- Büyük nüfusa rağmen yerleşim alanının sınırlılığı sonucu nüfus yoğunluğuna sahip oluşu,
- İnsanlar mekân bakımından yakın olmalarına rağmen sosyal mesafe bakımından birbirlerinden uzaklığı,
- Bireyselliğin ve özgürlüğün gelişmiş olduğu bir çevre oluşu,

- Uzmanlaşmaya dayalı farklılaşmış formel iş organizasyonlarının yaygınlaşmış oluşu,
- Yol ve ulaşım imkânlarıyla sosyal unsurların mekânsal hareketliliğinin ve sınıflar arasında sosyal hareketliliğin ileri düzeyde oluşu,
- Sosyal ilişkilere açık sosyal - kültürel değişimin yoğun yaşandığı bir yer oluşu,
- Ekonomik imkânlar sağlık, eğitim, bilim, sanat vb. bakımdan gelişmişliği,
- Kazalar, suç işleme, alkol, uyuşturucu bağımlılığı, sefalet, kuralsızlık, yabancılaşıma vb. sorunları üretmesi, olarak gösterilebilir.

## **2.2. Kentsel Mekân ve Kentsel Kullanım Kavramları**

Mekân kavramı mimarlık disiplinde oldukça önemli bir role sahiptir. Kentsel mekân kavramı ise kente ait ve kentin genel gelişim süreçlerinde tekil gelişimleriyle de etkin olabilen alanlar olarak tanımlanabilir. Bu mekânlar aynı zamanda, yapılı mekânla doğal mekânın birlikte oluşturduğu yapay ve doğal oluşumların tümünü kapsayan mekânsal kurgu olarak da ele alınabilir. Mekân kavramında olduğu gibi kentsel mekân da içerisinde belirli sınırlar, vurgular ve değişimler içermesiyle algılanabilir.

Kentsel kullanım ise, kentte yer alan belli işlevlerin ağırlıklı kullanımıyla kentsel mekâna ve kentsel mekân kullanımına etkisi olarak tanımlanabilir. Kentsel kullanım alanlarına, tüm açık ve kapalı kamusal kullanım alanları, yollar, yapılaşma alanları, sosyal ve kültürel alanlar, rekreatif amaçlı kullanım alanları ve yerleşim alanları örnek olarak gösterilebilir.

## **2.3. Daralan Kentler (Shrinking Cities) Sendromu**

Klasik planlama teknikleri üzerinde ciddi değişimlere yol açan kentlerdeki daralma sendromu ilk olarak Detroit (A.B.D.), Manchester ve Liverpool (İngiltere), Ivanovo (Rusya) ve Halle / Leipzig (Almanya) kentlerinde görülmeye başlamıştır. Bu sendrom 2. Dünya Savaşı sonrasında hızlı bir şekilde yaşanan toplumsal değişimler, savaşta kaybedilen insan popülasyonu, savaş sonrasında üretim yöntemlerinde görülen ciddi değişiklikler, üretim alanlarının farklı ülkelere ve dünyanın farklı bölgelerine taşınmasıyla beraber ortaya çıkan işsizlik, kentlerde metruk yapıların ortaya çıkması gibi süreçlerin etkileriyle başta Avrupa'nın gelişmiş endüstriyel bölgelerindeki kentler olmak üzere pek çok kentte görülmüş değişim süreçlerinin kent yapılanmalarındaki yıkıcı etkilerinin ortaya çıkmasıdır. Genç nüfusun savaşlarda kaybedilmesi dünya nüfusunun yaş ortalamasını yükseltmiş, kentlerdeki değişimler ve yenilenmeler gerekli ölçüde hızlı gerçekleştirilememiştir. Ardından gelen genç kullanıcılar da aradaki yaş farkının oldukça fazla olduğu bir önceki neslin koşullarını ve sahip olduğu geleneksel yapılanmasını yaşamak istedikleri kentlerin yapılanmasında istememiş, göçlerin

yaşanmasına sebebiyet vermişlerdir. Genel bir durgunluk sosyal çevre üzerinde de etkili olmuş ve kentsel kullanım alanlarının kent kullanıcıları için yeterli derecede kalite içeren mekânlar olmaktan uzaklaşmasını sağlamıştır. Değişen bu şartlar ve göçler nedeniyle kentlerin gelecekleri hakkında ciddi endişeler meydana gelmiş, kentlerde pek çok yerleşim alanının boşaldığı görülmüştür. Yeni yapılaşma alanlarına uzun bir süre ihtiyaç duymayan bu bölgeler yapılan çalışmalarla tekrar yeni kullanıcılar için uygun mekânların kentte kurgulanmasıyla dönüşüm projelerinin odağında olmuştur.

#### **2.4. Kentsel Dönüşüm Kavramı**

Kentsel alanların dönüştürülmesi, fikir bazında oluşmaya başladığı yıllardan beri oldukça ciddi eleştiriler alarak sürekli kendini geliştirmiştir. Kentsel dönüşüm kavramı en basit anlatımıyla, geçirdiği süreçlerin etkileriyle ciddi değişimler yaşayan alanlar veya belli nedenlerden dolayı kentsel ve toplumsal olarak bozulmayla beraber çökme de yaşamış olan kentsel alanların çevresel, ekonomik, sosyal, fiziksel ve toplumsal koşullarında bütünlük yaklaşımını doğrultusunda yapılan çalışmalarla bu doğrultuda uygulanan stratejilerin bütünü olarak tanımlanabilir.

Dönüşüm faaliyetleri kapsamında mevcut kent alanlarının ve bu alanların kullanıcılarının alışkanlıkları, gelenekleri ve değerleri dikkate alınarak kentsel kullanım alanlarında yapılacak iyileştirmeleri hedef alınsa da, toplumsal koşulların etkisi, yeni ve farklılaşan bakış açıları, ekonomik etkenlerin ağırlığı doğrultusunda tepkilere neden olan çalışmalar da yapılmaktadır. Başarılı projelerin olabildiğince hızlı bir şekilde bütüncül olarak elde edilebilmesi ve sorunsuz uygulanabilmesi, kentsel alanlar üzerinde ihtisas yapan sosyologlar, ekonomistler, mühendisler, mimarlar, plancılar ve peyzaj mimarları farklı disiplinlerden aktörlerin çalışmalara etkin bir şekilde dâhil edilmesiyle mümkün olmaktadır. Bu doğrultuda kent içi dinamiklerin sürekli değişimi ve ortaya çıkardığı sorunların çözümü de olabildiğince kolaylaşmış olacaktır. Son dönemde giderek büyüyen alanlarda yapılan kentsel dönüşüm çalışmaları ve mahallelerde yapılan sağlıklaştırma projelerinin de bu şekilde olabildiğince sorunsuz gerçekleştirilebilmesi sağlanacaktır.

Günümüzde kentsel dönüşüm çalışmalarının kapsamı ve genel yaklaşım hem modernist dönemin bütüncül kentsel yaklaşımı hem de post-modernist dönemde ortaya konulan kentsel kurguda ele alışlarının birlikte değerlendirilmesi ve uygulanması yönünde olduğu gözlemlenebilmektedir. Çalışma kapsamında 4. ve 5. bölümlerde bu yönde yapılmış olan çalışmalara yer verilmiştir.

### **3. TARİH BOYUNCA KENT, KENTLERDE YAŞANAN GELİŞİM SÜREÇLERİ ve KENTSEL YAPILANMA**

#### **3.1. Kentlerin Ortaya Çıkışı**

Kentlerin ilk olarak MÖ 6000 yıllarında belirmeye, MÖ 4000 dolaylarında da oluşmaya başladığı söylenebilir. Bu oluşumlara göre daha fazla bilgiye sahip olunan ilk kentlerin ortaya çıkışı ise MÖ 3000 yılının biraz öncesine dayanır. Mezopotamya ve Nil vadisi merkezli bu oluşumlar daha sonra Suriye, Filistin, İran, Orta Asya ve Anadolu'da görülmüştür. Bu kentlerin doğal olarak, kimi zaman yerleşik köy ve kasabalardan çok da az farklılık gösterecek şekilde, oldukça küçük kentler olduğu düşünülmektedir.

Bu dönem kentlerinin ortaya çıkışı ve gelişimini kesin bir şekilde ortaya koymak bir takım nedenlerden dolayı oldukça zordur. Öncelikle antik kentlere dair arkeolojik bulguların büyük bir bölümü eksiktir. Ayrıca ilk dönemlerin karanlık olmasından, bu bulguların büyük bir kısmının tekrar ortaya çıkarılamayacak şekilde toprak altında veya tanımlanamaz durumda olmasından dolayı da kentlerin nasıl ortaya çıktıkları saptanamamakta ve net olarak bilinmemektedir.

Kentlerin doğuşu aynı zamanda çağdaş dünyanın doğuşu olarak da nitelendirilebilir.

#### **3.2. Kentlerin Yapısı ve Gelişimi**

İnsanların yaşamlarını sürdürdükleri ve yeryüzünden yararlandıkları odak noktaları olarak da betimlenen kentler tarihsel süreçleri boyunca çevresindeki bölgelerin bir ürünü olarak görülebilen, buraları etkileyen, ekonomik ve toplumsal gereksinimlere yanıt verecek doğrultuda gelişen yapılar olarak görülebilir. R.E.Park ve E.W. Burgess'in "bir ruh durumu, bir gelenekler ve görenekler bütünü, bu göreneklerden miras aldığımız, bu geleneklere aktardığımız örgütlü tutumlar ve duyguların bileşimidir" diyerek tanımladığı kent (Park, Burgess, 1925) özellikle 13.yy. sonrası ortaçağ kent yapısında görülen örgütlü tutumlardaki değişimlerin etkileriyle hızlanan, günümüze kadar sürekli değişen ve dönüşen bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu değişim ve dönüşüm faaliyetleri etkisiyle birlikte de kent, pek çok gelişkiyi içinde barındırır.

Kentler ve yapıları pek çok açıdan irdelenerek tanımlanabilir. Toplumbilimsel olarak ise kenti tanımlamak, öncelikle nüfus birikiminin, uzmanlaşmanın, iş bölümünün, sanayileşmenin ve ikincil ilişkilerinin yoğunluğunun irdelenmesiyle yapılabilir. Fakat yalnızca morfolojik olarak yapılan bir kent incelemesi de tek başına yeterli bir inceleme olmayacak ve dolayısıyla bu merkezlerin boyutlarının önemi de azalacaktır. Bu doğrultuda, bir kentten söz edebilmek için

sosyolojiye de başvurulması gerekecektir. Çünkü kentler geliştikçe sadece insanların birbirleriyle buluştukları, mallarını basit bir şekilde değiş tokuş ettikleri alanlar olmaktan çıkıp, farklı faaliyet türlerinin bir araya geldiği, her bir unsurun birbirine sıkı sıkıya bağlı olduğu, fikirlerin yayıldığı, dışa açık bir sistemi olan ilişkiler ve kararlar merkezi olma yolunda ilerlemiştir, ilerlemektedir.

J.Tricart da sosyolojik inceleme yoluyla, şehrin toplumsal içeriğinin şehri okumanın temeli olduğunu belirtmiş, toplumsal içeriğin incelenmesinin, nihai olarak kentsel peyzaja anlamını veren coğrafi artifaktların betimlenmesinden önce gelmesi gerektiğine vurgu yapmıştır. (Rossi, 2006)

M. Poète de bilimsel açıdan oldukça modern bir perspektife sahip olan bakış açısıyla şehrin organizmasının koşullarını gösterdikleri ölçüde kentsel artifaktlarla ilgilenmiş, var olan kentlerde doğrulanabilir, kesin bilgilere ulaşmıştır. (Rossi, 2006)

Fakat yine de tarih boyunca oluşmuş tüm kentleri kapsayan tek bir tanım yapılamamaktadır. Kentlerin bu karmaşık yapısı da, onları açıklamak için kullandığımız çok parçalı, farklı anlatım ve tanımlamalarla da ortaya çıkmaktadır.

Tüm bu incelemeler sonucunda, iki boyutlu planıyla hiç bir zaman tam olarak tanımlanamayacağı gözüken kent, içindeki işlevsel ve estetik ilişkilerle üçüncü boyutta, kent içerisinde sürekli devam eden ve zaman içinde yaşanan değişim - dönüşüm faaliyetleriyle de dördüncü boyutla hayat kazanabilir. Bu değişim ve dönüşüm süreçleri kentlerin doğuşları gibi gelecekleri için de benzer bir belirsizlik ortaya koymaktadır. Bu süreçlerin neredeyse tümü insan ve insan gereksinimleri üzerinden tanımlandığını göz önünde bulundurursak, kentten söz etmenin, insanlığın bütün gelişimlerinden, başarıları ve başarısızlıklarından söz etmek anlamına geldiğini belirtmek, kentlerin gelişimini insanların gelişimiyle bağlantılı kılmak abartılı olmaz. Her kentin kendi tarihi olmasına karşın, insanlık tarihini büyük ölçüde kentlerin ve kentsel yaşamın tarihi olarak nitelendirmek de doğru olacaktır. Kentlerdeki tarihsel değişim - dönüşümler, insanlık / medeniyetin gelişimi ve tüm bu süreçlerle geleceklerdeki belirsizlikten dolayı kentlerin ileride yok olup olmayacağını, ya da dünyanın tümüyle L.Mumford'un da değindiği gibi kentsel büyük bir arı kovanına mı (Mumford'a göre bu da bir tür yok olma biçimidir) dönüşeceği tartışma konusudur (Mumford, 2007).

Bu belirsizliği ifade etmek için V.Nabokov'un otobiyografisindeki beşik betimlemesiyle anlatmaya çalıştığı insan hayatı gibi, kentleri ve kentlerin tarihini de benzer bir şekilde, "iki karanlık sonsuzluk arasındaki kısa ışık yarığı" olarak görmek mümkündür (Nabokov, 1967).

### 3.3. Ortaçağ Kent Yapısı

Ortaçağ öncesi kentlerde, kente kamusal yapılar ve kamusal alanlar egemendi, bu mekânlar kente saf karakterini veriyordu. Eskiçağ oluşumlarında veya Çin’de görülen bu tür, tek bir merkezi otoritenin şekillendirdiği kentlere göre Ortaçağ kentleri incelendiğinde, bu kentlerin çok merkezli ve belli konularda uzmanlaşmanın sağlandığı kentler olduğu görülebilir. Ortaçağ kent yaşamının ve çok yönlü yapılanmasını eskiçağdan ayıran birkaç yenilikten söz edilebilir. Eskiçağ ve Rönesans kentlerinde kullanılan geometrik plana dayanmadığından ortaçağ kent yapısı genellikle bir düzene bağlı değilmiş gibi de görülebilir (Benevelo, 2006).

- Kentte ön plana çıkan sokak dokusuyla sokak biçimleri birbirlerinden farklıdır ve her biri bir dizi işlevi üstlenmiştir (ulaşım ve erişebilirlik, dinlenme alanları ve rekreatif alanlar, pazarların kurulması, toplanılan alanlar, kutlamaların yapıldığı alanlar, vb.). Meydanlar ise sokaklarla benzer işlevleri karşılamaının yanında daha geniş alanlardır.
- Kentte yer alan farklı güç merkezlerinin dengelenmesinin sonucu olarak sınıfsal ve toplumsal birliktelikler oluşmuştur. Dolayısıyla bu güç dengesinin etkisiyle de kent, bir dinsel merkez, bir siyasal merkez, bir veya birden çok ticari merkez oluşturulacak şekilde farklı merkezlerle tanımlanmıştır. Bu çok merkezli örgütlenme biçiminin, günümüz Avrupa kentleri incelendiğinde de kısmen sürdüğü görülebilir. Bu biçimlenme sık aralıklarla yer alan kentlerin de oluşmasını sağlamıştır.
- Ortaçağ kent yapısında yoğunluk da kentin sınırlı imkânları ve karakteri sonucu ortaya çıkan bir özellikti. Mümkün olduğunca sınırlı ve kompakt bir alanda kurulu olan kentte merkezler oldukça ön plana çıkıyordu. Bu alanlarda da kilise ve belediye binaları gibi genellikle dikey olarak gelişen dinsel ve kamu yapıları yükselmiştir.

Kısmen kısa olarak da değerlendirilebilecek yeni kentlerin kurulması süreci 12. ile 14. yüzyıllar arasında tamamlanmıştır. Günümüzde de pek çoğu yerel yönetim birimleri olarak yaşamını sürdüren ortaçağ kentleri o dönemde ne kadar önemli bir kentleşme adımının atıldığına dair de en önemli belirtilerden biridir. Bu dönemde sadece binlerce yeni kentin temelini atılması sağlanmamış, aynı zamanda kurulu olduğu alanlarda kendilerini fiziksel olarak kısıtlanmış gören veya yerlerinden bir şekilde memnun olmayan mevcut bir kısım kent yapısının da cesur kararlar alarak daha iyi alanlara taşınması gerçekleştirilmiştir.

12. yüzyıl sonrasında kapalı kent yapısında, kırsal kesimin üretiminin artırılması, yeni toprakların ekilip biçilmesi, ekilip biçilenlerden daha iyi yararlanılmasıyla gıda maddeleri ve hammaddeye erişim artırılmış, ticaret ve endüstri ürünlerini dışarı satarak verimliliğe bağlı hale gelen bir toplumda üretimde işlevsel olarak uzmanlaşmış ve kent yapısında genel bir değişime de olanak sağlanmıştır. Kentlerin ticaret ve ulaştırma dışında ekonomik etkinliklerde uzmanlaşmaya başlaması Ortaçağ'da sanayi ile ticaretin pek çok kentin temel işlevi olmasını ortaya çıkarmıştır. H.Pirenne'nin de belirttiği üzere, bir atölye halini alan kent yapısıyla ortaçağ burjuvazisinin ve zanaatkârlarının lonca sistemlerinin de oluşumunu sağlamıştır (Pirenne, 1976).

12. ve 13. yüzyıllarda yapılan değişiklikler özellikle sonradan ön plana çıkmalarını da sağlayacağı belli Avrupa kentlerinin gelecek karakteri üzerinde de etkili olmuştur. Bu kentlere Londra, Paris ve sonraki bölümlerde daha detaylı ele alınacak Ruhr Havzası ile de direkt ilişkisi olan Ren nehri kenarındaki Köln önemli birer ticaret merkezi olmalarıyla örnek gösterilebilir. Aynı zamanda bu kentlerde dinin ağırlığı da ticari hayatta daha az hissedilmeye başlanmış, sonunda da piskoposların yönetiminde bağımsız bir ticaret anlayışı ortaya çıkmıştır. Bu değişimlerin de etkisiyle, kentlere daha önceleri hâkim olan otorite, geri çekilme ve emniyet yerine artık özgürlük, katılım, macera ve meydan okuma anlayışı ortaçağ kentlerine hâkim olmaya başlamıştır. Bu yönde ilerleyiş ileride haçlı seferlerini ve keşifleri ortaya çıkartarak daha geniş bir dünyanın kapılarını açacaktır.

Bir diğer taraftan, 13. yüzyılın ilk yarısı itibariyle yayılmaya başladığı söylenebilen Gotik tarz ise, kentte kontrollü değişikliklerin de daha hızlı ve kapsamlı olarak yürütülmesi için bir yöntem olarak ortaya çıkmıştır. Bu gelişmeler sonucu Avrupa kentlerinde mimarlık dilinde bir benzerlik ve bazen de bir aynılığa ortaya çıkmıştır.

14. yüzyıl başlarından 15. yüzyılın ortalarına kadar süregelen büyük ekonomik durgunluk ise ortaçağ kent yapılarının gelişimine büyük ölçüde sekte vurmuştur. 15. yüzyıl sonlarında ise bu gelişim süreci tekrar devam etmiştir.

Ortaçağ kent hayatının genelde statik olduğu düşünülür. Fakat her ne kadar dinamizmi günümüz kadar olmasa da ortaçağ sürekli, kısmen de şiddetli değişimlerin meydana geldiği bir çağ olmuştur. 10. yüzyıldan 15. yüzyıl sonlarına değin kentlerin çoğalıp büyüdüğü gözlenebilmektedir. Bu büyümenin sınırları başlarda fiziksel olarak kenti tanımlayan surlar olmuştur. Sonrasında ise değişen savaş sistemlerinin de etkisiyle, basit bir taş duvar veya bir ahşap siperin askeri savunmada yeterli olduğunun ortaya çıkması, kent surlarının fiziksel

büyüme üzerindeki belirleyici etkisini oldukça azaltmıştır.

Ortaçağ kentlerinin teknik olarak yıkılması zor olmayan surlarının genişlerken bıraktığı izleri ve dairesel caddeleri kentte gözlemlenebilen başarılı büyüme dönemlerini, her yıl genişleyen ağaç halkaları gibi gözler önüne sermektedir (Mumford, 2007). Su ihtiyacının karşılanması, yiyecek üretimindeki sorunlar, göç, arazi ve nüfus bakımından sınırlamalarla bunlar gibi doğal ve toplumsal değişimler de ortaçağ kentlerinin durağanlığını büyük ölçüde değiştirmiş etkenler olarak ön plana çıkmaktadırlar.

Ortaçağ kentlerinin genişlemelerinde sıklıkla görülebilen, basit bir yayılmacı sistem olarak nitelendirilebilecek banliyölerde ise, savaş tekniklerindeki değişimlerle ve özellikle 16. yüzyılda topun kullanımıyla yüksek hedefi bulma oranının savaş teknolojilerine hâkim olması sonrasında, surlarla çevrilerek koruma şeklindeki ortaçağ kent yapılanması artık uygulanmamaya başlanmıştır.

Ortaçağ kent yapısı ve kent kültürü, tüm bu süreçler boyunca ilk kez kendisinden önceki kent yapılarının başaramadığı bir şeyi başarmış ve bir kentin sakinlerinin çoğunun özgür insanlardan oluşması sağlanmıştır.

### **3.4. Barok Kent Yapısı**

Ortaçağ sonlarında kentlerin ve kasabaların kamusal alanlarının, köprü ve kanallarının, ticari merkezlerinin, liman ve askeri mekânlarının gelişimi büyük ölçüde tamamlanmıştı. Ortaçağ sonrasında gelişen kent yapısındaki Rönesans ve Barok etkilerin görsel kültürü bu gelişimi ilerletmiştir. Loncaların ortaçağdaki etkileri ve sonrasında özel girişimcilik, özel mülkiyet ve kamusal yetki alanlarındaki düzenlemeler bu ilerlemenin nedenlerinden sayılabilirler.

15. yüzyılla 18. yüzyıl arasında şekillenen bu yeni ortam, kent yaşamını biçimsel ve içeriksel olarak etkilemiştir. Ortaya çıkan yeni model, devletin ekonomik olarak daha geliştirici rol oynadığı yeni, kapitalist bir ekonomik düzen temel alınarak, büyük ölçüde ulus devlet şeklinde kendini göstermiştir.

İlk başlarda oldukça parçalı, belli belirsiz ve birbirlerinden oldukça farklı alanlarda yaşanan bu değişimler 17. yüzyılda daha net bir şekilde görülebilmektedir. Bu tarihten sonra ortaçağ kent yapısının ve ortaçağ kent sistemlerinin artık tümüyle geride bırakıldığı, ticaretin, siyasetin ve dinin birbirlerini etkilemeyecek şekilde, tümüyle kendi kulvarlarında yol almaya başladığı söylenebilir.

Yeni kent planlarında ve planlama mantığında meydana gelen büyük değişimler kent yapısını da ciddi olarak değiştirmiştir. Ortaçağ kent yapısında ağırlıklı olarak yer alan mahalleler ve semtler yeni planlamalarla kentlerin sessizliğini ortadan kaldıran ve kentleri fazlasıyla hareketlendiren bulvarlara, caddelere ve trafiğe feda edilmiştir. Bu yeni sistem, mekânsal farklılaşmayı da beraberinde getirmiş, ortaçağ kent yapılarının temel taşlarından olan, insanların buluşma ve sosyalleşme yerleri olan pazaryerlerine alternatif olarak, bu bulvarlar ve trafik hatları boyunca uzanan alanları ortaya çıkartmıştır.

Uzunca bir süre etkileri gözlemlenebilen bu dönem boyunca kent, önceki dönemlerde görüldüğü gibi denetimci bir yapı olmaktan uzaklaşsa da, devlet işleyişinde, ticaret ile finansal yapılanmada etkili bir ilerleme ve güçlenmeyle gelişimini devam ettirmiştir.

### **3.5. Modern Dönem ve Sanayi Kenti**

Ortaçağ kent yapısını izleyen barok dönemde meydana gelen siyasi merkezileşmedeki değişikliklerden söz edilebilse de, öncesinde kentlerde ekonomik anlamda çekim merkezleri oluşmaya başlamıştır. Fakat insan emeğinin veya canlı hayvanların enerjisinin temelini oluşturduğu bir gelişim sürecinin ardından gelen modern dönem ve modern sanayi kentinin en belirleyici özelliklerinden biri olarak malların üretim şekillerindeki değişimlerden bahsedilebilir. Bu yeni dönem, elektrik, buhar gibi cansız güç kaynaklarının ve dolayısıyla cansız üretim şekillerinin gelişim süreci olarak da görülebilir. Bu yeni üretim biçimleri kaynaklı değişimler, kentlerin hem ekonomik açıdan hem de toplumsal örgütlenmesinde pek çok değişikliği de beraberinde getirmiştir.

Tüm bu yeni gelişmeler doğrultusunda ön plana çıkan sanayi ve ticaret anlayışları, birbirlerini sürekli etkileyerek gelişmeler de, modern dönem kent yapısını da kapsayacak şekilde, sanayi kentinin oluşumuna değin kentsel gelişim süreçlerinde ayrı olarak incelenmelidir. Ortaçağ kent yapısıyla ortaçağ geleneklerinin etkisini yitirmesinin oldukça zaman aldığı bir süreç boyunca ticaretin gelişimi ve büyümesi de başlarda o ölçüde yavaş ilerleyen bir süreç olarak değerlendirilebilir. Bu dönem içerisinde de, 18. yüzyıla değin, genellikle sanayi kentinin oluşumu ve bu dönemde üretim yöntemlerindeki değişimleri ortaya çıkartacak icatların büyük kısmı gerçekleştirilmiştir.

Ekonomik açıdan ele alındığında, modern dönem ve sanayi kenti öncesi dönemlerde, ürünlerde, bu ürünlerin üretilmesinde ve özellikle de pazarlama yöntemlerinde belirli bir standartlaştırmanın olmayışı da bu dönemde, kendi üretim mantığı doğrultusunda, uzmanlaşmayı ön plana çıkartarak, yeni bir yapılanmanın gerekliliğini göstermiştir. Kentlerin

kendilerine özgü üretim biçimlerinde, ekonomik yapılarında da hızlı ve ciddi değişikliklerle birlikte 13. yüzyıldan beri ilk kez (özellikle Avrupa kentlerinde) üretim yöntemlerinin değişimi, sanayi üretiminin etkisi ve bu üretim doğrultusunda değişen nüfus istatistikleri, kırsal kesimlerden kentlere doğru gelişen göçlerle kentlerde yaşanan nüfus artışlarını da kapsayarak, 18. yüzyıl ortalarındaki Sanayi Devrimi'nin etkisi, kentleri yapısal anlamda bu denli ciddi boyutlarda değişime ve büyümeye zorlamıştır.

18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyıl başlarından itibaren devrimler ve reform faaliyetleriyle beraber yapılan yasal düzenlemeler kentin, kamunun etkilerinin olabildiğince sınırlandırıldığı, özel girişimlerin ve bu doğrultuda özel mülkiyete özendirilmenin yapıldığı bir alan olarak gelişmesini sağlamıştır. Taşınmazlara yönelik sınırlamalar, tapu kayıtları ve tapu memurları, noter tasdikli sözleşmeler de bu dönemde yoğun olarak kentlerin bu yöndeki gelişiminde etkili olmuşlardır.

Bu dönemden bahsederken Paris'e ve Vali Baron Haussmann'a değinmeden geçmek doğru olmayacaktır. Modern dönem ve sanayi kenti öncesinde, Barok dönemde başlatılan, kentin trafiğe kurban edilişi olarak da değerlendirilebilecek çalışmalara, bulvarlarla büyük caddelerin kentte ve kent yaşamındaki hâkimiyetinin artışına dair verilebilecek en önemli örneklerden birini olarak ortaya çıkaran Baron Haussmann, Paris'in bir dönem yöneticiliğini yapmış ve yeni fikirlerini de kentte hızlı bir şekilde uygulamaya koyarak Paris'i ciddi anlamda değiştirmiştir. Yaptığı planlamalar ve çalışmalar kentin nüfusunu arttırarak olumsuz yönde eleştiriler olsa da bir süre sonra bu çalışmaların kentte gelirleri de ciddi bir biçimde arttırdığı, kentte yaşanan nüfus artışına rağmen refah seviyesinin oldukça arttığı görülmüştür. Haussmann'ın kenti döneminin modern teknolojisiyle donatılmış yapılanmasında, üst yapılaşmanın yanı sıra alt yapı çalışmalarında da ön plana çıkmıştır.

Tüm yapısal çalışmalarla beraber 19. yüzyıl kentinde sokaklar ortaçağ sokaklarını temel olarak oluşturulmuş fakat hızlı değişim ve dönüşüm süreçlerinin etkileriyle bu sokakların kendisinden önceki dönemi çok kısa sürede ortadan kaldırarak yeni ekonomik düzene ayak uydurması sağlanmıştır.

18. yüzyıl sonunda ortaya çıkan mimarlık ve kent planlamacılığının uyumu, toplumsal devingenliğin oldukça üst düzeye çıktığı bu dönemde, modern kent planlamasının ön plana çıkmasını sağlamış, öncelikle gelişen ve hızlı bir şekilde değişip dönüşen kent mekânları için öneriler geliştirilmiş, kentsel yaşamın kolaylaştırılması amaçlanarak ucuz ev kirası programları yapılarak kent kullanıcıları desteklenmeye çalışılmış, bahçe-kent ve sanayi

kentinin sorunlarını çözümlenerek gereksinmelerini karşılayacağı düşünülen sanayi kenti örnekleri üretilmiştir.

Sanayi kentinin artık tümüyle gelişimini tamamlaması ve bu doğrultuda kentlerde meydana gelen değişimlerin tümüyle kentlere egemen olduğu 19. yüzyılla birlikte de kent L.Mumford'un değişimiyle, bir kamu kurumu olarak değil, ciroyu arttırmak ve arazi değerlerinin artışı sağlamak için her türlü şekilde sokulabilecek özel bir ticari teşebbüs gibi görülmeye başlamıştır (Mumford, 2007).

### **3.6. 20. Yüzyıl ve Savaş Sonrası Kenti**

Kendinden önceki dönemlerle karşılaştırıldığında 20. yüzyıl başında kent, daha önce eşit görülmemiş bir büyüklüğe erişmiştir. Sanayi kentinin etkisiyle artık yaşamak için tercih edilmeyen kırsal bölgelerden gelen oldukça yoğun göç hareketleri ve bunların etkisiyle de büyümenin kentsel yaşamda etkileri olumsuz olarak görülmeye başlamıştır. Bu durumun sanayi kentinin toplumsal olarak kent yapısına ve kent kullanıcılarına getirdiği refah seviyesini de yavaş yavaş tehdit ettiği görülmüştür.

C.D.Harris ve E.L.Ullman 20. yüzyılda kentsel yaşamda hizmetleri sağlayan geçim kaynaklarını üç başlık altında toplamıştır (Harris, Ullman, 1945):

1. Çevresindeki alanların etkin bir şekilde hizmet aldığı kentler: verimli alanlarda yatay biçimde kurulu kentleri bu grupta ele almıştır.
2. Ulaşım yolları boyunca kurulmuş olan ve taşımacılık, alışveriş gibi hizmetleri sunan kentler: mesafe olarak uzak noktalarda bulunup, bağlayıcı ve merkezi ulaşım güzergâhları üzerinde kurulmuş olan, ilişki kurabileceği ve kendisine uzak olmayan diğer alanlar tarafından da desteklenen, demiryolu ağları veya kıyı boyunca doğrusal olarak uzanan kentleri bu gruba dâhil etmiştir.
3. Hizmet sunmada uzmanlaşmış, kendi çevresindeki kent ve diğer geniş alanlara eğlenme, dinlenme olanakları da dâhil olmak üzere hizmet sunan kentler: bu grupta da yer altı zenginliklerinin fazla olan kentler, suyu üzerinde bulunan kentler veya kıyı kentleri gibi hem ayrı ayrı hem de bir kümelenme oluşturabilecek kent yapılarını ele almıştır.

### 3.6.1. Savaşların Kent Üzerindeki Etkisi ve Savaş Sonrası Kent Yapısı

Sanayi kentinin olumsuz etkileri görülmeye başlamışken patlak veren 1. Dünya Savaşı ve sonrasında 1929'da ortaya çıkan, yeni üretim şekillerinin talebi karşılamakta yetersiz kaldığı ve koşullara ayak uyduramadığı, Kuzey Amerika ve Avrupa başta olmak üzere tüm dünyada etkisini gösteren ekonomik bunalım da kentsel yaşam kalitesini, kentsel yaşamdaki hızlı değişim ve dönüşüm faaliyetlerini bitme noktasına getirmiştir. Özellikle Avrupa ekonomisinin ciddi biçimde etkilendiği 1. Dünya savaşı sonrası Amerika Birleşik Devletleri (A.B.D.) fonlarıyla yapılan Almanya ve İngiltere gibi Avrupa ülkeleri bu ekonomik bunalımda A.B.D.'nin ciddi bir şekilde yara almasıyla beraber sıkıntıya girmiş, aldıkları kredilerin geri ödenmesinde zorlanmıştır. Tüm bu sıkıntılar sonrasında Avrupa'da sanayi kentleri ve sanayi yapılanması sayesinde ilk belini doğrudan ülke Almanya olsa da dünya genelinde sıkıntıların tam olarak giderilmesi oldukça zaman almıştır.

1. Dünya Savaşı'nın 18. yüzyıl ve 19. yüzyıl başlarında olgunlaştırılıp, 19. yüzyıl ortasından itibaren artık kurumsal olarak evrimini tamamlamış sanayi kenti yapısını tümüyle yıkabildiğini söylemek güçtür. Yeniden toparlanma faaliyetleri bu sistemler üzerinden yapılmaya çalışılmış fakat ortaya çıkan yeni durum farklı sektörlerin gelişimini gündeme getirmiştir. Yeni kent kurgusu tekrar ortaçağ ve önceki dönem kentlerinde olduğu gibi kenti savunma kavramının etkisiyle, bu sefer surlar ve kaleler olmasa da onların yerine yeni savunma yapıları ve sığınaklar dâhil edilerek biçimlendirilmiştir. Özellikle silahlanma ve ağır silahların üretilmesi için kullanılmaya başlanan demir - çelik üretimi, sanayi kenti organizasyonunda ekonomik olarak gelişimi arttıracak, ticari bütünlük oluşturması açısından önemli olarak değerlendirilen ulaşım yollarını, demiryolu ağlarını ve buralarda yer alan kentlerin önemini arttırarak bu kentlerin yeni gereksinimler doğrultusunda yatırımlarla yapılanmasını sağlamıştır.

Üzerinden fazla süre geçmeden dünyada tekrar ciddi bir kargaşaya yol açan 2. Dünya Savaşı'nda birincisinden farklı olarak, bu ağlar üzerindeki yerleşimleri ve kentleri hedef almış, özellikle bu alanlara yapılan bombardımanlar ve saldırılar, bu kentlerde ve kentlerin önemli yapılarında ağır tahribatlara yol açmıştır.

Savaşın etkisiyle iki bloğa bölünen Avrupa'da, özellikle ulaşım açısından stratejik noktalarda yer alan kentlerin bu dönemde tahrip edilmesi sonrasında yapılan çalışmaların henüz tümüyle bitmemiş olduğu, günümüzde halen ciddi bir şekilde mimar ve kent planlamacılarının çözümler üretmeye çalıştığı, daha önce görülmemiş sorunların ortaya çıktığı söylenebilir. Sonraki bölümlerde daha ayrıntılı olarak ele alınacak bu durum özetle 2. Dünya Savaşı

sonrasında özellikle çok hasar gören kentler başta olmak üzere yapılan yenileme dönüşüm çalışmalarının farklı temellere ve mantıklara dayalı olarak yapılmış gözükse de (tümüyle yenilenmeye çalışılan Rotterdam ile gördüğü hasar sonrası neredeyse savaş öncesi dönemdekiyle aynı şekilde inşa edilen Varşova gibi), sanayi kentinin bir tür devamı olarak değerlendirilebilecek bir örgütlenme ve mantık dâhilinde ele alınmalarından kaynaklanmaktadır.

### **3.6.2. 20. Yüzyıl Sonu Kent Yapılanması**

Yüzyıl başıyla yüzyıl ortalarında sanayi kentinin kentsel yaşam ve kentsel yapıdaki etkilerin bile önüne geçerek baş döndürücü bir etki yapan yıkımlar, değişimler ve dönüşümler 20. yüzyıl sonlarında ise 1989 yılındaki değişikliklere kadar sürecek olan iki kutuplu dünyanın da etkisiyle çok farklı toplumsal bakış açılarının gelişmesine yol açmış, bu farklılaşmanın etkileri kentlerde ve kentsel yapılaşmada da hissedilmiştir. Savunma sanayi ve silahlanma doğrultusunda yapılan yeni çalışmalar, teorik fizik ve astronomideki olağan üstü ilerlemeyle 21. yüzyıla damgasını vuracak olan göz açıp kapatıncaya kadar değişen ve gelişen teknolojik yapılanmanın ilk adımları atılmıştır. Tüm bu değişimler kent yapısından çok kentsel yaşamı ciddi bir şekilde etkilemiştir.

Modern dönemde ve sanayi kenti yapısında hızlanan kente göç etme faaliyetleri 19. yüzyıl sonlarında yavaşlamaya başlamışken, 20. yüzyılda bu sefer savaşların ve ekonomik bunalımların etkisiyle tekrar hızlanmıştır. 19. yüzyıl başında henüz dünya nüfusunun yaklaşık %3'ünün kentlerde yaşadığı tahmin edilirken, 1980'lere gelindiğinde yeryüzündeki her üç kişiden birinin kentlerde yaşadığı görülmüştür. Yavaş yavaş toplumların hayatına "küresel" bakış açıları ve etkiler dâhil olmuş, önceleri gelişmiş ülkelerin bir ayrıcalığı olarak değerlendirilen "kentleşme" küresel anlamda da ön plana çıkarak hızlı bir şekilde ivme kazanmış ve tüm dünyaya yayılmış olup günümüz kent yapılanmasında da ciddi olarak etkilerini sürdürmektedir.

### **3.7. Günümüz Kenti ve Kent Yapılanması**

20. yüzyıl sonunda tekrar değişen güç dengeleriyle beraber, 20. yüzyıl sonlarında tüm dünyada ciddi bir problem olarak ortaya çıkan küresel ısınma etkisiyle oluşan iklimsel değişimler, su ve suyun kullanımı problemi, artan enerji ihtiyacı doğrultusunda enerji alanlarının öneminin giderek artması ve tüm bunların yanı sıra bilişim teknolojilerindeki gelişmeler, ulaşım ve iletişim imkânlarının artması, iletişim sistemlerindeki çok hızlı değişim ve gelişimler, ülkeleri farklı arayışlara yönlendirmiştir. Bu arayışlar 21. yüzyıl başlarında bazı

bölgelerde tekrar yeni yapılanmaları, işgal ve savaşları, en basitinden ise dönüşümleri beraberinde getirmiştir. Kapsamlı olarak kentle birlikte çevresinin dengeli ve düzenli olarak yeniden yapılandırılması süreci, üzerinde en fazla tartışılan konu durumuna gelmiştir.

Ekonomik faaliyetlerde sınırların ortadan kalkması ve küreselleşmenin üretim, iletişim ve tüketim örgütlenmelerinde değişimin artarak devam eden hızı, rekabetçi ortamın yaygınlaşması ve derinleşmesi toplumsal olarak da bu hıza ayak uydurabilme zorunluluğunu beraberinde getirmiştir. Bu durum da toplumun devingenliğinin her zaman için var olmasını gerektirmiştir, dolayısıyla değişkenlik de bunun sonucunda dikkate değer bir unsur olarak toplumsal ve kentsel yapılanmada yer almıştır (Harvey, 1996).

D.Harvey etkisi giderek artan bu yoğunlaşma ve toplumsal değişim süreçlerini dört temel yaklaşımla özetlemiştir:

1. Mekânsal farklılaşma, kapitalist toplumdaki toplumsal ilişkilerin yeniden üretimi çerçevesinde açıklanmalıdır.
2. Mekânsal birimler, komşuluk birimleri, yerel topluluklar, bireylerin değerlerini, beklentilerini, tüketim alışkanlıklarını, pazar donanımlarını ve bilinç durumlarını önemli ölçüde etkileyecek özel toplumsal etkileşim ortamlarıdır.
3. Büyük nüfus yoğunluklarının farklı topluluklara ayrılması, Marksçı anlamda sınıf bilincinin bölünmesine hizmet eder ve bu nedenle sınıf savaşımı yoluyla kapitalizmden sosyalizme dönüşümü güçleştirir.
4. Mekânsal farklılaşma modelleri kapitalist toplumdaki çelişkilerin birçoğunu yansıtır ve somutlaştırır; bunları yaratan ve sürdüren süreçler, sonuç olarak kararsızlık ve çatışma mekânlarıdır. (Harvey, 1996)

Kent ve kentsel alanların gelişim süreçleri, kent morfolojik olarak incelendiğinde de rahatça gözlemlenebilir. Ortaçağ kent yapılanmasında görülen ciddi boyutlardaki kentsel değişim ve dönüşüm faaliyetleri, yeni kent oluşumları, 19. ve 20. yüzyıl boyunca tüm dünyayı etkisi altına alan değişimler doğrultusunda tekrar, daha da hızlı bir şekilde kentlerin değişmesini ve dönüşmesini sağlamış, yeni yapılanmaları gündeme getirmiştir.

Kent yapıları, planlama metotları ve mantıkları, estetik anlayış gibi pek çok konuda ortaçağ kentiyle başlayıp sonraki dönemlerde de etkilerini gösteren farklı bakış açıları olsa da, bütün bu dönemler boyunca en etkileyici süreç olarak kentlerdeki değişim ve dönüşüm faaliyetleri

gösterilebilir. Diğer faaliyetler kimi zaman azalan, kimi zaman da artan bir ivmeyle tarih boyunca kendilerini göstermiş olsalar da değişim ve dönüşüm isteğiyle bu doğrultuda gerçekleştirilen kentsel dönüşüm faaliyetleri hızlandırarak kentlerde etkilerini göstermiş, bütün bir kent yapısını şekillendiren en önemli süreç olarak öne çıkmıştır.

Kendi mantığı içerisinde niteliksel olarak sıçramalar da olsa yine de değişim mantığı, onu en iyi özetleyen filozof olan Herakleitos'un mantığı ve yaklaşımıyla "değişmeyen tek şey değişimdir" diye özetlenebilir. Bu yaklaşım, 'kentlerin yapısı ve gelişimi' kısmında vurgulandığı gibi, büyük ölçüde kentlerin ve kentsel yaşantının tarihi olarak da görebileceğimiz insanlık tarihi boyunca doğruluğunu pek çok açıdan kanıtlamış bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir.

Oldukça fazla değişse de günümüze kadar gelmiş pek çok ortaçağ kenti veya kentsel yapılanması, sonraki dönemlerin ortaya çıkardığı yeni kentsel bakış açıları ve kent yapıları, sanayi devriminin ve modern dönemin kent üzerindeki etkileri, bu etkiler ve teknolojik gelişmeler beraberinde bir türlü çözümlenemeyen sorunların oluşmasını sağlamıştır. Bu sorunların etkisiyle 20. Yüzyıl boyunca tüm dünyayı içine alan ciddi savaşlar ve bu savaşların sonrasında yaşanan bunalımlar, kent ve genel mantık üzerinde meydana gelen, savunma ve silahlanmanın ön plana çıktığı stratejiler günümüze gelindiğinde kentlerde yapılacak neredeyse tüm çalışmalarda, bu çalışmaların en az bir bölümüne etkin bir şekilde dâhil edilmeleri gereken etkiler olarak değerlendirilebilir.

Savaş ile savunmanın yerine artık büyük ölçüde barışın ve bütünlüğün kalkınma üzerindeki olumlu etkilerinin görülmesi üzerine 21. yüzyılda pek çok sorunlu bölgedeki genel yaklaşımlar barış temelinde ele alınmaktadır. Bu barışçıl bakış açısını anlatmak için 20. yüzyıl ortalarından itibaren başlayan bir süreç olarak değerlendirebileceğimiz bir zaman diliminde, sorunlu bölgelere yapılan çıkarmalarda bu alanlara ülkelerin veya uluslararası kuruluşların yaptığı askeri yığınaklarda ve barışçıl olduğu söylenen amaçlar doğrultusunda bu ülkelerin bir nevi işgal edilmesinde kullanılan tüm askeri veya askeri olmayan güçlerin hepsinin isimlerinin önlerinde 'barış' ibaresinin yer alıyor olması örnek olarak gösterilebilir. Tüm bu 'barışçıl' müdahaleler incelendiğinde de kendi mantıkları dâhilinde belli yıkımlara da sebep oldukları ve tüm bu yıkımlar sonrasında sürekli yeni kentsel inşa süreçlerinin başlatıldığı, 'ele geçirilen' kentsel kullanım alanları başta olmak üzere kentsel alanların tekrar bir bütün olarak ele alınmadığı ve küresel sermayenin çıkarları doğrultusunda kentlerin yeniden yapılandırıldığı da görülmektedir.

Bununla beraber bu tür yaklaşımlar, bu yaklaşımlardaki iki yüzlülük ve hangi amaçlar doğrultusunda bu müdahalelerin yapılmış olduğu, dünya için ana gelişim ve yatırım alanları olmayan, görece küçük ve henüz oldukça az gelişmiş, bazen de gelişim endeksleri içerisinde dâhil dahi edilemeyecek ülkelerde, dünyanın geri kalanına yaklaşırken hâkim olan bu barışın ön planda tutulduğu tavır ihmal edilerek, bu alanlardaki sorunların çözülmesine, hatta bu sorunlar dâhilinde görüşmelerin yapılmasına bile destek verilmeyen, yüz binlerce insanın ölmesine veya öldürülmesine göz yumulan yerler olduğu da görülmüştür. Bu alanların özellikle, eski sömürgeci ülkelerin ve sömürgeci güçlerinin bir dönem tüm varlıklarını sömürerek, günümüzde sahip oldukları hiç bir değerle dünyanın geri kalanıyla bütünleşemeyecek olan alanlar olduğu da ortadadır.

21. yüzyıl genelindeki küresel kent yapılaşmasına yakın bir gelecekte de ayak uyduramayacak olan bu alanlar için, uluslararası kuruluşların bir an önce ve daha etkin bir şekilde yeni projeler geliştirmelerinin gerekliliği de yadsınamayacak bir gerçeklik olarak karşımızdadır.

#### 4. 20. YÜZYIL SONU ile 21. YÜZYIL BAŞINDA ÜRETİM ŞEKİLLERİNİN DEĞİŞİMİ ve BU DEĞİŞİMİN KENTSEL MEKÂNA YANSIMALARI

##### 4.1. Üretim Yöntemlerinin Değişimi

18. yüzyılda temelleri atılan, 20. yüzyıl başından itibaren kapitalizmin ana etken unsur olarak şekillendirdiği üretim ve yeni üretim yöntemleri, 21. yüzyıla gelinceye kadar pek çok kez farklılaşmış olsa da, getirdiği yeni anlayışların başında gelen örgütlenme düzeyindeki ve organizasyonel yapılanmasındaki başarısı giderek artmıştır. Önceki dönemlerden farklı olarak 20. yüzyıl sonu ile 21. yüzyıl başında, üretim yöntemleri yeniden yapılandırılarak, örgütlenmelerinin geliştirilmesi, üretim araçlarındaki değişim ve gelişim, kimi zaman tüm bu gelişmelerden çok daha etkili olduğu görülebilen pazarlama stratejileri, meydana gelen krizlere karşı dayanıklılığın artırılması, bu süreçler dâhilinde oluşturulan çalışmalarla gerçekleşmiştir.

Ekonominin temel belirleyici olduğu yaklaşımlar ortaçağdan bu döneme kadar kent ve kentsel örgütlenmede etkin olarak yer almışlardır. Marx'ın da Grundrisse'de belirttiği gibi, "üretim, yalnızca basit bir teknik süreç değil, toplumsal ilişkilerin de yeniden üretimidir" (Marx, 1979). Dolayısıyla, kentsel ve toplumsal yapılanmanın merkezine daha kuvvetli bir şekilde yerleşmek isteyen yeni üretim yöntemlerinin etkin bir biçimde farklılaştığı bu dönem, üretim girdilerinin minimize edilmesinin, toprağa bağlı olmayan, özellikle de zamandan ve mekândan bağımsız bir üretim sürecinin amaçlandığı bölgesel pazarlara lojistik olarak yakın bölgelerde üretimin yaygın olarak yer almasını sağlamıştır. Aynı zamanda, organizasyon ve örgütlenme düzeyinin en önemli unsur olarak ele alınabileceği bu dönemde üretimin, mekân ve zamandan bağımsız olmasının etkisiyle her hangi bir bölgedeki meydana gelen olumsuzluk, üretim unsurlarının kolaylıkla başka coğrafi bölgelere aktarılması oldukça kolaylaşmıştır. Bu şekilde, kendinden önceki dönemlerden tümüyle farklı olarak, önündeki engelleri bir bir ortadan kaldırmayı değişim ve dönüşüm sistemleri, değişimin ve dönüşümün mantığı, bu dönemde ciddi biçimde üretim bazlı hareketliliğe de imkân tanımıştır.

Böylesine örgütlenmeye önem veren, her türlü soruna karşı belirli stratejiler geliştirerek hareket etmeyi temel alan yeni üretim yöntemleri, kendi açısından oluşabilecek riskleri minimize etmek için tüm toplumsal argümanları etkin bir şekilde kullanarak kentsel yapılanma üzerinde de etkili bir hale gelmiştir. 20. yüzyıl sonu ile 21. yüzyıl başlarında kentsel alanlarda yapılan veya yapılması planlanan değişikliklerde de bu yaklaşım net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Ulusal ekonomilerin dünya ekonomisiyle entegre olduğu bu yeni düzenin kârlılığını maksimize ederek devam ettirebilmesi için sürekli olarak sermayenin etkin

bir belirleyici olarak serbest bir şekilde dolaşabileceği yeni ve daha büyük coğrafyalara yayılma zorunluluğu vardır. Bu dolaşım sadece ürün bazında olmamakta, aynı zamanda üretim araçlarının serbest dolaşımını da kapsamaktadır. Zaman ve mekândan bağımsızlığın temel alındığı bu yöntemlerin, yalnızca kârlılığı ve daha fazla kârlılığı amaçlayan bağımsız hareketliliğini sürdürebilmesi için de kendi mantığı çerçevesinde normal olarak değerlendirilebilir. Bu yaklaşımlar doğrultusunda hızlı bir şekilde yeniden oluşturulan kentsel mekânlar gibi koşullar ve krizler gerektirdiğinde bu tür mekânların oldukça hızlı bir şekilde yıkılmaları ve yok edilmeleri de gerçekleşebilmektedir.

Üretim yöntemlerinin değişimine temel teşkil edebilecek Fordizm'in ve Taylorizm'in etkisiyle gelişen yeni üretim yöntemleri doğrultusunda üretilen yeni kent mekânlarının özellikleri şu şekilde sıralanabilir (Swyngedouw, 1986; Eraydın, 1992):

- İşlevsel mekânsal uzmanlaşma
- Mekânsal iş bölümü
- Birbirinde bağımsız bölgesel işgücü piyasaları
- Dünya ölçeğinde fason firma kullanımı ve girdi temini
- Mekânın kültürel yapısı ve sosyal ilişkilerinden bağımsız emek - üretim ilişkileri
- Dışarıdan aktarılan yaratıcılık
- Merkeziyetçi yönetim

Yeni üretim yöntemlerinin özellikle ileri teknolojik gelişimler ve yeni tekniklerle oluşturduğu, esnekliğin ön planda olduğu bir yapılanmayı temel alan mekânsal özellikleri ise şu şekilde sıralanabilir (Swyngedouw, 1986; Eraydın, 1992):

- Mekânsal yığılma ve yoğunlaşma eğilimi
- Mekânda bütünleşme
- İşgücü piyasalarının bölgelere göre dağılması
- Birbiriyle ilişkili firmaların aynı mekânsal birimi paylaşmaları
- Mekânın kültürel ve sosyal ilişkilerinden üretim sürecinde yararlanma
- Üretim mekânında yaratıcılık
- Yerel yönetimlerin etkinlik kazanması

Küresel ekonomi ve küreselleşme olarak isimlendirilen, bugün halen kentsel yaşamda en etkili belirleyicilerden biri olan bu sistem, bütün dünyanın birbirine entegre olmuş tek bir “ekonomik mekân” olarak işler hale getirilmesidir (Yırtıcı, 2005).

#### **4.2. Üretim Yöntemlerinin Değişimi Doğrultusunda Yenilenen Kentsel Kullanım Alanları ve Kent Merkezlerindeki Dönüşüm Süreci**

Günümüzde pek çok kentte, yapıların yanı sıra yeni yapılaşma alanlarındaki oldukça büyük vinçler ilk göze çarpanlardır. Küresel ekonominin de ilgisiyle yeni yatırım alanları oluşturulmuş, özellikle Çin, eski Sovyet cumhuriyetleri ve petrol piyasasına hâkim durumdaki Arap emirliklerindeki yapılaşma ve yatırım süreçleri günümüz kentlerine 21. yüzyıl başında hâkim olan kentleşme süreçleri olarak değerlendirilebilir. Bu süreç kentlerde kullanım alanlarının da büyük ölçüde değişmesine yol açmıştır.

Kent alanlarının veya bazen de kent merkezlerinin oldukça yakınında, kentlerdeki büyüme, gelişim ve değişimlerle beraber lojistik açıdan erişimi giderek zorlaşan alanlarda yer alan endüstriyel yapılar, 20. yüzyıl ikinci bölümü ve 21. yüzyıl başlarında ya tümüyle işlerliğini kaybetmiş, ya da işlerliğini kaybetmemesi için bu alanlardan tahliye edilerek ulaşım başta olmak üzere pek çok açıdan kendilerine daha rahat imkânlar sunan, kent dışı alanlara taşınmışlardır. Üretim yöntemlerinin ve üretimin örgütlenmesinin toplumsal ilişkilerin belirlenmesindeki rolünün yanı sıra, 21. yüzyıl kentinin bir bilgi sistemleri ve know-how kenti olma yönünde ilerlemesi, üretim alanlarının, çoğu zaman hafif sanayiye de kapsayacak şekilde neredeyse tüm sanayi yapılanmasının bu şekilde kentlerin dış bölgelerine taşınması, kent alanlarının kullanımında yaşanan en büyük değişiklik olarak ortaya konabilecek bir gelişmedir. Tahliye edilen bu alanlar da, yeni işlevler yüklenerek tekrar kentsel kullanımına beraber toplumsal kullanıma da açılması için yapılan ve yapılacak olan çalışmaları beraberinde getirmiştir.

##### **4.2.1. Kentsel Kullanımlar ve Kentsel Kullanım Alanları**

Kenti sürekli gelişen ve değişen bir organizma olarak değerlendirirsek, bu değişimlerin baş aktörü olarak kenti oluşturan yapılanmalar gösterilebilir. Bu yapılanmalar kentsel ve toplumsal yaşamın da belirleyicileridir. Bu doğrultuda, kentsel gelişme alanlarını da sonraki dönemler için biçimlendirecek, yapılaşan bu kentsel alanlarda aynı zamanda kamusal dış mekânlar da kentsel kullanımlar doğrultusunda değişim ve gelişimde pay sahibidirler. Kamusal dış mekânları Marcus ve Francis şu şekilde gruplara ayırmıştır (Marcus, Francis, 1998; Özkan, 2003):

Çizelge 4.1. Kamusal dış mekanların gruplandırılması (Marcus, Francis, 1998; Özkan,2003)

Parklar	Meydanlar ve plazalar	Yollar	Oyun mekânları	Diğer açık mekânlar
-Kent parkı -Semt parkı -Mahalle parkı -Cep park -Yeşil yol	-Kent meydanı -Plaza	-Yaya yolu -Yaya bölgesi -Araç trafiğinin sınırlandırıldığı yol	-Çocuk oyun mekânı -Okul bahçesi	-Kent küçük bahçeler parkı -Mezarlık

Kamusal dış mekânlarla beraber, kamu, özel sektör ve kent kullanıcılarının özel ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte tüm sektörlerde arazi kullanımlarının mekânsal belirlemelerinin yapılması kentsel kullanım alanlarındandır. Kentsel kullanım alanları kapsamında;

- Kentsel yerleşik alanlar
- Merkezi iş alanları
- Toplu konut ve yerleşim alanları
- Aktif yeşil alanlar
- Özel sektör yatırım alanları
- Belirli amaçla kurulan organize ve ihtisas sanayi bölgeleri
- Küçük sanayi siteleri
- Organize ve organik tarım bölgeleri
- Turizm tesis alanları sayılabilir.

Tüm bu kentsel kullanım alanlarıyla beraber, kamusal dış mekân kullanımlarına cevap verecek alanlarla birlikte rekreatif kullanım amaçlı alanların kapsamlı olarak planlanması sonrasında kentin esas yapılanmasını ve bu doğrultuda yapılaşmasını belirleyecek kentsel organizasyon oluşturulmuş olur. Bu yapılanmada kentsel kullanımın ve kentsel kullanım alanlarının en etkili belirleyicisi olduğu düşünülürse, kentsel kullanımı ve kentsel kullanım alanlarının kent yapılanmasına mekânsal olarak yansımalarının ne derece önemli oldukları da rahatça anlaşılabilir.

#### 4.2.2. Kentsel Kullanım Alanlarının Yenilenmesi

Kentsel endüstriyel alanların büyük ölçüde işlevlerini kaybetmeleri, yaşlanan nüfus, genç nüfusun farklı merkezlerde ve daha farklı standartlara sahip olarak yaşamak istemeleri sonucu ortaya çıkan, orta ve küçük ölçekli kentlerde veya büyük metropollerin kenar mahalleleriyle işlevlerini yitiren endüstriyel alanları barındıran mahallelerinde farklı bölgelere verilen şiddetli göçler ve giderek kullanıcı sayılarının azalmasıyla ortaya çıkan ‘daralan kentler (shrinking cities)’ sendromu olarak adlandırılabilir. Bu problemler de değişen kentsel kullanımlar doğrultusunda bu problemlerin ortaya çıktıkları alanlarda dönüşüm çalışmalarını yapmayı zorunlu hale getirmiştir.

Üretim yöntemlerinin değişimi sürecinin etkisiyle, 21. yüzyılda bir süre daha etkilerini ve yeni örneklerini göreceğimiz bu süreçler boyunca kentsel dönüşüm, kentsel yenileme ve kentsel yeniden yapılandırma çalışmalarının nedenleri incelendiğinde de, yapılan çalışmalarla beraber üretilen projelerle çözülmesi istenilen sorunların genelde önceki dönemler boyunca ortaya çıkan değişim ve dönüşüm süreçlerinin sürekli artan hızına yetişememiş, kentsel daralma sendromuyla karşı karşıya kalmış kentsel yapılanmalar ve kentsel kullanımlar olduğu görülebilmektedir.

20. yüzyıl sonlarından başlayarak 21. yüzyıl başlarında da gördüğümüz kentsel kullanımlar açısından etkili biçimde kentsel dönüşümün tetikleyicisi bilişim teknolojileri alanında ve endüstriyel alanlardaki yapılanmaların değişimidir. Modernizmin getirisi olarak ters yüz edilen ve kırsal bölgelerden kent merkezlerine kayarak kentsel yaşam üzerinde belirgin farklılaşmalara yol açan üretimin, ortaya çıkan yeni yöntemlere ve bakış açılara göre yapılanması gerekmiştir. Bu doğrultuda, kent merkezlerinin belirgin bir şekilde değişimine sebep olan yeni üretim yöntemleri ve bunların yenilenen organizasyonel yapılarının etkisiyle, özellikle kent merkezlerinde kalmış, sayıları nispeten azalma göstermiş ve günümüz kent merkezi şekillenmeleriyle bağdaşmayan, sanayi ve küçük sanayi girişimcilerini barındıran alanlar terk edilerek bu yapılanmanın kent dışı alanlara çıkartılma faaliyetlerine başlanmıştır. Boşaltılan alanlar da, yapılan planlama çalışmalarıyla güncel talepler ve kentlerin geleceklerine yönelik yapılan çalışmalar doğrultusunda planlanmaktadır. Bu planlama çalışmaları 21. yüzyıl kentinde, özellikle desantralizasyon çalışmaları sonrasında devletin toplumsal yaşamda biraz daha geri plana geçmesiyle sivil toplum çalışmaları doğrultusunda, söz sahibi olan her gruba etkin rol verilmesiyle gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

Bu çalışmaların planlanma yöntemlerinin, geneli itibariyle önceki dönemlere göre daha toplumsal ve daha sağlıklı bir yapılaşmaya yol açacağı düşünülse de, önceki dönem

yapılanmalarında devletin oynadığı etkin rolü 21. yüzyıl kentinde küresel ekonominin ve küresel sermayenin oynuyor olması, bu alanlarda söz hakkı olanların bu haklarını en verimli şekilde, objektif olarak kullanabilmelerinin önüne geçmektedir. Dolayısıyla bugünkü kent yapılanmaları temel olarak 20. yüzyıl sonu ile 21. yüzyıl başında değişim ve farklılaşmalara uğrayarak şekillenseler de 18. yüzyılda başlayıp 20. yüzyılda belirginleşen kapitalist düzenin devamı olarak görülebilirler. Kentlerin bugünkü durumlarına gelinceye kadar 18. yüzyıldan itibaren kapitalist bakış açısının hâkimiyetiyle geçirdikleri tüm bu farklı süreçler, günümüzde kentlerin üzerinde neredeyse her tartışmalı konunun temelinde bulunan sermayenin oluşturduğu kuvvetli bir rant baskısını gündeme getirmektedir. Doğanın getirisi veya hiç emek harcamadan elde edilen kazanım olarak değerlendirilebilecek olan rant kavramının günümüzde büyük sermaye odaklarının paradan para kazanma stratejilerinin de düşünce sistemlerinin temellerinde yatan bu unsuru, kendi mantıkları gereği ön plana çıkarmaları kaçınılmazdır. Fakat bu alanların birçoğunun planlama ve üretim sonrası kamusal alan olarak işlevlendirilecek olması da ironik olarak değerlendirilebilir.

Metropolitan alanlarda görülen bu baskılar ve yeni mekânsal örgütlenmelerin ortak noktalarını, kent alanlarındaki mekânsal örgütlenmelerin yapılanmalarının kentlerin kendilerine özgü karakteristik özelliklerine de bağlı olduğunu dikkate alarak ‘Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi’ çalışmasında H.Yırtıcı, sermayenin yeni yaşam alanlarını yapılandırmadaki mantığı açıklarken şöyle özetlemiştir (Yırtıcı, 2005):

- Otoyol Sistemi:

Metropolitan alanların gevşek yapılanmasına bağlı olarak her mekânsal örgütlenme gelişmiş bir otoyol sisteminin düğüm noktasında bulunmaktadır. Otoyol sistemiyle ulaşım burada hayati önem taşımaktadır. Tüm gelişmiş iletişim olanaklarına rağmen fiziksel olarak ulaşılabilirlik temel kriterlerden biridir. Zaten 20. yüzyılın başından itibaren kent dışı yerleşmelere bakıldığında kentten uzaklaşmanın aracı her zaman otoyol ve otomobil olmuştur. 19. yüzyılın önemli imgelerinden biri olan demiryolu sadece lineer bir hat üzerinden yerleşmeye imkân verirken ve her kent dışı yerleşmeye bir noktadan dokunabilirken, otoyol ve otomobil homojen yayılmanın birer aracı olmuş, her yer ulaşılabilir bir hale gelmiştir.

- Alansal İlişkiler:

Metropolitan alanların gevşek yapısı mekânsal örgütlenmeler arasındaki ilişkiyi zayıflatmıştır. Buna bağlı olarak alansal ilişkiler ön plana çıkmaktadır. Her mekân

birbiriyle en az ilişki içinde, sadece kendi varlığıyla anlam bulmaktadır. Bu durum aynı zamanda her mekânın bulunduğu yerle olan ilişkisini de en aza indirmektir. Böylelikle otoyol sistemiyle homojenleşen bir coğrafya üzerine, alansal ilişkilerin önem kazandığı mekânsal örgütlenmeler homojen bir şekilde ve gerektiğinde kolayca yer değiştirebilir nitelikte konumlanabilmektedirler.

- Dışa Kapalılık

Bir bağlam içinde yer almayıp, alansal ilişkilerin gelişmesi metropol alanlardaki mekânsal örgütlenmelerin dışa kapalı birimler olmasına neden olmaktadır. Dışa kapalılık, her birimi kendi içinde kendine yeten bir mekânsal örgütlenmeye yönelmektedir.

- Mekânsal Denetim Düzeyi:

Metropolitan alanlardaki mekânsal örgütlenmelerde mekânsal denetim en üst düzeydedir. Dışa kapalılık mekân ve zamanın denetlenmesini kolaylaştırmaktadır. Bunun en iyi örneği alışveriş merkezlerinde görülmektedir. Mekân ve zaman üzerindeki denetim alışveriş merkezlerinde tüketime kontrol edilip, yönlendirildiği; çeşitli pazarlama stratejilerinin kullanılabilirdiği bir laboratuvar ortamı sağlamaktadır.

- Nicelleşme:

Alansal ilişkilerin ön plana çıkması ve metropol alanların yapısına bağlı olarak mekânla yer arasındaki ilişkinin kopması mekânsal organizasyonların kendi içlerinde barındırdığı her türlü değerlerin nicelleşmesini beraberinde getirir. Örneğin alışveriş merkezlerinde satılan ürünler artık geleneksel pazarlardan farklı olarak o bölgenin ürünlerini içermez; her yerde belli standartlara göre üretilmiş, paketlenmiş ve kullanıma sunulmuş ürünler tüketilir (Yırtıcı, 2005).

#### 4.2.3. Kentsel Yenileme Çalışmaları ve Aktörleri

Kentsel mekân kavramının bilimsel olarak pek çok farklı disiplinin ilgilendiği bir kavram olması, buradaki sorunların çözümlerinin veya bu alanlarda üretilecek yeni projelerin de salt mimarlık veya kent planlaması açısından değil, ilgili disiplinleri barındıran bir ekip tarafından ele alınması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda yapılan çalışmalar kapsamında da katılımın en etkili biçimde sağlanabilmesi için iletişim ortamları, bu iletişimin kalitesi ve ilişkiler oldukça önemli duruma gelmektedir.

Oldukça büyük ölçekli olarak yapılmak istenilen bu çalışmalarda özel girişimciler aktif olarak rol alsada, kamunun etkisi de halen otoriter yapıdaki birtakım devlet oluşumlarının tek

belirleyici olmasıyla veya tüm dünyada neredeyse bütün yapılaşma alanlarının düzenleyicisi ve plan koyucusu olduğu için hissedilmektedir. 20. yüzyıl başlarından itibaren, genelde bireysel olmak üzere, düşük sermayeli girişimcilerin parsel bazında üretimleriyle oluşturulmuş olan kentsel mekânlar, 20. yüzyıl sonu ve 21. yüzyıl başlarında ise ada veya mahalle bazında ele alınarak üretilmek suretiyle, uluslararası finansör kuruluşlardan sağlanan kredilerin de desteğiyle, büyük ölçekli sermayenin faaliyet alanı haline gelmiştir. Sürekli gelişen, yaygınlaşan rekabetçi ortamlarda bu şirketler, kârlılıklarını, verimliliklerini koruyarak, varlıklarını sürdürülebilmek amacıyla çeşitli arayışlar, araştırmalar içinde olmak durumundadırlar. Böylece askeri kuruluşlarda uygulanmasına alışık olduğumuz stratejik planlama yöntemleri, bu tür büyük ölçekli sermaye yapılarında ve şirketlerde de yaygın olarak uygulanan bir yöntem olmuştur. Bununla beraber, müşteri memnuniyetini esas alan, şeffaflık ilkesiyle hareket etme, çalışanlara ve kamuoyuna hesap veren ‘toplam kalite yönetimi’, ‘iyi yönetim’ gibi yönetim metotları yaygınlaşmıştır.

Fakat her ne kadar bu yapılaşma alanları sürekli yeni oluşum ve stratejilerle kendilerini yenilemeye veya bugünkü deyimle güncellemeye tabi tutan küresel ölçekli sermayenin hedefi haline gelmiş olsa da, altyapı başta olmak üzere pek çok hizmeti halen kamu kurumları tarafından sağlanmaktadır. Dolayısıyla, hem merkezi hükümetlerin ya da kamunun düzenleyiciliği ve denetleyiciliği, hem de diğer bazı hizmetlerdeki belirleyiciliği, yapılacak her farklı çalışma için üzerinde anlaşılması gereken asgari bir yaklaşım sistemi olması zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır. Bu durumla beraber yeni süreçte kamu kurumlarının da, çok boyutlu küresel etkileşim mekanizmalarının etkisiyle, yerel yönetimlerin kamu idaresinden daha ön planda olması gereken, kamunun özel sektörden, özel sektörün sivil toplumdaki, ülkelerin diğer ülkelerden etkilenecek yenilendiği bu dönemde eski stabil yapılarından arınarak ‘bürokrasi egemenliği’nden ‘vatandaşların memnuniyetinin belirleyici olduğu ‘yönetim ve yönetim kültürü’ne geçmeleri beklenmektedir.

Adımların uzlaşılarak atıldığı bir sisteme ulaşmak kadar kolay değildir. İmar yasalarının, yönetmelik ve kurallarının geçmiş dönem yapılanmalarına göre hazırlanmış olmasından dolayı, bugünün gereksinmelerinin birçoğunda eleştirilen rant baskısıyla düzenlemelerde yapılmak istenen değişiklikler daha zorlu süreçlere sürüklenmektedir. Özellikle kamunun mevcut yapılaşmış alanlardaki özel girişimcilerin ürettiği projelere dâhil edilebilmesindeki zorluklar bu alanların planlanan ölçüde değişimini engellemekte veya bu değişimin projelendirilme ve uygulama sürelerini arttırarak üretilen projelerin kârlılık oranlarını düşürmektedir. Artık parsel bazından çok ada veya mahalle bazında yapılan bu yeni

dönüşüm projelerinin en önemli kriteri olan kârlılık oranının azalması da bu alanlara yapılacak yatırımlara olan ilginin ve isteğin artmasına engel olmaktadır.

#### **4.2.4. Dönüşüm Çalışmalarının Kentsel Mekâna Yansımaları**

Kentlerdeki arsalarda getiri beklentilerinin yükselmesi ve dolayısıyla oluşan rant odaklı baskılar, dönüşüm çalışmaları kapsamında ele alınan yeni kent kurgusunun hem kamusal kullanıma sunulan yapı ve mekânsal düzenlemeleri içerirken, hem de küresel sermayenin yatırım yapabilecekleri alanlar olarak ortaya çıkmasını sağlamıştır. Kent merkezlerinde özellikle ticari faaliyetlerin başlangıçta dağınık olarak örgütlenmesi ve konumlandıkları kent merkezleri veya yerleşim alanları üzerindeki etkileriyle bu alanlarda tahribata yol açmalarını da beraberinde getirmiştir. İlk etapta kent merkezlerinden uzaklaştırılan konut işlevi bu alanlarda gece - gündüz kullanımları açısından da ciddi farklılıklara ve bununla beraber başta kullanıcıların güvenliği olmak üzere birçok soruna yol açmıştır. 20. yüzyıl itibariyle ortaya çıkan ve o dönemden beri süregelen bu durum, 20. yüzyıl sonu ile 21. yüzyıl başlarında küresel sermaye ve yatırım odaklarının da kurguya daha etkin dâhil olmasıyla ortaya konan farklılaşmaya başlamış, kent merkezleri de tekrar önceki dönemlerde ihtiva ettiği değerli konuma geri dönmüştür.

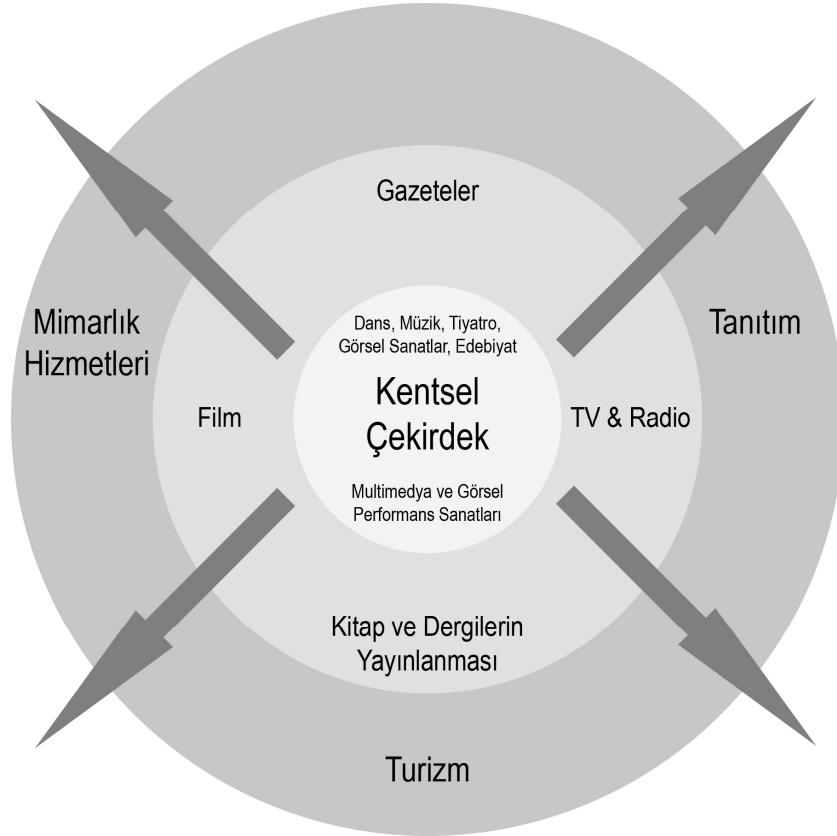
21. yüzyıl başında genel olarak görülen bu faaliyetler ticari ve sanayi işlevlerinin kullanımı süresince zararlar verdiği eski yapılanmaların yıkılıp yeniden yapılması veya kurtarılabilir olanların yenilenmesiyle gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Dünyanın pek çok yerinde görebileceğimiz bu tür dönüşüm faaliyetleri aynı zamanda önceki dönemlerde direkt olarak kent merkezleri içinde yer almamış, bu alanlara komşu olarak görülebilecek olan ve yeni bakış açıları doğrultusunda konumlanmaları kent dışına aktarılmış limanlarla orta ve ağır sanayi yapılanmalarında da görülmüş, bu alanların yeni kent merkezi kurgusunun birer parçaları olmaları sağlanmıştır.

Metropollerde ise tarihi kent merkezlerinin çeperlerinde kurulu mahallelerin içerisinde veya o mahallelerin komşu alanlarında yer alan bu tür fonksiyonlar öncelikle bu mahallelerin değişimi ve yapılacak dönüşüm çalışmalarında etkin olarak kullanılacak alanlar olarak kurgulanmak suretiyle sonraki adımda anakente entegre edilmeleri söz konusu olmuştur.

Yapılan çalışmalara turizm ve kültürel odaklı faaliyetlerle, bu faaliyetler için oluşturulan stratejilerin de etkilerinin oldukça fazla olduğu görülebilir. Dönüşüm süreçleri yaşayan alanlarla bölgelerin oldukça büyük bir kısmında kültür ve turizm faaliyetlerinin arttırılmasının, bununla birlikte de mevcut kent merkezlerine entegre olarak veya farklı

odaklar oluşturarak bu alanların ön plana çıkmalarının sağlanması amaçlanmıştır. Sosyal konut ağırlıklı alanlarda ise yapılacak çalışmalarda kullanıcılara kültürel anlamda hizmetler sunacak birlikteliklerin de alanlarda oluşturulması sağlanmıştır. Günümüzde kentin yapılanmasında büyük etkileri olan bu çalışmalar pek çok mecra vasıtasıyla hem duyurulmakta hem de sürekli hale getirilmektedir.

Çizelge 4.2. Kültür endüstrisinin kentle ilişkisinin eş merkezli grafiği (Sasaki, 2004)



Bununla beraber, bir dönem iki kutuplu dünyanın da etkisiyle belirleyici stratejik yaklaşımı oluşturan savunma anlayışının yerini iyimser bakış açısıyla bakılırsa barışı daha fazla temel alan bir dünyaya bırakması veya en azından bu savunma anlayışının organizasyonu ve üreteceği stratejiler için artık kent merkezlerinin önceki dönemlerde olduğu kadar önemli bir konuma sahip olmaması, bu işlevi barındıran alanlarının da aynı değişim, kentsel yenileme ile kentsel dönüşüm mantığıyla ele alınarak kente ve kentsel kullanıma dâhil edilmelerini beraberinde getirmiştir.

#### 4.2.5. Kentsel Dönüşüm Çalışmalarında Avrupa Örnekleri

Ortaçağ ve sonrasında, sanayi devrimiyle beraber önceki dönemlere göre kentlerin gelişiminde daha etkin rol oynayan ekonomik faaliyetlerin şekillendirdiği kentle beraber

kentsel yapılanmalarla oluşmuş ticaret yolları üzerinde bulunan kentleri ve yine bu etkilerle büyük ölçüde gelişimini sürdürmüş olan liman kentlerini temel alarak oluşmuş kentlerin oldukça kritik bir role sahip olduğu Avrupa kıtasında da son dönemde sıkça görülen bu tür değişimler ve kentsel dönüşüm projeleri kapsamında pek çok başarılı örnek verilebilir.

#### 4.2.5.1. Ren Nehri Üzerindeki Sanayi Kentleri, Rotterdam Liman Yenileme Projesi

Suyollarının ticaret ve ulaşım amaçlı kullanımının yaygınlaşması sonrası, 883 km.lik kısmı taşımacılığa uygun doğal bir su yolu olan Ren ırmağının yatağı da pek çok büyük ticaret kentinin oluşumunu sağlamıştır.



Şekil 4.1. Ren nehri yatağı ve nehir yatağı üzerinde yer alan kentler [1]

İsviçre Âlpleri'nde doğduktan sonra Liechtenstein, Fransa, Almanya ve Hollanda üzerinden geçerek Avrupa'nın en büyük limanını barındıran Rotterdam'dan Kuzey Denizi'ne dökülürken 1320 km.lik bir güzergâhı da gerisinde bırakır. Oldukça geniş ve özellikle Köln ile Bonn kentleri çevresindeki Avrupa'nın en verimlilerinden sayılabilecek olan tarımsal alanlara hayat veren bu nehir, aynı zamanda ulaşım ve taşımacılık imkânlarının getirisi, Almanya ve Fransa başta olmak üzere geçtiği bölgelere yayılan kollarıyla da nehir yatağı boyunca pek çok sanayi kentinin de oluşumunu sağlamıştır.

Boden ve Konstanz göllerini oluşturduktan, Almanya - İsviçre sınırını belirledikten sonra ulaştığı Fransa'da büyük bir liman olan Strazburg limanı Ren için ticari bakış açısıyla bir başlangıç noktası olarak kabul edilebilir. Strazburg aynı zamanda Almanya ile Fransa sınırında yer alan bir kent olması dolayısıyla, 20. yüzyıl ikinci yarısından itibaren sınır ve gümrük düzenlemeleriyle Almanya'nın güney ve güney-batı kentlerine erişimi de neredeyse sorunsuz olarak değerlendirilebilir. Strazburg'daki dönüşüm çalışmalarına Fransa örnekleri kapsamında ilerleyen bölümlerde değinilmiştir. Ren'in kolları olan Neckar ve Mosel nehirleri de Almanya ile Fransa'nın iç bölgelerine ulaşan ticaret yolları olarak hizmet vermektedirler.

Fakat Ren üzerinde en etkili oluşumlar Batı Almanya'da yer alan bölgelerde görülmüştür. Özellikle doğal maden yataklarını da barındıran bu bölgelere ulaşan Ren'in kolları, Main, Mosel ve Neckar ile bu kollarla birleşen daha küçük, fakat taşımacılık açısından önemli olan nehirler bu alanların, hem korunaklı alanlar olarak geçmişte savunulmasını kolaylaştırmış hem de bütün bir kıtayla ekonomik açıdan sorunsuz denebilecek bir düzeyde bütünleşmesini sağlamıştır. 5. bölümde detaylı olarak incelenen bu değişim, kıtanın ve kentlerin şekillenmesinde, günümüzde kent merkezlerinde yer alan parçalarla bu alanların kentler için yeni potansiyeller oluşturacak şekilde ele alınması doğrultusunda değişim ve dönüşüm çalışmalarıyla sürekli gündemde kalmaktadırlar.

Nehir yatağı üzerinde bulunan kentlerde Ren nehri dolayısıyla ciddi gelişimler görülmüşse de, oldukça sorunlu ve yıkıcı geçen 20. yüzyıl boyunca bu gelişimlerle birlikte, pek çok açıdan üstünlükleri dolayısıyla en fazla bombalanan, savaşın kentsel ve toplumsal açıdan acıyla beraber yıkıcı etkilerini de hissetmiş olan kentler olmuşlardır. Bu durum ağır bombardımanların etkisiyle 2. Dünya Savaşı boyunca neredeyse tümü yıkılan Rotterdam'da görülebileceği gibi, kentlerin tümüyle yeniden ele alınmasını beraberinde getirmiştir.

Hollanda kentlerindeki genel yaklaşımlardan farklı olan Rotterdam'da kentsel yenileme çalışmalarının koruma ağırlıklı çalışmalar değil, bunların yerine yeni ve farklı bakış açılarıyla geleceğe dönük yapılan planlamalar olduğu görülebilir. Yalnızca son bir kaç yıl içinde silueti yeni yapılan konut yapıları, büro binaları ve rekreasyon alanlarıyla ciddi anlamda farklılaşan Rotterdam'da Ren Nehri'nin kuzey bölümünde artık neredeyse hiç boş yer kalmamıştır. Bu yeni yapılar Rotterdam'ın 21. yüzyıl mimarlık dünyasında pek çok kez başarılı yapılarıyla adını duyurmasını da sağlamıştır. Ren Nehri'nin Kuzey Denizi'ne açıldığı, bu Avrupa'nın en büyük limanını barındıran kentte, 2. Dünya Savaşı sonrası yapılan planlama çalışmaları, bombardımanlar sonucunda ciddi hasarların meydana geldiği alanları sadece onarmakla

kalmamış, buraları daha güncel ve daha yeni bakış açılarıyla planlama mantıkları çerçevesinde ele alarak kentin 21. yüzyılda artık büyük ölçüde işlevini kaybetmiş olan 19. yüzyıl kökenli liman bölgelerinin kentin ve kentsel kullanım alanlarının sırtında bir yük olarak devam etmesini de önlemiştir. İlk olarak işlevini tümüyle yitirmiş olan Kop van Zuid rıhtımında bulunan uzun doklarında liman işlevlerinin yerine, batıya doğru gelişen, güncel ihtiyaçlar doğrultusunda Erasmus Köprüsü, Wilhelminaplein metro istasyonu ve Varkenoordse viyadükü gibi yapıları da barındıran, dikkat çeken bir çekim merkezi oluşturulacak planlama çalışmaları yapılmış, bu alanın bir kaç yıl içinde var olan kentsel peyzaja ve kente entegre olması amaçlanmıştır. Bu planlama doğrultusunda nehir kıyısının, nitelikli binaların bulunduğu, erişimi oldukça kolay olan ve farklı kentsel işlevleri barındıran bir odak halini aldığı yeni bir Rotterdam merkezi ortaya çıkmıştır.



Şekil 4.2. Rotterdam, Kop van Zuid bölgesi [2]

Liman işletmelerinin bölgeden taşınması sonucu oluşan bu alanlarda 1978 yılında yapılan ve yaklaşık 125 hektar alanı kapsayan ilk planlama çalışmalarında yoğun bir sosyal konut dokusu önerilmiş, fakat sonrasında bu konut alanlarına iş merkezleri ve daha kaliteli konutların da dokuya dâhil edilmesine karar verilmiştir. Wilhelminapier’de rıhtıma etkileyici bir hava katan eski antrepolar, eski hal merkez binası ve yolcu salonları ise yeni projelerde korunmuş, bölge genelinde kamusal açık alan kullanımı yaygınlaştırılmış, kültürel ve rekreatif amaçlı işlevler verilerek yeni kent merkezine dâhil olmaları sağlanmıştır.

Finansmanı büyük ölçüde belediye tarafından sağlanan projede özel sektör girişimcilerinin de katkıları sağlanılmaya çalışılmıştır. Belediye tarafından yapılan ve tüm kullanıcıların görüşünün alınması suretiyle kamuoyuna sunulan projeye yatırımcıların ilgilerini çekebilmek, yatırım yapmalarını sağlayabilmek için belediye bölgede kullanılmak üzere farklı kaynaklar yaratmaya çalışmıştır.



Şekil 4.3. Rotterdam'da kıyı kullanımı, Erasmus köprüsü ve KPN Telecom binası  
(B.Haznedar arşivi)

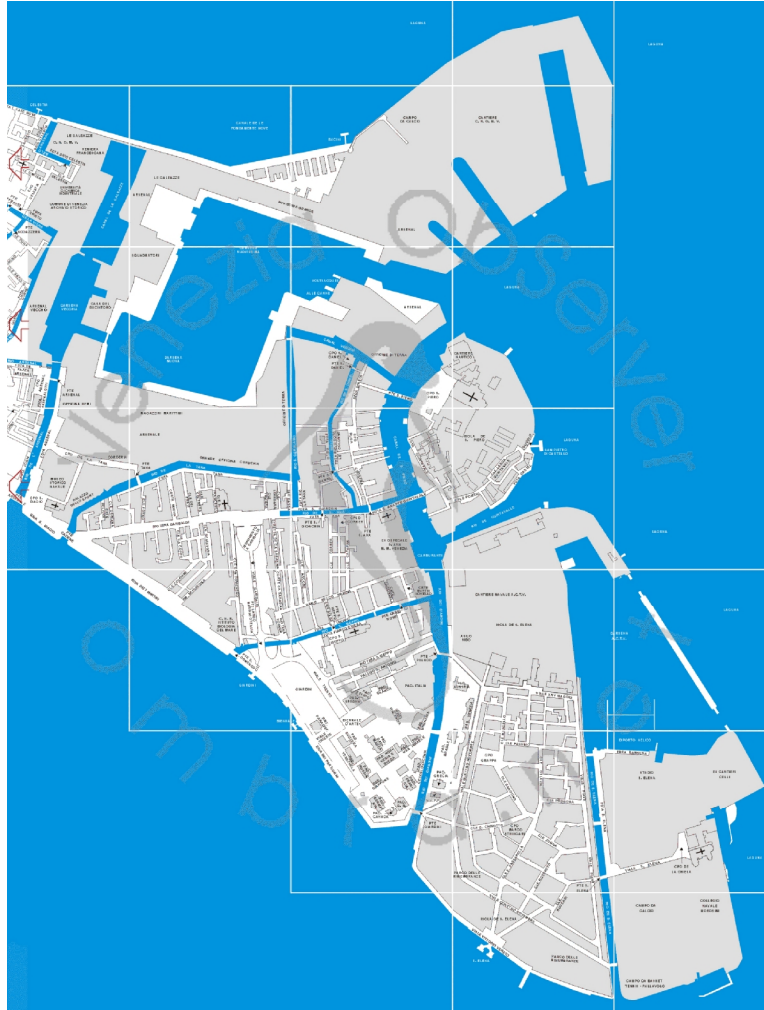
Kop van Zuid bölgesi bugün, hem kamu kaynaklı sermaye yatırımları hem de özel sektör yatırımlarının gerçekleştirilmiş olduğu, Rem Koolhaas, Bolles & Wilson, Norman Foster ve Renzo Piano gibi günümüzün tanınmış mimarlarının verdikleri eserleri barındıran, Rotterdam kentinin merkezini oluşturan bir bölge konumuna gelmiştir.

#### 4.2.5.2. Venedik Liman Alanlarının Dönüşümü

118 küçük adacıktan oluşan, yoğun ve ciddi kontrollerle birlikte lagünler ve kanalların, sağlıklı ve temiz olarak devamları sağlanan kuzey İtalya kentinde 18. yüzyılın başında yapılmış set duvarlarının kent için halen birer koruma olduğu söylenebilir. 19. yüzyılda karaya köprüler vasıtasıyla bağlanan kent özellikle tersaneleri ve sanayi yapılarıyla önceki dönemlerde savunma sanayinde de önemli bir yere sahip olmuştur. Bugün ise bu alanlar işlevlerini kısmen yitirirken, oldukça etkileyici pek çok mekâna sahip olmasının ve özellikle

de Uluslararası Venedik Bienali ile beraber kentte düzenlenen çok sayıdaki kültürel etkinliğin sayesinde bir kültür sanat başkenti haline gelmiştir.

Bu büyük değişimin başlangıcı 19. yüzyıl başlarına dayanır. Bu tarihlerde kente gelen demiryoluyla Santa Lucia tren istasyonunun inşasının ve bu yapılaşmanın Santa Marco koyunun Büyük Kanal'ın kuzey-batı girişiyle bağlantısını kesmesinin etkisiyle kentteki kullanım alanlarında ve özellikle lagünün kuzey cephesinde büyük değişiklikler görülmeye başlanmıştır. Bu değişimlerle beraber yoğun olarak konut dokusunun görüldüğü alanlarda ticaret ve zanaat işlevlerinin ön plana çıktıkları görülmüştür. Bugün eğitim yapısı olarak işlevlendirilen ve üniversitenin bir parçası olan San Giobbe mezbahasının da yapılmasıyla kentte halen devam eden altyapı problemleri o dönemde daha vahim bir durum olarak ortaya çıkmış, bu problemi çözme amaçlı olarak da Arsenale'nin (tersane) arka tarafına gaz üretim alanları ve depoları yapılmıştır. Kentin gelişim sürecinde yeni liman bölgesinin kentin batısında oluşturulmasıyla beraber liman işlevinin de bu bölgeye doğru kaydığı görülmüştür.



Şekil 4.4. Venedik Arsenale Bölgesi [3]

Bugün ise kent tümüyle turizm odaklı bir yapılanmayla bir kültür ve turizm merkezi olarak ön plana çıkmaktadır. Eski kent dokusunda 1933'te araç yollarının erişiminin sağlandığı bölgeler dışında yerleşim yok denecek kadar azdır. Bu da kentte gece ve gündüz kullanım farkıyla güvenlik sorununun ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Genel kentsel mekân kurgusundaki sorunlar ve kentsel kullanım alanlarının özellikle 20. yüzyıl boyunca sorunlu olarak gelişimi Arsenale bölgesinde de dikkat çekmektedir. Bugün neredeyse tümüyle boş olan 46 hektarlık bir alana oturan ve oldukça büyük bir kompleks olan Arsenale, barındırdığı yapılar ve özellikle 16. yüzyılda yapılmış olan yapılarda görülebilen etkileyici işçiliklerle Venedik'in tarihsel olarak gücünün simgesi olarak hala ayakta durmaktadır.



Şekil 4.5. Uluslararası Venedik Mimarlık Bienali mekânları (B.Haznedar arşivi)

Arsenale alanlarının bütün bu özellikleriyle beraber ele alınıp kente yeni bir kültürel odak olarak kazandırılması ise oldukça zorlu süreçleri barındırmış olan bir projedir. 13. yüzyıldan itibaren kente yoğun bir ilişki kurmuş olan Arsenale, bu ilişkinin pek çok açıdan kolaylaştırdığı erişimiyle uluslararası bienalin ana mekânı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Sivil kullanıma açılması ve sonrasında da kültürel amaçlı kullanımı doğrultusunda her yıl çok sayıda ziyaretçiyle sanatseverin yoğun ilgisini çeken yapılarda ciddi restorasyonlar yapılmıştır, fakat yapılan tüm bu çalışmalar ve tüm yeni kullanımlar bütün alanın çok küçük bir kısmında gerçekleştirilmektedir. Arsenale'nin yine küçük bir bölümünde ise halen tersane işlevi sürdürülmektedir. Önceki dönemlerdeki etkileyici yapısıyla karşılaştırıldığında simgesel denebilecek bu faaliyet aynı zamanda bu bölgenin tarihsel kimliğinin tümüyle kaybolmasının da önüne geçmiştir.



Şekil 4.6. Arsenale'nin tersane olarak kullanılmaya devam eden bölümleri ve kültürel amaçlı kullanıcılarla ilişkisi (B.Haznedar arşivi)

Her türlü problemine rağmen, henüz bütüncül bir planlama anlayışıyla ele alınmamış olması bir yana, altyapı problemlerini bile tam olarak çözememiş Venedik kentinde ve kent merkezinde, rağbet gören bir turistik destinasyon olmasıyla da beraber, işlevini kısmen ya da tümüyle yitirmiş tarihi mekânların küçük sayılabilecek müdahaleler veya kurgularla prestijli birer kültürel odak haline getirilmiş olmaları etkileyici bir çalışma olarak göze çarpmaktadır.

#### **4.2.5.3. Barselona Liman Alanlarının Dönüşümü**

Venedik gibi Barselona'da da kültür ve turizm faaliyetlerin kentin geçirdiği değişim süreçleri için katalizör görevini üstlenmiştir. 1992 Barselona Olimpiyatları ve Sevilla'da aynı yıl Expo'nun düzenlenmesiyle bölgenin fazla sayıda ziyaretçi çekmesi hem Katalonya bölgesinde hem de Barselona'da kentsel alanlardaki sorunlara çözümler üretmek üzere kentsel dönüşüm ve yenileme çalışmalarının hızlı bir şekilde çözümler üretecek hale geliştirilmesini sağlamıştır. 2004 yılında gerçekleştirilen Evrensel Kültür Forumu da bu alanların yenilenmesine tekrar hız verilmesini beraberinde getirmiştir.

10 farklı bölgeden oluşan Barselona kentinde, 19. yüzyılda kentin genişleme sürecinde Avrupa genelinde oldukça popüler olan büyük ölçekli kentsel projelerden Barselona da etkilenmiş ve bu çalışmalar kapsamında yapılan uygulamalarla Ensanche bölgesi kent merkezine eklenmiştir. Ciutat Vella diye anılan ve 4 farklı bölgeden oluşan eski kent merkezi ise sanayileşme ve modernleşme sürecinde karşılaştığı güçlükler nedeniyle ülkenin geri kalanı gibi geciken kentleşmesini 1960-1975 arasında bir patlama yaşadktan sonra, 90'lı yılların ortalarına kadar yavaşlayarak devam ettirmiştir. 20. yüzyılın sonunda ise bu bölgedeki konut kullanımı keskin bir şekilde azalmış ve bölgede nüfus yarıya inmiştir. Bu bölgelerde 19. yüzyılda yapılaşmalarının ihmal edilerek sağlıklılaştırılmaması, bölgede yaşayan nüfusun

gelirlerinde meydana gelen değişimlerin de etkisiyle daha ucuza daha rahat bir yaşam sürebilecekleri banliyölere yönelmesi, bölgede özellikle 1970'lerden sonra uyuşturucu ve fuhuş sorunlarının yaşanmasıyla suç oranının yükselmesiyle beraber kent merkezinin boşalmasındaki en önemli etkenler olarak ön plana çıkmış, bu da bölgenin neredeyse girilmesi bile tehlikeli bir alan olmasını beraberinde getirmiştir.



Şekil 4.7. Barcelona kenti, kentsel yapılaşma alanları [4]

Liman işlevinin çalışmaların başlamasının çok öncesinden beri Sants-Montjuic bölgesine doğru kaymasıyla beraber büyük bir liman kenti olan Barcelona'da bu alanlardaki değişimlerin de gerçekleştirilebilmesi için yeni planlar yapılmıştır. 1986'da olimpiyatlar için çalışmaların başlamasıyla ve terk edilmiş endüstriyel alanlara olimpiyat köyünün inşa edilmesiyle beraber, bölgede de yenileme ve bütüncül sağlıklaştırma projeleri yapılmıştır. 1988 ve 1989 yıllarında 806 milyon USD harcanarak yapılan bu çalışmalar;

- Tarihi yapıların ve eski apartman bloklarının yenilenmesi,
- İşlevini yitirmiş endüstriyel yapıların konut işlevleriyle birlikte yenilenmesi,
- Oldukça yoğun olan kentsel kurgunun bazı adalardaki yapılaşmaların yıkılmasıyla birlikte sağlıklaştırılması,

- Açık kamusal alanların kurgulanmasıyla beraber güvenlik artırılması ve sosyal koşulların geliştirilmesi,
- Belirlenen alanlarda yapılacak simgesel yapılara imkân tanıyacak kamu destekli yatırımların yapılması faktörleri dikkate alınarak gerçekleştirilmiştir.

Olimpiyatlara yönelik hazırlıkların yapılması için kurulan şirketler, bu şirketlerin altında toplandığı yarı kamusal bir ajans olarak görev yapan 'Olympic Holding' ve 'Barcelona Gelişim Ajansı (BDA)' yeni yapılaşma alanlarına sermayeyi çekebilmek için çok fazla tanıtım ve çalışma yapmıştır. Tüm bu çalışmalar başarılı neticelendirilmiş, kent merkezi Ciutat Vella bölgesinde yapılan çalışmalarda 2000 yeni konut ve 22.400 konut yenilemesi yapılmış, 25.000 m<sup>2</sup>'lik yeni kamusal alan, 2 büyük park ve 45 km. sertzemin oluşturulmuş, 4.000 ağaç dikilmiş, 400 mağaza yenilenip 1.300 yeni ticari işletmenin faaliyete geçmesi sağlanmıştır. Bunlarla birlikte Barcelona Çağdaş Sanatlar Müzesi (Museu d'Art Contemporani de Barcelona - MACBA) ve Barcelona Çağdaş Kültürler Merkezi (Centre de Cultura Contemporània de Barcelona - CCCB) kültür merkezlerinin yapılması, beraberlerinde getirdikleri farklı işlevlerle birlikte çevrelerinde yol açtıkları etkileyici değişim, bu alanlarda ağırlık verilecek dönüşüm faaliyetlerini kolaylaştırarak kültür ve turizm işlevlerinin alana kazandırılmasını hızlandırmıştır.



Şekil 4.8. Barcelona yeni liman alanları ve işlevini yitirmiş eski liman alanlarının dönüşüm projeleri sonrasında kent ve kent merkeziyle ilişkisi [4]

Kimi zaman ihmal edilen Barselona, uluslararası organizasyonlar ve tanıtımının başarısıyla beraber dönüşüm alanlarına uluslararası sermayenin yatırımlarını çekme konusunda da son dönemde oldukça hızlanmıştır. Bir dönem neredeyse denize küsmüş bir şekilde gelişen kent yapısı bu dönüşüm faaliyetlerinden sonra tekrar suyla buluşmuş ve bunu oldukça başarılı bir şekilde kamusal alan kullanımına dâhil etmiştir.



Şekil 4.9. Forum alanlarında dönüşüm projeleri kapsamında kamusal alan kullanımı [4]

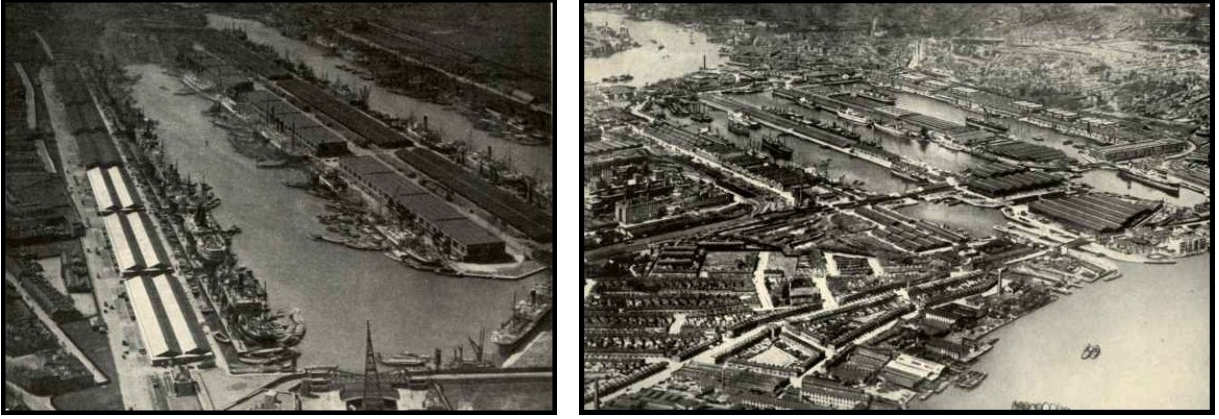
2004 yılındaki Evrensel Kültür Forumu'nun hazırlıklarıyla hızlanıp bugün halen devam eden dönüşüm çalışmaları Diagonal Mar, Poblenou, Forum alanı ve olimpiyat alanlarının tekrar ele alınmasıyla kente daha etkin şekilde entegre edilmesi üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu çalışmalar kapsamında bölgede yapılan pek çok çarpıcı mimari eser de göze çarpmaktadır. Tanınmış mimarların eserlere imza attıkları Poblenou alanı ön planda tutularak yeni bir metropoliten master plan hazırlanmış, bu plan dâhilinde 22@ gibi bilişim sektörünün gelişimine ve yapılanmasına ayrılan alt-bölgeler tanımlanarak, yapılan projelerde bölgede bulunan bir milyon metrekareden fazla endüstriyel alanın; konut yapılarına, parklara ve kamusal tesislerden oluşan bir merkeze dönüşümü hedeflenmiştir.

#### 4.2.5.4. İngiltere’de Kentsel Dönüşüm Çalışmaları ve Londra Liman Bölgesi

Kentsel endüstrileşmenin getirisi olan köhneleşme ve daralan kentler sendromunun sıkıntılarını yaşayan İngiltere’de kentsel dönüşüm teorisi üzerine yapılmış pek çok çalışmaya rastlamak mümkündür. Uygulama çalışmaları ise 20. yüzyıl sonlarında yapılmaya başlanmıştır. Yenilenen yöntemler doğrultusunda hem işlevini yitirmiş olan endüstriyel alanlara hem de üretiminde diğer Avrupa ülkeleriyle karşılaştırıldığında konfordan oldukça uzak olan İngiliz anlayışıyla yapılmış olan bu alanların beraberinde getirdiği ve kendisine yakın bölgelerde yoğunlaşan sosyal konutlara çözümler getirilmeye çalışılmıştır.

İngiliz kentlerinde de bu değişim güçlü bir şekilde hissedilmektedir. Birmingham’da, Manchester’da veya Liverpool gibi işçi kenti olarak bilinen pek çok kentte, endüstriyel alanların büyük bir kısmının işlevlerini yitirmesi, küreselleşmenin etkileri doğrultusunda yapılan yeni çalışmalarla beraber uluslararası sermayenin de dâhil olmasıyla ciddi değişimler göstermiştir. Öncelikle, ülkenin tanınmış mimarlarının destekleriyle ortaya konan ulusal strateji ve alınan kararlarla uygulanmaya başlanılan mahalle sağlıklaştırmaları, mahalle yenileme çalışmaları ve yerleşim alanlarında yapılan çalışmalarla dönüşüm geçiren kentlerde, desantralizasyon çalışmaları ve endüstriyel arkeolojik alanların kültürel amaçlı kullanılıp yerleşim alanlarına entegre edilmeleriyle beraber ortaya başarılı örnekler çıkmıştır. Avrupa Birliği süreci ve süreç boyunca kullanılan kentsel çevresel kaliteyle beraber refah seviyesinin de artırılmasına yönelik fonlar da neredeyse İngiltere’deki tüm sektörler gibi bu alanların gelişiminde önemli yer tutmuşlardır. Bu çalışmaların en etkileyici olanı ise başkent Londra’nın liman alanı ‘Docklands’ bölgesinde yapılan çalışmalardır.

Londra’da bulunan ve o dönemin en büyük liman alanlarından biri olan doklar bölgesi de bu değişimi en kuvvetli geçirmiş olan bölgelerden biridir. 19. yüzyılın hemen başında Batı India doklarıyla başlayan yapılaşma, Doğu India, Millwall, Surrey ve Royal Dokları’nın da eklenmesiyle beraber uluslararası ticarete, depolama alanlarıyla beraber ciddi bir istihdam kapasitesi yaratmıştır. Üretim sürecinin devam ettiği bütün bir zaman boyunca; geniş kömür ve petrol işleme tesisleri ve depoları, fabrikalar ve diğer işyerleri dâhil olmak üzere Docklands bölgesine taşınarak üretim endüstrisinin de merkezi olmasını sağlamıştır. 2. Dünya Savaşı boyunca İngiliz ekonomisine zarar verebilmek için ciddi bombardımanlara tabi tutulan alanlarda altyapı sistemi ve tarihi niteliği olan pek çok bina da yok olmuştur. Savaş sonrası alanları tekrar canlandırılmak için uzun dönemli plan ve yatırımlar yeterli ilgiyi görmemiş, bu çalışmalar başarısızlıkla sonuçlanmıştır.



Şekil 4.10. Londra liman bölgesi ‘Docklands’ [5]

1980'lere kadar boş kalan bölge için bu tarihten sonra yenileme çalışmaları yapılmaya başlanmış ve 1981 yılında devlet tarafından Doğu Londra'daki işlevini yitirmiş depolanma alanlarının yeniden canlandırması için Londra Docklands Kalkındırma Şirketi (LDDC) kurulmuştur. LDDC kentsel dönüşüm projelerindeki amaçlarını, bölgedeki arazi ve binaların kullanımını sağlamak, endüstri ve ticareti cesaretlendirmek, çekici bir kentsel çevre yaratarak bölgede insanların yaşaması ve çalışması için cesaretlendirici konut ve sosyal birimlerin yaratılmasına yardımcı olmak olarak belirlemiştir. Bütün bu arazi, bina, ekonomi ve kullanıcıya yönelik oluşturulan çalışmalarda temel ilke ise dönüşüm alanlarında fiziksel, ekonomik ve sosyal yenilemenin devamlılığını garantilemek olarak belirlenmiştir.

Docklands bölgesi çok geniş bir alana yayılmış olduğundan, yapılan çalışmalar Wapping, Surrey Docks, Isle of Dogs ve Royal Docks olmak üzere dört bölgede ele alınmıştır. Öncelikle bölgeye olan ulaşım sıkıntısı giderilmiştir. Bu amaçla raylı sistem ve toplu taşımacılık ön planda tutulmuş, her sene taşıma kapasiteleri artırılarak gelecekteki kullanıcılarının sorunsuz bir şekilde bölgeye erişimlerinin sağlanması hedeflenmiştir. Bununla beraber karayolu ve denizyolu taşımacılığında da bölgeye hizmet verecek yeni rotalar oluşturulmuştur. Ulaşımın ele alındığı çalışmalarla beraber sürdürülebilirlik ve ekolojik yaklaşım odaklı, enerji tasarrufunun etkin şekilde dâhil edileceği projeleri gerçekleştirebilmek ve genel hizmet kalitesini arttırabilmek için altyapı sistemleri de geliştirilerek daha önceki kapasiteleri arttırılmıştır.

Dönüşüm çalışmalarında ele alınan bölgelerden Wapping'de, birçok eski yapı restore edilerek farklı işlevlerle yeniden kullanılabilir hale getirilmiş, bölge hafif sanayi yapıları ve otel, yatçılık gibi işlevlerle beraber tekrar kurgulanmış, konut yerleşimlerinin yoğunluğuyla birlikte, farklılaşan ticaret ve eğlence işlevleri bölgenin genel yapısını oluşturmuştur. Yeni yapılar arasında kültürel ve rekreasyon işlevlerin yüklendiği binalar öne çıkmıştır.

Isle of Dogs bölgesinde ise yoğun olarak medya - bilişim teknolojileri üzerinde çalışan ofislerin ve ofis işlevinin ön planda tutulduğu görülmüştür. Aynı zamanda bu yapılara hizmet verecek ticaret işlevi ve kamusal alanlar da projelere dâhil edilerek sosyal mekân kalitesinin artırılması hedeflenmiştir. Etkileyici yapılarıyla son dönemin ilgi odağı olan Canary Wharf başta olmak üzere Heron Quays, Harbour Exchange gibi iş merkezlerini barındıran Isle of Dogs bölgesinin yeni Docklands planlamasının finans merkezi olarak gelişimi için konulan hedefler doğrultusunda bir takım yasalar çıkartılmış ve yatırımcılara bazı kolaylıklar sağlanmaya çalışılmıştır.

Genel olarak lüks konutun ve loftların tercih edildiği Surrey Docks bölgesi Wapping'le benzer bir şekilde yapılandırılmıştır. Böylece bu bölgedeki dönüşüm süreci de ekonomik kaynakların daha etkin kullanılmasıyla hızlı bir şekilde gerçekleştirilmiştir.



Şekil 4.11. Canary Wharf bölgesi [6]

Royal Docks bölgesi ise dönüşüm çalışmaları yapılan bölgelerden Londra kent merkezine en uzak olanıdır. Yeşil dokunun projelere yoğun bir şekilde dâhil edildiği bölgede yaklaşık 270 hektarlık bir alanda yapılan kentsel dönüşüm çalışmasında anayolların yeraltına alınarak izole edilmesi ve alanda kısa mesafeli uçuşlar için bir havaalanının yapılması da önerilmiştir. Konut, ofis ve ticari işlevleri de barındıran bölge oldukça fazla sayıda yeni oluşturulan rekreasyon alanına da sahiptir.

Londra Belediyesi'nin (GLA) '2004 Londra Planı'yla ortaya koymuş olduğu, ulaşım ve kentsel planlamaya yönelik stratejik planlama anlayışı, planlama kararları ve 2012 Londra Olimpiyatları'na yönelik yapılacak çalışmalarda da etkili kentsel odak olarak yer alan bölgedeki çalışmalara ve Londra Doklar Bölgesine genel olarak bakıldığında, işlevsel olarak eski yapıları orijinal kullanımlarına uygun olarak yenilediği söylenebilir. Antrepo binalarıyla

gümrük yapılarının dönüşüm süreci de kamusal ve rekreatif alanlara verilen önem, kentsel mekânların kalitesi gibi özellikleriyle olumlu yaklaşımlarla ön plana çıkmıştır. Royal Docks bölgesinde su sporlarının yapıldığı alanlar, marina ve suyun ön planda tutulduğu yaklaşım başta olmak üzere uzun vadeli adımlar atmak amaçlanmış, kentsel dönüşüm çalışmaları genelinde suyun kamusal alana aktif olarak dahil edilmesi ve böylece kent kullanıcılarına kentsel kullanımla birlikte rekreatif kullanıma imkân sağlayan mekân çeşitliliğinin sunulmuş olması, tüm doklar bölgesinde yapılan dönüşüm çalışmalarında oldukça olumlu bir netice olarak ön plana çıkmıştır.

#### **4.2.5.5. Fransa’da Kentsel Dönüşüm Çalışmaları, Strazburg ve Marsilya Örnekleri**

Avrupa Birliği’nin oluşumunu sağlayan temel yaklaşımlarda ve uyumsuzluklarda bir işbirliği olan kömür - çelik topluluğunun Almanya Federal Cumhuriyeti (Batı Almanya) ile kurucusu olan Fransa’da da bu birlikteliğe sebep olduğu söylenebilen değişimler ve sonrasında da hızlı bir şekilde ivmelenen değişim süreci, ticari, endüstriyel ve tüm bunların da etkisiyle kentsel yapılanmayı ciddi olarak etkilemiştir. Almanya ile Fransa arasındaki ticari ilişkilerin gelişiminde ve kömür - çelik topluluğunun ortaya çıkmasında Ren Nehri oldukça önemli bir etkidir. Kimi yerlerde sınırı belirleyen taşımacılığa uygun bu nehir, kollarıyla iki ülkenin iç bölgelerine uzanmakta ve buralarda gelişmiş liman kentlerinin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

480.000’lik bir nüfusa sahip olan Strazburg’da Ren Nehri boyunca gelişen büyük liman kentlerinden biri olmasıyla önemli bir yere sahiptir. Fransa ile Almanya sınırında bulunan bu kentte, Ren’in diğer tarafında Almanya’nın Kehl kenti yer almaktadır. Strazburg kenti ve çevresindeki bölgeler oldukça verimli tarım alanlarına da sahiptir. Liman bölgesi başta olmak üzere pek çok endüstriyel alan ve sanayi yapıları, üretimin Orta ve Batı Avrupa’dan Avrupa’nın doğusuna veya Asya ülkelerine kaymasıyla beraber işlevlerini kaybetmiş, ortaya çıkan kullanılmayan yapı stoku iki başkentinden biri olduğu Avrupa Birliği’nin fonlarının da katkısıyla dönüştürülmeye ve yeniden işlevlendirilmeye çalışılmaktadır.

Strazburg’un tarihi kent merkezinin liman bölgesi ve kentin genişleyeceği bu yeni alanlarla ilişkili hale getirilmesi de planlanan dönüşüm çerçevesinde dikkate alınmıştır. Tarihi dokuyla endüstriyel alanlar arasında kalan bölgelerde yerleşim alanları kurgulanmış, iyi ve planlı bir toplu taşıma ağıyla kente rahat erişimleri sağlanmıştır. Hizmet sektörünün ağırlık kazandığı dönüşüm projeleri kapsamında ele alınan endüstriyel alanlarda ise yeni yapılanmayla beraber Strazburg bölgesi Almanya tarafındaki komşu kentlerini de etki alanı içerisine alacak şekilde planlanmış ve bu doğrultuda, 1969 yılından itibaren pek çok kanunla yatırımların

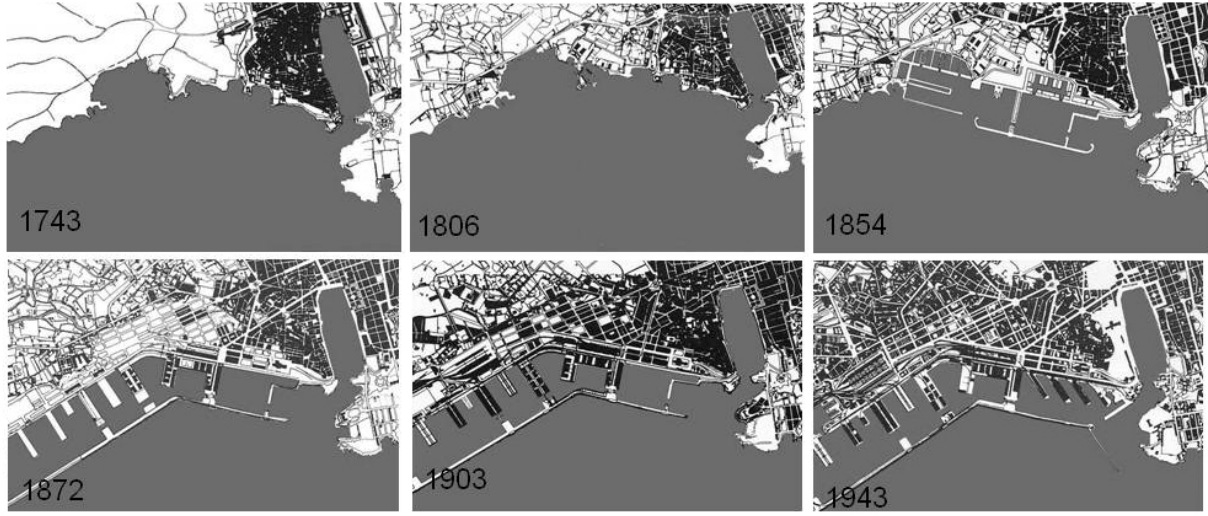
kolaylaştırıldığı bir teknopol alanı olarak yatırımları çekmesi düşünülen bölgenin Almanya'nın Yukarı Ren Bölgesi ile beraber yoğun olarak bio-teknoloji yatırımlarını çekmesi sağlanmıştır. Fakat tüm bu dönüşüm projeleri, bu projeler kapsamında yeniden inşa edilen yerleşim alanları, etkileyici tarihi kent merkezi, bu merkezle dönüşüm kapsamında ele alınan bölgeler arasında kurulan sıkı ilişkilere ve Avrupa Birliği'nin iki başkentinden biri olmasına rağmen Strazburg kenti halen Fransa'da Paris, Lyon ve Marsilya gibi üst düzey bir kent durumuna gelememiştir.



Şekil 4.12. Strazburg limanı ve kentle ilişkisi [7]

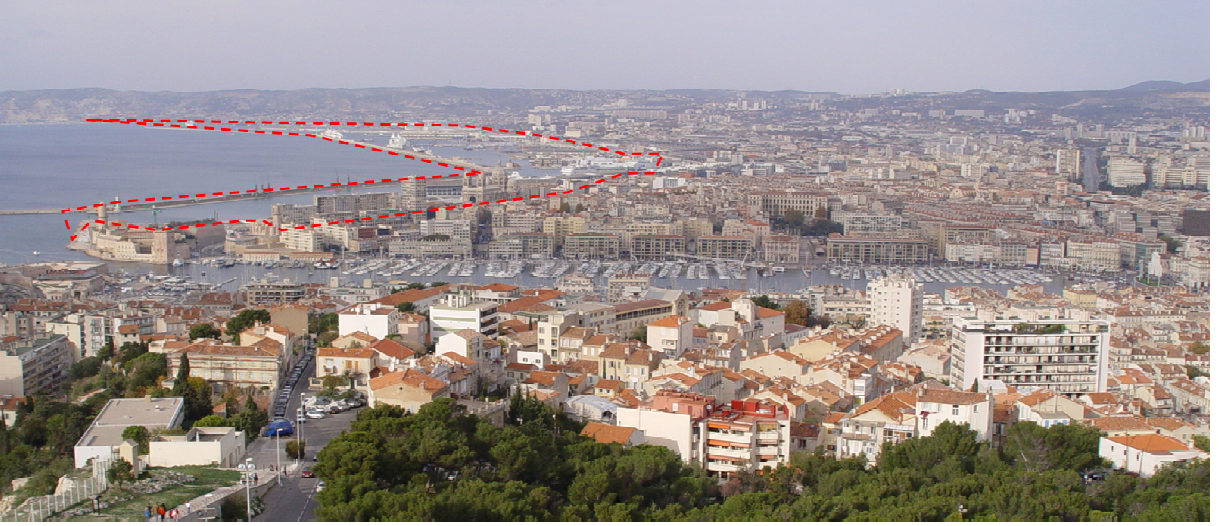
Fransa'nın ikinci büyük kenti Marsilya'da ise sorunlar Strazburg'a göre çok daha ciddi boyutlara ulaşmış, sonrasında kentsel dönüşüm projeleri kapsamında mahalle sağlıklılaştırmaları ve kentsel planlamaların yapılması gündeme gelmiştir. M.Ö. 600'lerde Phocaea'dan (günümüzde Eski Foça olarak bilinen yerleşim) göç eden denizcilerin kurduğu bu Akdeniz kenti, Sezar tarafından 49 yılındaki istilası sonrasında ticaret kenti olma yönünde ilerlemiştir. Kent Fransız sömürge sisteminin büyümesi, kentin altyapı sistemlerinin güçlendirilmesi ve Süveyş Kanalı'nın etkisiyle modern dönemin en önemli ticaret merkezlerinden biri olmuştur. Endüstriyel açıdan ilerlemesinin yanı sıra, deniz ürünlerindeki zenginliğiyle ve dünyanın en kaliteli kiremitlerinden birinin çıkış noktası olmasıyla da bilinirliğini arttırmıştır. Marsilya ayrıca Fransa'nın en yüksek eğitim seviyesine sahip kent oluşu ve 45.000 üniversite öğrencisiyle oldukça büyük, önemli bir üniversite kenti olarak da ön plandadır.

Ticaretin kentin kalkınmasındaki belirleyici etkisi liman bölgesinin de sürekli olarak gelişmesini sağlamıştır. Alan olarak da süreç 20. yüzyıl ortasına kadar sürekli olarak büyüyen liman bölgesi 1966'da özerk liman işletmesi 'Port Autonome de Marseille' kurulduktan sonra daha planlı bir şekilde gelişimini sürdürmüştür. Özerk işletme 20. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan dönüşüm sürecinin bugünkü halini alabilmesi ve küresel sermayenin yatırımlarıyla hızlanan bir şekilde sürekli ivmelenerek devamı için en fazla çalışma yapmış kurumlardan biri olarak da ön plana çıkmıştır.



Şekil 4.13. Marsilya liman bölgesinin 18. - 20. yüzyıllar arasındaki gelişimi ve kentle ilişkisi. Bütün bu gelişim süreçleri kentte iş gücü açığının da sürekli olarak gündemde olmasını sağlamış ve kent neredeyse kurulduğu tarihten itibaren ciddi boyutlarda göç almıştır. Bugün Marsilya Fransa'nın en kalabalık varoş bölgelerinden bir kısmına sahiptir. Bu yapılanma da sürekli olarak kentte bir güvenlik sorununun gündemde olmasını beraberinde getirmiştir. Dönüşüm ve sağlıklılaştırma projeleri yapılan alanlarda da çözülmesi istenilen en önemli problemlerden birisi bu güvenlik açığıdır.

1995'ten itibaren hızlanan dönüşüm çalışmaları 12 Akdeniz ülkesinin imzaladığı, Avrupa Birliği tarafından desteklenen Barselona Protokolü çerçevesince projenin gelişim bölgesi içerisinde yer aldığı 'Euromediterranee' projesi hazırlanmış ve kent genelinde uygulanmaya başlanmıştır. Ekonomik ve endüstriyel faaliyetlerin mekânsal örgütlenmesinin değişiminin etkisi Marsilya'da da ciddi olarak hissedilmiş, fakat Euromediterranee projesinin hedeflerinden olan Güney Avrupa ile Akdeniz'in en önemli iş ve çekim merkezi olma arzusu kente uluslararası sermayenin çekilmesi, yatırım yapabilmeleri için her türlü imkân ve kolaylığın sağlanması amacıyla yapılacak çalışmaları beraberinde getirmiştir.



Şekil 4.14. Marsilya kent merkezi ve dönüşüm çalışmaları yapılacak liman bölgesi (B.Haznedar arşivi)



Şekil 4.15. Euromediterranee kentsel dönüşüm projesi alanları [8]

Dönüşüm projesi sadece liman alanlarının yenilenmesini değil, ana tren istasyonu Saint-Charles'ı, Marsilya'nın eski kent merkezini, büyük bir bölümü 19. yüzyılda inşa edilen yüksek kalitedeki yapıları barındıran La Joliette bölgesini, Rue de la République'i, La Belle de Mai bölgesini ve liman alanları dâhilinde oluşturulan Cité de la Méditerranée bölgesini de içerecek şekilde yapılması öngörülen bir projedir. 2000 yılında başlatılan ve 10.000 yeni kullanıcının kent merkezine dâhil edilmesinin hedeflendiği dönüşüm çalışmaları kapsamında 2012 yılına kadar 600.000 m<sup>2</sup>'lik bölümü ofis binası, 400.000 m<sup>2</sup>'lik bölümü konut, 200.000 m<sup>2</sup>'lik kısmının da kamusal ve kentsel kullanımın kalitesini arttıracak mekânların kurgulanmasına ayrılacağı 1.200.000 m<sup>2</sup> yeni inşaat yapılması planlanmıştır. Bu yeni yapılaşmalarla beraber eski kent dokusunda yer alan pek çok konut bölgesi yenilenerek liman alanlarında yapılan dönüşümün kent merkeziyle ilişkisi de kuvvetlendirilecektir.



Şekil 4.16. Marsilya eski liman bölgesi girişinde açık kamusal mekân kullanımı önerisi [8]

Kentin merkezinde ve denizle birleştiği bölgelerde yer alan büyük marinayla istasyonlarla direkt olarak ilişki kurabilecek olan eski liman bölgelerinin dönüşümü sürecinde ön plana çıkan açık kamusal alanların kurgusu, oldukça yoğun bir şekilde yapılaşmış olan eski kent dokusu ve kent kullanıcıları için kaliteyi oldukça arttıracak mekânlarla rekreatif alanların oluşumunu sağlamıştır. Bu açık kamusal mekânlar kentte düzenlenen sosyal faaliyetlerde ve festivallerde aktif olarak kullanılarak çok sayıdaki göçmen yerleşimlerinin bulunduğu çevre mahallelerinde ve ilişkili alanlarda da refah seviyelerinin artmasıyla beraber bölgenin gelişimini sağlamıştır.



Şekil 4.17. Kentsel dönüşüm projeleri kapsamında yenilenen liman alanları (B.Haznedar arşivi)

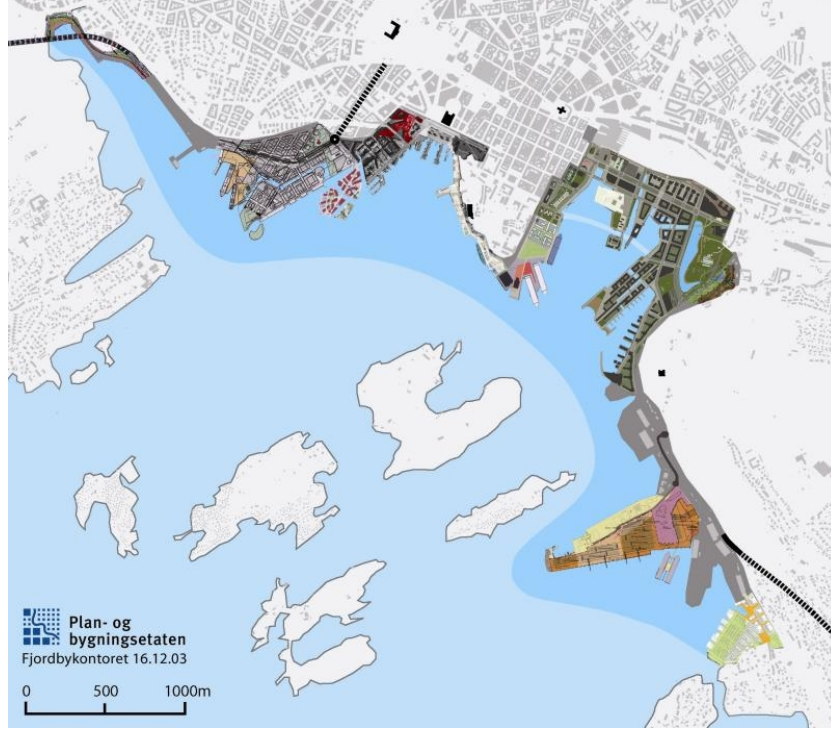


Şekil 4.18. Göçmenlerin yoğun olduğu yerleşim bölgelerindeki yenileme ve inşaa faaliyetleri (B.Haznedar arşivi)

Yapılan kentsel dönüşüm projeleri kapsamındaki tüm düzenlemelerle beraber uluslararası yatırımlarda kolaylıklar sağlanan alanlarda turistik ve kültürel amaçlı kullanımla, bu kullanımın kalitesinin de bu çalışmalarla beraber yükselmesi amaçlanmıştır. Çalışmaların kısmen başarılı oldukları gözlemlense de, özellikle göçmenlerin yoğun olarak yaşadığı La Joliette bölgesinin çevresindeki mahallelerde bu çalışmalara yönelik güçlü tepkilerin oluştuğu bölgeyi gezerken net olarak anlaşılabilir. Ülke genelinde önceki senelerde pek çok kez patlak veren göçmen isyanlarının ateşleyicisi olan olayların yaşandığı bir kent olan Marsilya'da, bölgelerin tamamen boşaltılmadığı ve halen pek çok göçmenin yaşadığı bu bölgelerde evlerinin veya ofislerinin hemen üzerinde çalışan inşaat vinçlerinin (bkz. Şekil 4.18) olumlu olarak karşılanacağını, tepki çekmeyeceğini düşünmenin ve beklemenin de oldukça yersiz olacağı ortadadır.

#### 4.2.5.6. Kuzey Avrupa Kentleri ve Oslo Fiyort Kent Dönüşüm Projesi

Nüfuslarının oldukça büyük bir kısmının güney bölgelerinde yer aldığı Kuzey Avrupa ülkeleri de yenilenen yapılanmalar ve kentsel kullanımlarda meydana gelen değişimler neticesinde eski liman kentlerinde yeni yapılanmalara gitmiştir. Bölge ülkelerinden İsveç ve Finlandiya'da, kıyı kentlerinde işlevini yitirmiş eski sanayi yapıları ve liman yerleşkeleri yeni projeler kapsamında ele alınıp, bu alanlar için dönüşüm projeleri üretilmiştir. Kopenhag ve özellikle Oslo'da yapılan kapsamlı çalışmalar, dikkat çeken mimari özellikleriyle ve farklılıklarıyla da tüm dünyanın ilgisini çekmiştir. [9]



Şekil 4.19. Oslo kenti fiyortları ve kentsel dönüşüm proje alanları [10]

Norveç'te ise, ülkenin güney-batısında Torbjørnskjær ve Færder fenerleri arasında kalan Oslo fiyortları yaklaşık 2 milyon kişinin yaşadığı bu bölgenin 1,7 milyon kişilik nüfusa sahip büyük bölümünü kapsamaktadır. Geçmişte kenti ele geçirmek üzere yapılan saldırılarda karaya çıkılan ve konuşlanılan bu bölgelerde savunma işleviyle tasarlanmış yapılarla beraber liman bölgeleri de bulunmaktadır. Güncel kullanımda bu iki işlevin de eskisi kadar etkin olarak kente katkılarının olmaması, liman işlevinin farklı alanlarda çözülmeye çalışılması Oslo fiyortları için yeni kentsel dönüşüm projelerinin hazırlanmasını beraberinde getirmiştir. Bu çalışmalar liman alanlarında yapılmış dönüşüm projelerinin en büyüklerinden biri olarak da dikkatleri çekmektedir.

Diğer bölgelerden verilen örneklerden farklı olarak Oslo'daki çalışmalar henüz çok yeni sayılabilir. Fikir ve planlama açısından 20. yüzyılın sonlarında başlayan çalışmalar ancak 21. yüzyılın ilk bölümünde somut sonuçlara yol açabilecek projelerin ortaya konmasını sağlamıştır.

Özel sermayenin girişimleriyle kentsel tasarım projeleri yapılması düşünülen bu alanlar için uluslararası mimarlık ofisleri yerine kente ve alana daha fazla hâkim olan yerel ofislerden proje önerileri istenmiş ya da Tjuvholmen bölgesinde olduğu gibi projelerin yarışmalarla temin edilme yoluna gidilmiştir.



Şekil 4.20. Oslo Filipstad yeni liman alanları tasarımı [11]

Kentsel dönüşüm projeleri yapılacak alanlar arasında dikkat çeken bir alan olan Tjuvholmen bölgesinde Oslo Liman İşletmesi tarafından açılan yarışma sonucunda Utsyn önerisi uygulanmak üzere seçilmiş ve bu öneri doğrultusunda alan konut bölgeleri, alışveriş alanları ve ofis yapılarıyla beraber yapılacak müze, kültür merkezleri ve bilim merkeziyle bölgenin bir kültür sanat merkezi olması hedeflenmiştir. Liman işlevinin terk edilmesinin ardından alanda limandan geriye kalan endüstriyel arkeoloji ürünleri yeni yapılan projelere dâhil edilerek aynı zamanda bir açık hava müzesi oluşması sağlanmıştır.

Liman bölgelerinin bir kısmının Filipstad bölgesine kaydırılması ve Aker Brygge ile Filipstad bölgelerindeki konut ağırlıklı çalışmaların da Tjuvholmen’de yapılan çalışmalarla beraber değerlendirilip, yeni yapıların klasik kent planının bir devamı niteliğinde ve rıhtıma doğru büyüyen yeni bir kentsel odak alanı oluşturulması sağlanmıştır.

Genel olarak bölgeye bakıldığında çalışmaların oldukça iyi planlandığı ve belirlenen tarihlerde uygulanmaya başlandığı görülebilir. Kültürel kimlik kazandırılmasının ön planda tutulduğu alanlarda bu doğrultuda önemli kesişim noktalarında kentsel odak olacak olan bu işlevlere sahip yapıların kurgulanması da kentsel kurguda ön plana çıkmış, çevresindeki yeni konut ve ofis dokusunun kalitesini arttıracaktır.

## **5. KUZЕЙ ve KUZЕЙ-BATI ALMANYA'DAKİ KENTSEL DÖNÜŞÜM SÜREÇLERİNİN RUHR BÖLGESİ ve HAFENCITY HAMBURG ÖRNEKLERİ ÜZERİNDEN İNCELENMESİ**

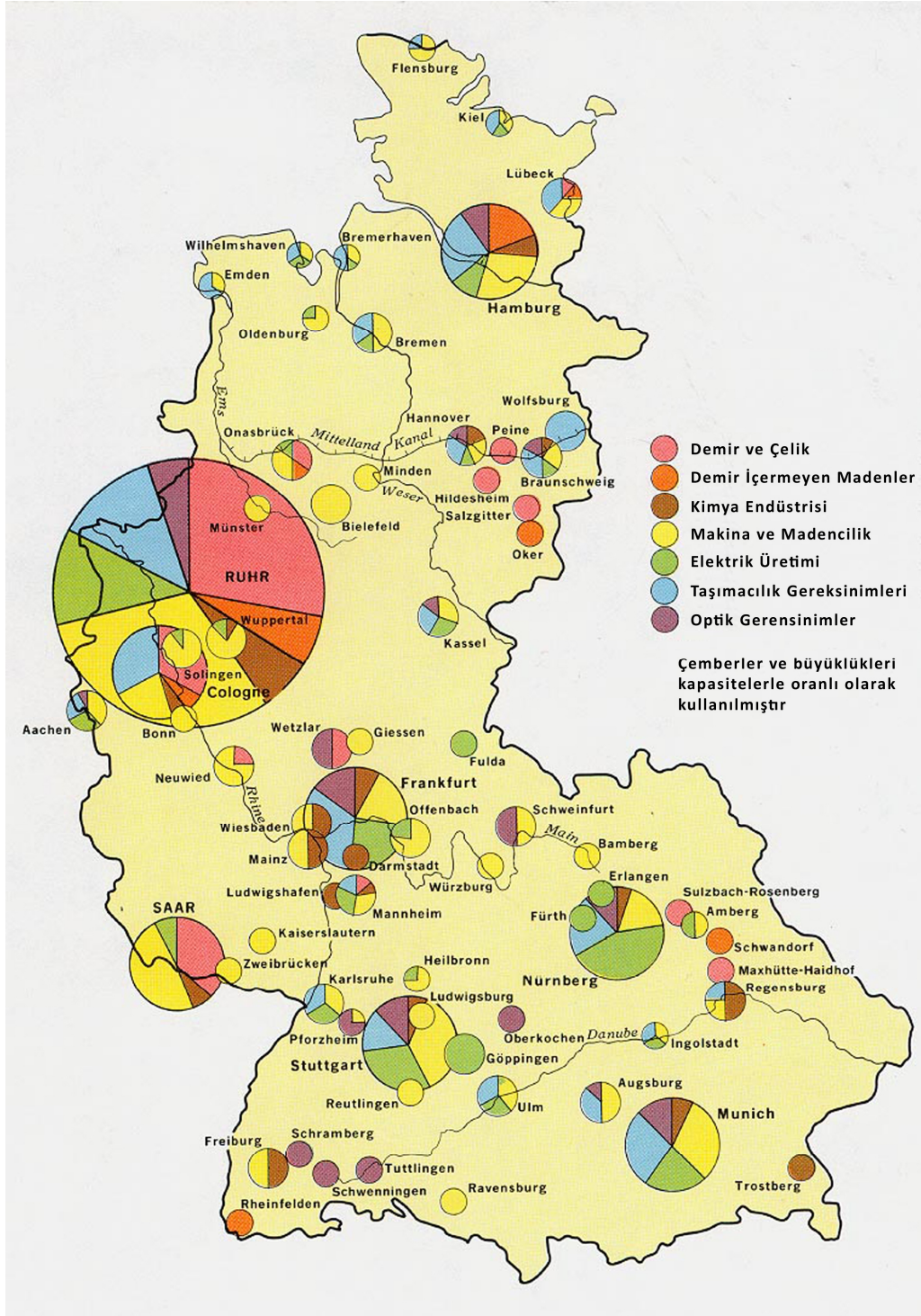
20. yüzyıl sonu ile 21. yüzyıl başında dönüşüm süreçleri geçiren endüstriyel alanlar arasında liman kentleriyle bu işlevin kent genelinde yer alan ilişkili alanlarının ve sektörlerinin geçirdikleri değişim süreçleri ön plana çıkmaktadır. Çalışma kapsamında ele alınan kentler ve dönüşüm projelerinde de kent merkezlerinde yaşanan bu dönüşüm süreçlerinin yoğun olarak bu alanlarda veya bu alanlarla ilişkili olarak gerçekleşmiş olduğu da görülebilir. Liman bölgeleri gibi sanayileşme süreci boyunca özellikle daha korunaklı kentlerde yapılmış olan fabrika yapıları da bu dönüşüm çalışmalarına ciddi olarak konu olmuş alanlardır. Bu alanlarda yapılan dönüşüm çalışmaları liman bölgelerinden farklı olarak mimari yaklaşımın daha belirleyici olduğu çalışmalar olarak öne çıkmaktadır. Fakat mimari yaklaşımı doğrultusunda ön plana çıkmış olan bu çalışmalar da genel bir dönüşüm projesi kapsamında ele alınmış olan süreçlerdir. Bu süreçlerin de yine endüstri alanlarında görülen işlevsel değişimlerle birçok kez rastlanılan eski ve orijinal işlevlerinin kaybolması sonucunda yapıların niteliklerini yitirmesi, böylece kullanımının da büyük ölçüde ortadan kalkmış olmasıyla ilgili olduğu görülmektedir.

### **5.1. 20. Yüzyıl Sonunda ve 21. Yüzyıl Başında Almanya'da Endüstriyel Alanlarda Görülen Değişim - Dönüşüm Çalışmalarının Kente ve Mimarlık Ortamına Etkileri**

'Eski Dünya' Avrupa'nın her zaman, her konuda lider ülkesi olmak isteyen ve 1918'e kadar bir imparatorluk olan Almanya, bu tarihten sonra hızlı bir değişim süreci geçirmiş, 1929'da ise bütün ülkelerin ekonomilerine ciddi ve kimi zaman da kalıcı zararlar veren büyük krizle beraber yüksek enflasyonun yol açtığı ciddi sıkıntılarla ekonominin çökme noktasına gelmesiyle beraber Almanya'da gelecek için her türlü bakış açısı ele alınmış, en sert komünist yaklaşımlardan serbest piyasanın en kuvvetli uygulanabilirliğini sağlayacak sistemlere kadar her türlü yaklaşım tartışmaya açılmıştır. İmparatorluk sonrası, Weimar Cumhuriyeti ve sonrasında da Hitler rejiminde devletin hâkim olduğu ekonomik düzenle beraber demiryolu sistemine, enerji sektörüne, posta - telefon - telgraf sistemine yapılmış olan yatırımlara ağırlık vermiştir.

Almanya'daki kentsel ve endüstriyel yapılanmalar incelendiğinde, endüstrileşme sürecinin 19. yüzyıl sonlarına doğru, İngiltere'den çok sonra başlamış olmasına rağmen, hemen 20. yüzyıl başında endüstrileşmenin baş aktörü İngiltere'nin iki katı kadar çelik üretimi yapmaya başladığı görülebilir. Günümüzde de iki ülke arasında halen devam eden teknolojik gelişmişlik rekabetinin temelleri de o günlere dayanır. Demiryolu sistemindeki gelişim, ticaret filolarının çoğalması, makineleşmenin ve makine teknolojilerinin gelişimiyle beraber silah

üretiminin, cephanelerin ve silah teknolojilerinin de ilerlemesi sonucunda silahlanma yarışının temellerinin atılması gibi gelişmelere ek olarak bugün içerisinde çok sayıda kenti barındıran Ruhr Bölgesi (Ruhrgebiet) başta olmak üzere ülkenin pek çok yerinde dönüşüm çalışmalarına konu olan çok sayıdaki kullanımını yitirmiş demir - çelik fabrikalarının kuruluşları da gelişen sektörlerle beraber artan kullanımları doğrultusunda bu tarihlerde gerçekleşmiştir.



Şekil 5.1. Almanya'daki Ana Endüstriyel Alanlar Haritası [12]

Gelişim süreci boyunca Orta Avrupa'ya uzanan taşımacılığa elverişli akarsuların Almanya'dan açık denizlere ulaşıyor olması, bu güzergâh boyunca yer alan kentlerde meydana getirdiği gelişmelerin diğer Avrupa ülkelerinden çok daha fazla olması ve endüstriyel olarak hem eyaletlerin hem de bütün ülkenin iç bölgelerine doğru bir gelişim sürecinin bu taşımacılığa elverişli nehirlerin kullanımının yoğunlaşmasıyla oluşmuş olması da bu sürecin olumlu etkileriyle oluşmuş gelişmeler olarak değerlendirilebilir. Bu sayede özellikle Almanya'nın tüm dünyaya kafa tuttuğu dönemlerde lojistik açıdan ciddi olarak ihtiyaç duyduğu demir - çelik üretimi ve kömür madenleri üzerine yoğunlaşan alanlarla yapıların tüm dünyaya açılımı da oldukça kolaylaşmıştır. Bu yaklaşım kentler ve eyaletler arasındaki rekabeti arttırmış, aynı zamanda bir dengeyi de beraberinde getirerek liman bölgelerini barındıran kıyı kentleriyle birlikte iç kesimlerde yer alan kentlerin de aynı hızda gelişimlerini beraberinde getirmiştir.

Bu gelişim sürecini ortaya çıkaran ve gelişiminde etkin bir role sahip olmasının yanında kendisi de temelde bu gelişim sürecinde sürekli olarak değişime tabi olan yapılanmanın sonraki dönemlerde farklılaşması kentlerin merkezlerinde meydana gelen kentsel kullanım değişikliklerini meydana getirmiş ve bir takım sorunların oluşmasına neden olmuştur. Başta büyük metropollere doğru olmak üzere kent dışına verdikleri göç, genç nüfusun yaşlı nüfusa göre oranının sürekli olarak azalması, değişen üretim yöntemlerinin getirisi olarak ortaya çıkan işsizlik problemi, üretimin ve fabrikalar başta olmak üzere endüstriyel alanların Doğu Avrupa ile Asya ülkelerine kaydırılması, sosyal çevrede ortaya çıkan olumsuzluklar ve tüm bunlarla beraber yönetimler tarafından genel bir ihmal edilmişlik durumu gibi bu alanlarla birlikte kentlerde çözüm bekleyen güncel sorunlar genel olarak daralan kentler (shrinking cities) sendromu başlığı altında toplanabilir. Kent merkezlerindeki endüstriyel alanların ve her ne kadar yapıldığı yıllarda kent merkezinde yer almamış olsa da bugünkü yapılanmada kent merkezlerine oldukça yakın olmalarından dolayı liman alanlarının, artık günümüzde kentlerin farklı doğrultularda gelişmesinden dolayı yapılan çalışmaların ve dönüşüm projelerinin kentlerde meydana gelmiş olan tüm bu sorunlarla başa çıkabilmesi, çözüm önerileri geliştirebilmesi için oldukça kapsamlı olarak ele alınmalarını zorunlu kılmıştır.

Avrupa Birliği'nin de kuruluş sürecinde, kuruluş sözleşmelerinde temel alınan Avrupa Kömür ve Çelik Birliği'nin (European Coal and Steel Community) Fransa ile birlikte iki kurucusundan biri olan Almanya bu birlikteliğin oluşmasını sağlayan alanların, bu birliktelikle çözüm bulunması hedeflenen bu alanlardaki sorunların büyük bir kısmına da sahip olan taraftır. Avrupa Kömür ve Çelik Birliği dâhilinde sorunlara ve iktidar paylaşımına

çözümlerin üretilmesi, konu olan endüstriyel alanların belli bir süre daha etkinliklerini korumaları, bu alanlara sahip kentlerin de hem ekonomik hem de sosyal açıdan üst seviyede bir gelişmişlik düzeyine sahip olmaları sağlanmıştır. Fakat sonraki yıllarda, değişen üretim yöntemleri, anlayışlarıyla temel yaklaşımlarda meydana gelen farklılaşma ve pek çok diğer etmen neticesinde birçok sorunla boğuşmaya çalışan kentler, bugün bu çözüm üretme sürecinde de en büyük desteği kendileri üzerinden oluşturulan Avrupa Kömür ve Çelik Birliği'nin sayesinde ciddi bir boyut almış olan Avrupa Birliği yapılanması ve Avrupa Birliği fonlarından görmektedirler. Bu fonlardan birçok Avrupa kentinde yapılan projelerde olduğu gibi Almanya'dakilere de ciddi kaynaklar aktarılmaktadır. Aynı zamanda sadece endüstrileşmiş alanlar değil, çözüm önerileri kapsamında Ruhr Bölgesi endüstriyel alan gelişimleri ve Köln-Bonn tarım sahalarının bütün gelişim sürecinde projelerde etkin bir şekilde ele alınması gibi bu kapsamda tarım arazileri de Avrupa Birliği fonları ve sağlanan kolaylıklarla desteklenmektedir. Bu yaklaşımın beraberinde getirdiği bütünlük ve birliktelik de tüm bu alanların birbirleriyle ilişkili bir şekilde gelişim süreçlerini sürdürmelerini sağlamaktadır.

Bütün bir tarihsel süreç boyunca gelişimi, sonrasında daralan kentler sendromunun ciddi ve yıkıcı etkileri birleştiğinde kentlerin sahip olduğu büyük endüstriyel alanlar için üretilen çözümlerle bu alanlarda yapılan mimari çalışmalar son dönemde diğer alanlardaki çalışmalara oranla oldukça fazladır. Alman kentlerinde açılan yarışma projelerinin çok büyük bir çoğunluğu da bu alanlar için çözümler üretilmesi amacıyla gerçekleştirilmektedir. Kimi zaman genel mimarlık yapma eyleminin neredeyse sadece kentsel dönüşüm çalışmalarıyla sınırlı kaldığı bile gözlemlenebilmektedir. Eleştirilebilecek birçok noktaysa beraber bu çalışmalar artık tüm dünyada etkin olarak uygulanan dönüşüm çalışmalarına öncü olacak şekilde başarılı örnekler olarak da öne çıkmaktadırlar.

Kentsel dönüşüm ve yenileme çalışmaları kapsamında bütüncül bakış açıları doğrultusunda ele alınan alt bölge çalışmalarında da belirlenen genel yaklaşımlarla endüstriyel alanların dönüşümü ve bu alanlardaki yaşam kalitelerinin artırılması sağlanmaya çalışılmaktadır. Kuzey ve kuzey-batı Almanya'da kentlerin pek çok farklı bölümünde yer alan bu alanların önde gelenlerinden biri olan liman bölgeleriyle ana liman kentlerinden uzak yapılanmış olan endüstriyel alanlarının güncel problemlerinde benzerlikler, süregelen dönüşüm süreçlerinin ve yaklaşımlarının ortak yönleri olduğu gibi kimi zaman birbirlerinden ciddi farklılıklar da içerirler. Günümüzde de büyük bir liman kenti olan Hamburg'da liman bölgelerindeki değişim ve dönüşüm süreci incelendiğinde kent merkeziyle entegrasyonu kente

getirilerinin Ruhr Bölgesi'ndeki endüstriyel alanlardan, işlevini yitirmiş olan endüstriyel yapıların yeniden ele alınışlarından ve yeni kullanımlarına yönelik yaklaşımlardan farklılıklar içeriyor olması da bu kapsamda incelenebilir. Geçmişte neredeyse iç içe geçmiş olan ve taşımacılığa uygun nehirler sayesinde sıkı bir şekilde birbirleriyle bağları olan bölge kentlerinin, bugünkü kullanımlarında ortaya çıkan sorunların çözümünde ön planda tutulan yaklaşımlarla beraber kente getirileri ve kent merkezlerinde yer almalarının etkisiyle bu alanlarda oluşumunu sağladıkları değişimlerin de dolayısıyla birbirinden farklı oldukları görülebilir.

## **5.2. Ruhr Bölgesi Endüstri Alanlarının Dönüşümü**

Almanya'nın Kuzey Ren - Vestfalya (Nordrhein - Westfalen, NRW) eyaletinde 5,3 milyon kişinin yaşadığı, Ren, Ruhr ve Lippe nehirleriyle çevrelenen, bölgenin batısından doğusuna doğru Duisburg, Oberhausen, Bottrop, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Herne, Hamm, Hagen ile Dortmund kentlerini içine alacak şekilde tanımlanan bölge Ruhr Bölgesi (Ruhrgebiet) veya Ruhr Metropoliten Alanı olarak anılmaktadır.

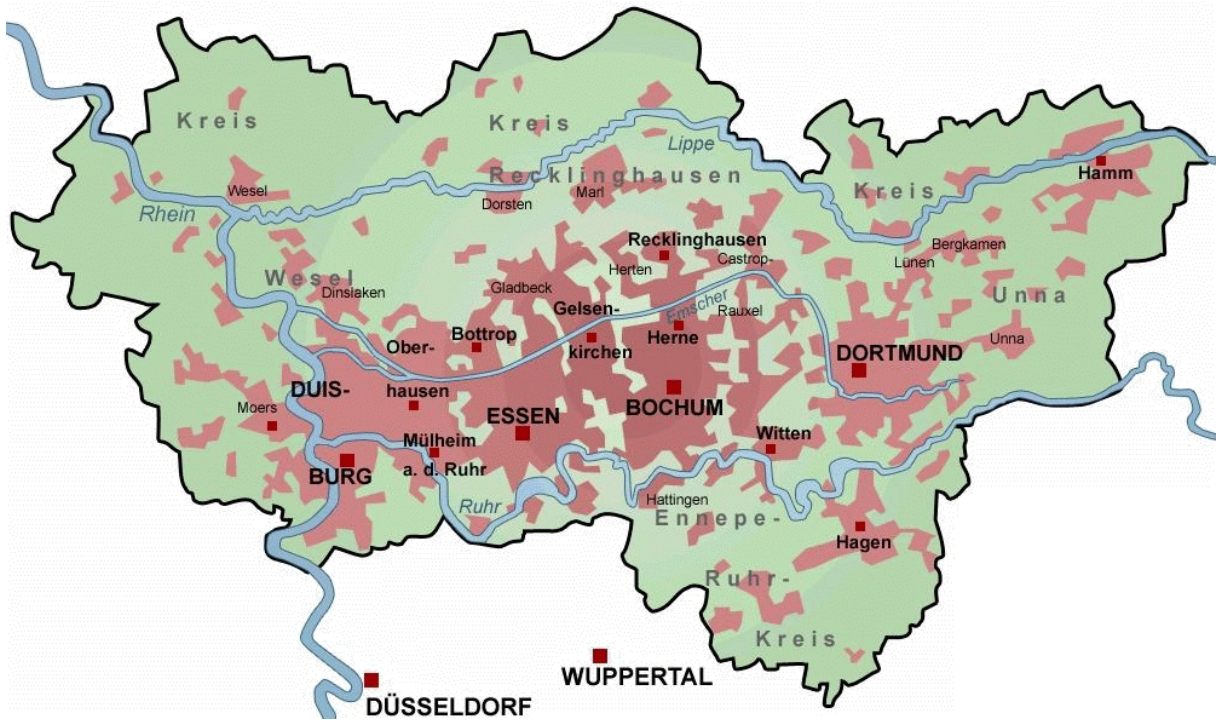
Avrupa'nın beşinci büyük metropoliten alanı olan bu bölgede, zengin maden yataklarıyla kullanımları başta olmak üzere kentlerinin ekonomik ve sosyal ilişkileri, üretim bazında ortaklıkları, birbirlerine olan yakınlıkları ve ulaşımın kolayca gerçekleştirilebilmesi de bu birlikteliğin oluşumunda önemlidir. Ren Nehri'nin de etkisiyle ticaretin ve endüstrinin hâkim olduğu yapılanma aynı zamanda eyalet başkenti Düsseldorf ile yakınlığı, diğer bir büyük metropol kent Köln ile Ren üzerinden olan sıkı bağlantısı ve Almanya'nın batı sınırında, dolayısıyla da Avrupa'nın tam ortasında yer alan bir bölge olmasından dolayı da ticaret ve endüstrinin etkisinin sadece yerel bazda kalmadığı, bütün Avrupa için önemli bir merkez konumuna geldiği söylenebilir. Bu liderliğini, günümüzde üretim yöntemleri, diğer sistemlerde meydana gelen değişim ve dönüşümler doğrultusunda sürdüremediği söylenebilse de bölgenin kültür başta olmak üzere pek çok açıdan halen oldukça aktif bir yapılanmaya sahip olduğu da gözden kaçırılmamalıdır.

### **5.2.1. Ruhr Bölgesi'nin Tarihsel Gelişim Süreci**

18. yüzyıl sanayi devrimi sonrasında hızlı bir şekilde gelişen Ruhr Bölgesi'nde bu süreç boyunca kömür alanları, madencilik ve çelik üretimi baş aktör olarak ön plana çıkmaktadır. 20. yüzyıl başına kadar süregelen bu gelişim ve üretim 1923 yılında Ruhr bölgesinin Fransızlar tarafından işgal edilmesiyle sekteye uğramıştır. Almanya'nın Fransa'ya yapacağı maden sevkiyatında 1. Dünya Savaşı sonrası yaptığı taahhütlerin yerine getirilmesinde oluşan

sıkıntıları bahane eden Fransız yönetimi 1921’de Düsseldorf, Duisburg ve Ruhrort’u işgal etmiş, 1923’te de Belçika birliklerinin de Fransız ordusuna katılımıyla beraber tüm Ruhr Bölgesi’ni işgal altına almıştır.

Bu işgallerin ardından 2. Dünya Savaşı’nı ve savaş sırasında zengin maden yatakları ve fazlasıyla verimli endüstriyel yapılanmasından dolayı öncelikle bombardımana tutulan alanlardan olan Saar ve Ruhr Bölgeleri’nin tüm bu olumsuz etkilerle beraber genel yapılanması neredeyse bitme noktasına getirmiştir. Savaş sonrasında Ruhr Bölgesi ve buradaki üretim tesisleri Almanya Federal Cumhuriyeti’nin (Batı Almanya) kontrolüne bırakılmış gibi gözükse de Fransa’nın Monnet Planı kapsamında uluslararası bir çerçevede yönetime ve işleyişe kavuşturulmuştur. Uluslararası Ruhr İdaresi (International Authority for the Ruhr / IAR) oluşturulmuş, Almanya’nın soğuk savaşın etkileriyle kilit bir role kavuştuğu 1957 yılına kadar tümüyle Alman hâkimiyetine girmemiştir. Bu tarihten sonra bu alanlar bu kez soğuk savaşın sıkıntılarını yaşamış ve Sovyetler Birliği’nin soğuk savaş sırasında Almanya’ya saldırdığı yer olan Fulda Geçidi (Fulda Gap) ile beraber Kızıl Ordu tarafından birincil hedef olarak ilan edilmiştir.



Şekil 5.2. Ruhr Bölgesi Haritası [13]

Endüstriyel alanlar aynı zamanda Almanya için gelecekte ortaya çıkacak sorunlardan dolayı etkilerini çok hissedeceği göç gibi bir takım oluşumları da beraberinde getirmiştir. 19. yüzyıl boyunca Ostflucht göçü olarak bilenen Polonya başta olmak üzere Baltık kıyılarından (o dönem Batı Prusya) ve Silesia Bölgesi’nden (Çekoslovakya yakınları) aldığı işçi göçü

500.000 civarında olan nüfusunun 3,8 milyona yükseltmiştir. Bu dönemde aynı zamanda az da olsa oldukça çekici olan bu alanlar Fransa, İngiltere ve İrlanda'dan da göç almıştır. 2. Dünya Savaşı sonrasında ise endüstriyel alanların tekrar yapılanarak müthiş alman sanayisini tekrar canlandırmaları kapsamında bu kez Türkiye ve İtalya'nın başını çektiği ülkelerden göçmen işçiler Alman hükümetinin daveti üzerine Ruhr Bölgesi'nin ciddi bir farkla başını çektiği endüstriyel merkezlerde çalışmak üzere Almanya yolunu tutmuşlardır.

### **5.2.2. Ruhr Bölgesinde 20. ve 21. Yüzyılda Endüstriyel Alanların Kullanımı**

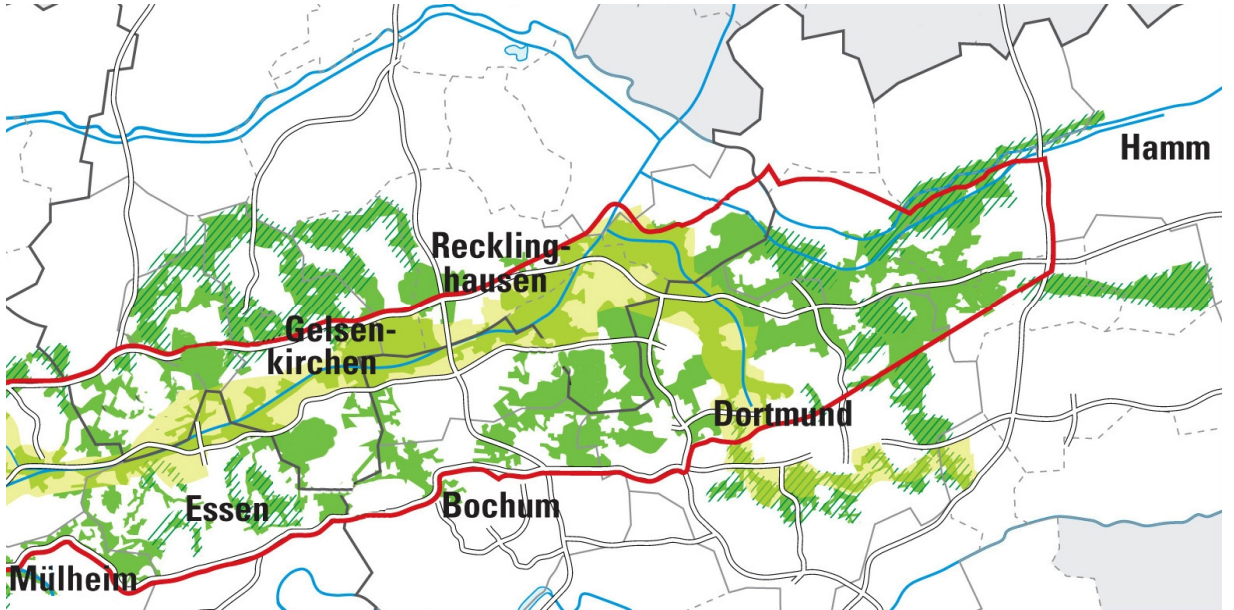
Ruhr, Emscher ve Lippe'nin Ren Nehri ile birleşerek oluşturduğu bu endüstriyel alanların yapılanmasında da bu nehirler fazlasıyla etkin olarak kullanılmıştır. Hem taşımacılık açısından getirileri olmuş, demiryolları ağıyla bütünleşmeleri neticesinde başarılı bir organizasyonel ağ oluşturulmuş hem de atıkların yönetimi konusunda etkin kullanılmıştır. Endüstriyel atıkların tek nehirde toplanmasıyla beraber Ren Nehri'nin diğer kolları aynı zamanda kıyısı olan kentlerde ciddi rekreatif alanların oluşumunu da sağlamıştır.

20. yüzyıl ortalarından itibaren ise kömür maden yataklarında azalma ve maden ocaklarının verimsizliği bölge için ciddi bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu süreçte ağır endüstriyel üretimin de kimi zaman neredeyse durma noktasına gelmiş olması ekonomik faaliyetlerle üretim faaliyetlerinin yeniden ele alınmasını ve planlanma ihtiyacını ortaya koymuştur. Bu doğrultuda güncel teknolojilerin ağırlıklı olarak kullanıldığı yeni sektörlerin kentlerde yapılanmaları ve kentlerin bu doğrultuda yatırım çekebilmeleri için kolaylıklar sağlanmıştır. Hem bu teknolojik yapılanmalar hem de sosyal alanlarda yapılan düzenlemelerle beraber kentsel alanların kalitesinin artırılması sağlanmaya çalışılmıştır.

Faal oldukları dönemde Ruhr Bölgesi kentlerinin fazlasıyla göç almasına neden olmuş, kurulduklarında dışında olmalarına rağmen bu göçlerle beraber hızlı bir şekilde büyüyen kentlerin değişen ve gelişen merkez alanlarının ya içinde kalmış ya da oldukça yakınında yer almışlardır. Tümüyle kentlerin dışında olan bir kısım fabrika yapısı ise zamanla bu fabrikalarda ve kuruluşlarda çalışanlar başta olmak üzere kullanıcıların bu alanlara yakın küçük yerleşim bölgeleri oluşturmasını sağlamıştır. Sonrasında ise bu etkileyici süreçleri geride bırakan Ruhr Bölgesi'ndeki endüstriyel yapılanma işlev değişiklikleri ve üretimin farklı bölgelere taşınmasıyla beraber kent merkezlerinde kalmış boş ve kullanılmayan alanlar olarak güvenlik ile sağlık sorunlarının başı çektiği çok sayıda sorunun da ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ruhr Bölgesi'ndeki dönüşüm faaliyetleri kapsamında da oluşan bu sorunları çözebilmek, alanları tekrar kente kazandırmak için projeler geliştirilmiş ve geliştirilmektedir.

### 5.2.3. Ruhr Bölgesi'nde Yapılan Kentsel Dönüşüm Projeleri, Emscherpark ve route.industriekultur

Daralan kentler sendromu (shrinking cities) kapsamında ele alınan pek çok sorunu çözmek üzere çalışmalar yapan kentler aynı zamanda bu çalışmalarla elde edilecek dönüşüm projeleri kapsamında geçmişle olan bağlarının kopmasından da endişe etmişlerdir. Daha önce Berlin'de benzer bir kentsel dönüşüm çalışması tecrübesi olan Uluslararası Yapı Sergisi IBA'nın (die Internationale Bauausstellung) Mayıs 1988'de gerçekleştirdiği çalışmalar ve verdiği destekle ele alınan alanlar, hazırlanan projeler kapsamında bölgenin hem mevcut sorunlarına çözüm getirilmesi hem de projelerle beraber endüstriyel alanlara verilecek yeni işlevlerin bu alanların ve alanlarda bulunan yapıların geçmişlerine dair bilgi - belgelerden hareketle hazırlanması yönünde karar verilmiştir. Bu doğrultuda 1990'lı yıllardan başlayarak bölgenin çeşitli alanları mimari tasarım ve kentsel tasarım projeleri elde etmek amacıyla yarışmaya açılmıştır, fakat yarışmaya açılmasından daha da önemlisi, bu yarışmalar sonuçlandıktan sonra ciddi bir şekilde kazanan proje ve onunla beraber diğer projelerdeki olumlu yaklaşımlar hızlı olarak uygulanmaya başlamıştır.



Şekil 5.3. Emscherpark çalışma bölgeleri [14]

Ruhr Bölgesi yapısal anlamda çalışmalara konu olan endüstriyel alanlarıyla ön plana çıkmış olsa da, bölge aynı zamanda doğal güzellikleriyle de turist çeken bir bölgedir. Bu özelliği de yapılacak dönüşüm projelerinin ön çalışmalarında ele alınmış ve oluşturulabilecek rotalarla beraber bölgeye gelen turist sayısında da artışın sağlanması hedeflenmiştir. Bu doğrultuda yapısal bazda dönüşüm projeleriyle beraber IBA'nın hazırladığı ve bölge genelinde çok sayıda rekreatif alan düzenlemesini içeren Emscherpark projesi hazırlanmış, IBA

Emscherpark GmbH şirketinin kurulmasını sağlamış ve yapılan çalışmaların diğer alanlarda üretilen projelerle beraber bir bütünlüğe sahip olacak şekilde uygulamaya konulmasını sağlamıştır. Emscher Nehri'nden başlayarak Duisburg ve Hamm'a kadar yaklaşık 100 farklı proje planlanmış, 800 km<sup>2</sup>'lik bir alanda çalışma yapılmıştır. Tüm bu çalışmalar için yapılan hazırlıklar ve etkileyici sunumlarla beraber belli bir kaliteye ulaşan yaklaşımın ile kentsel kurgudaki gelişimin daha ileriye götürülebilmesi için Kuzey Ren - Vestfalya eyaleti yönetimi de IBA'ya bölgenin yapılanmasında etkin bir rol vermiş ve projelerde 10 yıllık süreçte kullanılmak üzere 5 milyar Alman Markı (DM) (bugün yaklaşık 2,4 milyar Euro (€)) hibe etmiştir.

Bütçenin aktif olarak proje çalışmalarında kullanılması ve başarılı çalışmalar ardından 1994'te Emscherpark projesinin ikinci etap çalışmalarına geçilmiştir. İkinci etap çalışmalar kapsamında daha önce yapılanlara ek olarak 5 temel yaklaşım belirlenmiştir. Bunlar;

- Endüstriyel peyzajın geliştirilmesi,
- Emscher Nehri'nin temizlenmesi,
- Yeni ticaret ve eğitim yapılarının yapılması,
- Konut yatırımlarının yapılması,
- Metruk endüstriyel alanların yeniden kullanılmak üzere düzenlenmesidir.

Yapılan projeler artık tümüyle bu doğrultuda ilerlemiş, bölgenin gelişim sürecine damga vuracak işlevini yitirmiş ve metruk durumda bulunan endüstriyel alanların yeniden işlevlendirilerek kullanıma açılması yönünde yapılacak can alıcı çalışmalar ikinci etap kapsamında gerçekleştirilmiştir.

Emscherpark projesi çalışmalarıyla beraber turizmi de canlandırarak çalışmalar yapılması da gündeme gelmiş, dönüşüm çalışmaları yapılacak alanların hem birbirlerine olan uzak mesafeleri hem de bir kısmının çok bilinmeyen yerlerde konumlanmış fabrikalar olmasından dolayı bu alanların tümünü gösteren ve her birine kolayca erişimleri temel alan route.industriekultur hazırlanmıştır. Bu doğrultuda yapılan dönüşüm çalışmalarında yer alan yapılar kültür ve turizmin ön planda tutulduğu yaklaşımlar dâhilinde ele alınmıştır. Her sene milyonlarca turist çeken Kuzey Ren - Vestfalya eyaletinde de turistlerin ziyaret ettiği ve ekonomik olarak ciddi girdiler elde eden bir bölge haline gelmiştir. Böylelikle işlevini yitirmiş alanların yol açtığı ciddi sıkıntılar turizmin etkin olarak projelere dâhil edilmesi ve ekonomik getirileriyle telafi edilmeye çalışılmıştır.

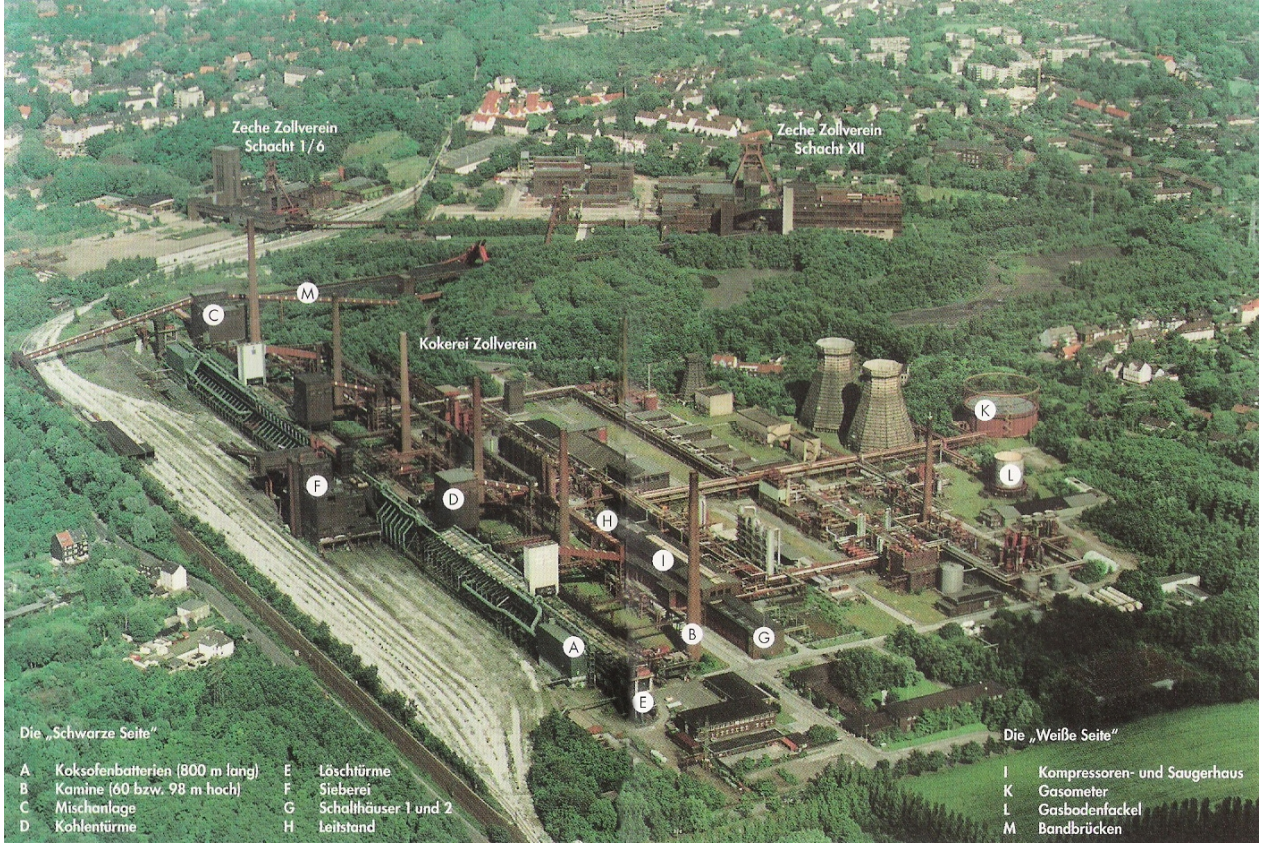




Şekil 5.5. Emscherpark 2010 Master Planı

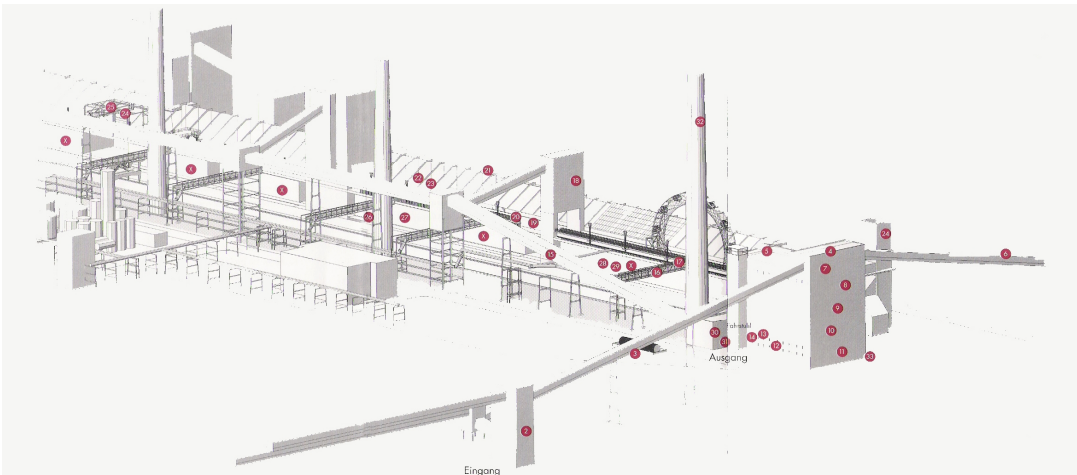
### 5.2.3.1. Zeche Zollverein Dönüşüm Projesi

Essen kentinin kuzeyinde yer alan Zeche Zollverein oldukça büyük ve işlevini yitirmiş kömür işlenen endüstriyel yapılar kompleksidir. 100 hektarlık alanı içerisinde oldukça büyük kuyuları bulunan ve 1847'de üretime başlayan fabrika alanlarında 1986'da son kömür ocağı da faaliyetini durdurmuştur. Zeche Zollverein kompleksi bugün ise dönüştürülerek kültürel amaçlı kullanıma açılmıştır. Maden Kuyusu XII, Maden Kuyusu 1, Maden Kuyusu 2, Maden Kuyusu 8 ile Kokerei Zollverein bölümleri bu dönüşüm çalışması kapsamında ele alınan Schupp ve Kremmer'in imzasını taşıyan dönüşüm projesi ise Rem Koolhaas'ın master planı çerçevesinde hayata geçirilmiştir. Aynı zamanda alan içerisinde fabrika yapısının dışında yeni yapılar da kurgulanarak eğitim işlevinin de projeye dâhil edilmesi sağlanmıştır. Bu yeni eğitim yapıları arasında Avrupa'nın en iyi mimarlık okullarından biri olarak gösterilen Sanaa'nın tasarladığı Zollverein Okulu da bulunmaktadır.



Şekil 5.6. Zeche Zollverein kompleksi, maden kuyuları, fabrika yapısı ve yerleşim yerleriyle ilişkisi

Endüstriyel miras olarak kabul edilen kompleks ve yapıları 2001'den itibaren UNESCO'nun Dünya Kültür Mirası listesinde de bulunmakta, her sene yapılan olağanüstü tanıtım çalışmalarıyla ortalama 800.000 ziyaretçi çekmektedir. Ziyaretçi sayısı her geçen sene oldukça hızlı bir şekilde de artış göstermektedir. Bir dönem kömürle beraber anılan ismi bugün artık Kuzey Ren - Vestfalya Tasarım Merkezi ile ve düzenli olarak bu merkezin dağıttığı oldukça prestijli tasarım ödülüyle anılmaktadır.



Şekil 5.7. Kokerei Zollverein fabrikası gezi rotası ve seyir noktaları

Kendisi başlı başına bir müze olan Zeche Zollverein kompleksi içerisinde bugün bulunan okul ve eğitim yapıları, sergi salonları, ofisler, restaurantlar ve kültür merkezleri bütünüyle tarihle iç içe geçmiş bir ortamda rekreatif kullanım doğrultusunda oluşan yapılanmayla da bütünleştiğinde sadece bölgeye gelen yabancılar değil, bölge kullanıcılarının da sıkça ziyaret ettiği bir alan olma yolunda ilerlemiştir.



Şekil 5.8. Zeche Zollverein gece görünümü

### 5.2.3.2. Bochum'da Jahrhunderthalle Çelik Fabrikası Dönüşümü

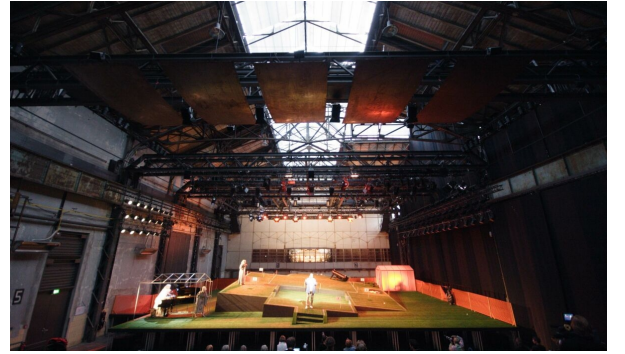
Bochum ise büyük kömür madeni yatakları veya maden işleme fabrikaları olmamasına karşın özellikle çelik fabrikalarının varlığıyla gelişimini sürdürmüş bir kenttir. 20. yüzyıl sonunda ise bu fabrikaların neredeyse tümüyle işlevlerini yitirmiş olmalarından dolayı boş ve metruk bir şekilde varlığını sürdürmüş, Ruhr Bölgesi'nde yapılan kentsel dönüşüm çalışmaları ve yatırımcıların alanlara çekilebilmesiyle yenilenerek kentsel kullanıma tekrar dâhil edilmiştir. Bochum'da ön plana çıkan başarılı ve farklı örneklerden bahsedilebilir.

Jahrhunderthalle, 1842'de The Mayer and Kühne Cast Çelik Fabrikası olarak kurulmuş, 1902'de de Düsseldorf'da yapılan Dünya Sergisi'nde oldukça önemli bir rol üstlenmiştir.

Üretilen en ince çeliklerden bir kısmını üretebilen bir teknolojiye sahip olan tesis sonraki dönemlerde gaz ve elektrik santrali olarak da kullanılmıştır. 1993 yılına gelindiğinde ise yapı tümüyle temizlenmiş, yenilenmiş ve ek binalarla üstleneceği yeni işlevi en iyi şekilde gerçekleştirebilmesi sağlanmıştır. West Park alanının tam merkezinde yer alan yapı bu merkezi konumundan dolayı kültürel ve rekreatif amaçlarla kullanılmak üzere dönüştürülebilecek en uygun yapılardan da biri olarak dikkat çekmiştir. Bir dönem ihmal edilen ve gidişi olmayan alan Bochum'da kent plancılarının 'no-go-area' olarak tanımlamayı seçtiği bölge bugün ise 'RuhrTriennale' başta olmak üzere pek çok müzik ve tiyatro organizasyona ile festivallere ev sahipliği yapmaktadır.



Şekil 5.9. Jahrhunderthalle kültür merkezi ve ek binası [15], [4]



Şekil 5.10. Jahrhunderthalle kültür merkezi iç mekân görüntüleri [16]

Jahrhunderthalle gibi Bochum'da Zeche Hannover'de başarılı bir dönüşüm örneğidir. Eski bir kömür madeni ve işletmeleri olarak tasarlanmış olan yapı, kültürel işlevler ön planda olacak ve rekreatif alanları barındıracak şekilde yeniden başarıyla yapılandırılmıştır. Deutsches Bergbau - Museum ise Bochum'da örnek olarak verilebilecek bir diğer dönüşüm yapısıdır. Eski bir fabrika yapısının başarıyla maden müzesine dönüştürülmüş olduğu çalışma aynı zamanda Ruhr Bölgesinin ana yaşam kaynağı olan madenler ve madencilik sektörünün geçmişini, ne şekilde geliştiğini ve hangi süreçlerden geçip bugüne geldiğini etkileyici atmosferiyle ortaya koymaktadır.

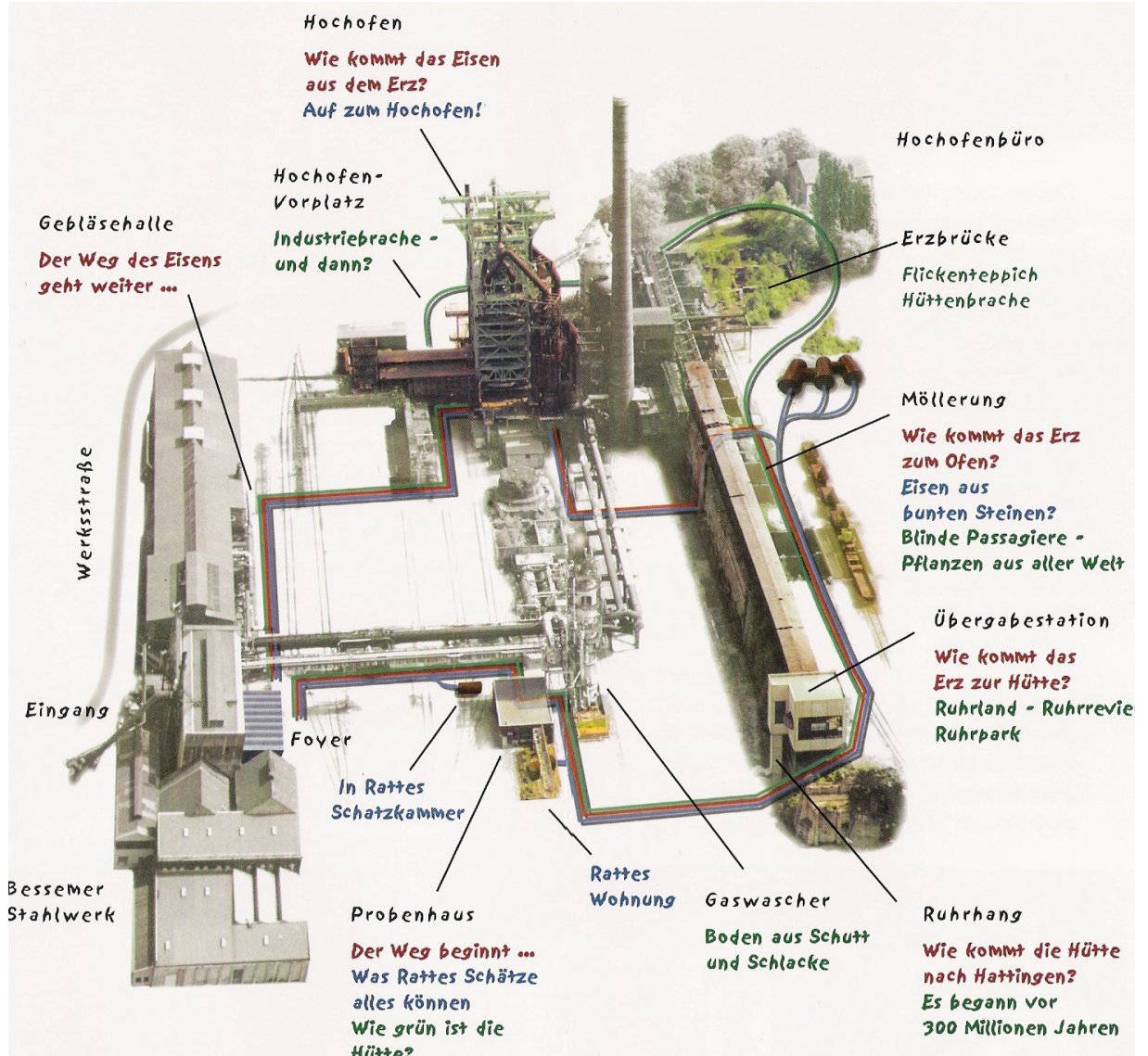
### 5.2.3.3. Henrichshütte Hattingen Dönüşüm Projesi

Ruhr Bölgesi'ndeki en bilinen çelik fabrikalarından olan Henrichshütte 1854'de faaliyete başlamıştır. Demir ve çeliğin en etkin şekilde işlenebilmesi için yakın bölgelerdeki kömür madenleri ve işlendiği alanlar da Henrichshütte kompleksine dâhil edilmiştir.



Şekil 5.11. Henrichshütte Hattingen fabrika alanları [14]

10.000'den fazla kişiye iş imkânı tanımış olan bu kompleks 1987'de ise ciddi protestolara sahne olmuştur. Almanya'da endüstrinin ve endüstriyel gelişmenin birkaç simgesinden biri olan bu yapıların kapatılarak kullanılmayacak olması tepki çekmiş fakat 1989'da bölge idaresinin aldığı karar doğrultusunda Vestfalya Endüstri Müzesi olarak kullanılmaya başlanması tepkilerin hafiflemesine neden olmuştur. Rekreatif yapılanması diğer dönüşüm projeleri gibi üst düzeyde olmasa da müze örgütlenmesi oldukça başarılıdır. Başarıyla kurgulanmış olan gezi güzergâhlarıyla geçmişin tüm önemli unsurları ziyaretçilerin kolayca izleyebileceği şekilde kurgulanmış ve önceki dönem kullanımlarının kolaylıkla anlaşılması sağlanmıştır.



Şekil 5.12. Henrichshütte Hattingen gezi güzergâhları [14]

#### 5.2.3.4. Oberhausen Gazometresi

Oberhausen'de kentin simgelerinden biri olmuş olan gazometre, dünya üzerindeki pek çoğu gibi bugün kullanımını yitirmiştir. İşlevini yitirmesinin ardından yapılan dönüşüm ve yenileme çalışmalarıyla birlikte oldukça başarılı sanatsal projelerin gerçekleşmesine imkân tanımıştır. Bu sayede yıllar geçtikçe sadece endüstriyel bir simge değil aynı zamanda Ruhr Bölgesi için bir sanatsal simge olarak da tanınmaya başlamıştır. Gazometrenin iç kısmında yapılan enstalasyonlar kimi zaman Orbiter balonu gibi kalıcı hale de gelmiştir. Aynı zamanda en üst bölümüne çıkıldığında 117 metre yükseklikten bütün bir endüstriyel sahanın ve Ruhr Bölgesinin net olarak görülebilmesi ziyaretçiler için farklı bir bakış açısı sunması, Emscher Nehri ve çevredeki rekreasyon alanlarıyla kurmuş olduğu ilişki yeni kültürel işlevinin yanı sıra rekreatif amaçlı ziyaretlerin de odağı olmasını sağlamıştır.



Şekil 5.13. Oberhausen gazometresi, Emscher Nehri ve çevresiyle ilişkisi [4]



Şekil 5.14. Oberhausen gazometresi [4]

Oberhausen gazometresinin hemen yan tarafında bulunan fabrikanın da CentrO alış-veriş merkezine dönüştürülmüş olması ve oldukça etkileyici mekânlarıyla birlikte bölgede oldukça popüler bir merkeze dönüşmesinin çektiği ziyaretçilerin de bir bölümü aynı zamanda gazometreyle beraber gazometrenin iç kısmındaki sergileri gezmek için bu alanlara gelmesi de CentrO projesinin genel yaklaşımlarının da yardımıyla sağlanmıştır. Dış mekân kullanımlarında ortaklıklar da olan bu iki kompleks birbirini başarılı bir şekilde tamamlamıştır. Oberhausen örneği, salt sosyal içerikli olmayıp sermayenin de öne çıktığı bir örnek olarak öne çıkmaktadır.

#### **5.2.3.5. Duisburg'da Dönüşüm Çalışmaları, Duisburg İç Liman Bölgesi, Alman Deniz Taşıtları Müzesi ve Peyzaj Parkı Duisburg (Kuzey)**

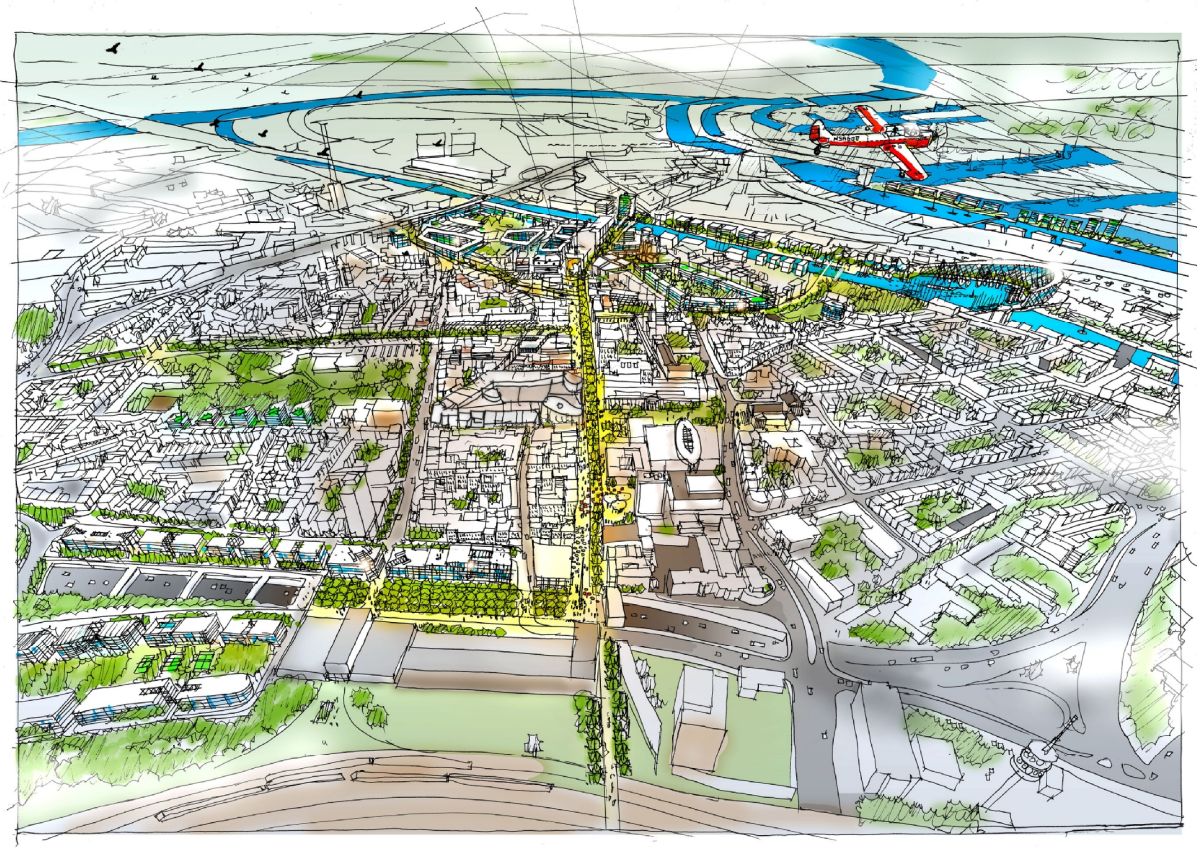
Ruhr Nehri'nin Ren Nehri ile birleştiği yer olan Duisburg bütün bir Ruhr bölgesinin ve endüstrisinin dünyaya açıldığı nokta olması dolayısıyla büyük bir ticaret kenti olarak gelişmiştir. Bu özelliğiyle birlikte Ortaçağ'da birkaç Alman kentinin birleşerek oluşturduğu Hanseatik Birliği'nde (Hanseatic League) önemli bir yere sahip olmuştur. Gelişim süreci ortaçağ sonrasında ve endüstri devrimiyle beraber de hızlanmış, süreç boyunca konumunun da etkisiyle çok sayıda saldırı ve işgal girişiminden nasibini almıştır. 19. yüzyılda özerk olarak gelişen bir kent olan Duisburg 1921'de tüm Ruhr Bölgesi'ni kontrol altına almayı hedefleyen Fransız ordusu tarafından da işgal edilmiştir. 1941 ve 1943'de ise 2. Dünya Savaşı sırasında İngilizlerin yıkıcı bombardımanlarına şahit olmuştur. Bu bombardımanlar sonucunda bölgede 96.000 kişi evsiz kalmıştır. O dönemin nüfus oranlarına bakıldığında sayıları oldukça fazla olan bu insanlar ya kentten göç etmiş ya da oldukça sağlıksız koşullarda 2. Dünya Savaşı sonrasında yapılan çalışmalarla bombardımanlarla yerleşim alanlarının %80'inin yerle bir edildiği ve tekrar ayağa kaldırılmaya çalışılan kentte yaşamayı sürdürmüşlerdir.

Savaş sonrasında çalışmalar geçmişte kentin ve kent merkezinin çevresinde yapılanmış olan demir - çelik fabrikaları da endüstrileşmenin genel kalkınma üzerinde olumlu etkilerinin hissedilmesini sağlamıştır. Bu yapılanma kapsamında kent dışarından işçi talebinde bulunmuş ve başta Türkiye olmak üzere diğer ülkelerden oldukça yoğun bir şekilde göç almıştır. Yenilenen endüstriyel yapılanmayla beraber gelişimine savaş ve işgaller öncesi kaldığı yerden devam eden kentte limanla birlikte liman bölgesi de tekrar eski ticari hâkimiyetini kazanmıştır. Yenilenen liman alanlarındaki 21 dok halen yılda 20.000 gemiyi ağırlamaktadır.

20. yüzyılın son bölümünde ise endüstriyel bakış açılarındaki ve üretim yöntemlerindeki değişimlerden oldukça fazla etkilenmiş olan kentte, önceki dönemlerin yıkıcı etkileri de eklenince dışarıya göç vermesinin önüne geçilememiştir. Özellikle genç nüfusun taleplerinin

karşılanmadığını, daha farklı imkânlarla sahip kentlerde yaşamayı talep etmesi hem sosyal çevresinin gelişmesi ve değişmesinin önüne geçmiş hem de kentin durağanlaşmasını beraberinde getirmiştir. Bu ortaya çıkan durum da her geçen gün daha fazla insanı rahatsız etmeye başlamış ve sürekli olarak daha fazla kişi kenti terk etmiştir. Kullanılmayan yapıların fazlalığının ortaya çıkartmış olduğu metruk yapı stokundaki artış da kentte oldukça sağlıklı bir ortam yaratmıştır.

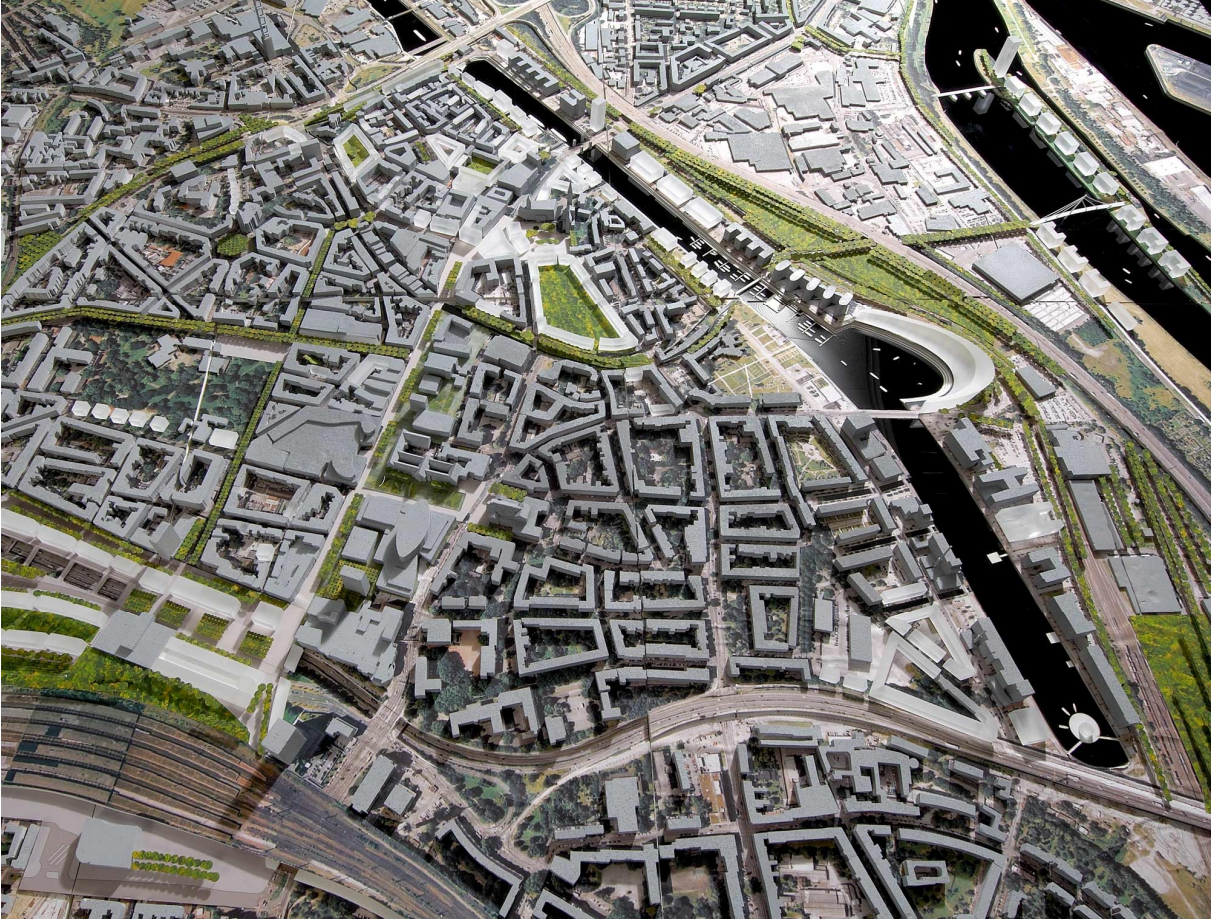
İşlevini kaybetmiş liman bölgesindeki yapılanmalar ise IBA önderliğinde yapılan yenileme ve kentsel dönüşüm çalışmalarıyla tekrar canlandırılarak kentsel kullanıma dâhil edilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda hem Alman hükümetinden hem de Avrupa Birliği fonlarından alınan destekle beraber belirlenen alanlarda uluslararası katılımın sağlandığı çalışmalar yapılmış ve yarışmaların açılmasıyla birlikte proje çalışmaları gerçekleştirilmiştir.



Şekil 5.15. Foster & Partners, Duisburg iç liman bölgesi (Innenhafen) master plan ve ana kararları yarışması kazanan öneri projesi eskizi [17]

Kentin bugüne kadarki gelişiminde en etkili yer olmuş olan liman bölgesi bu çalışmalarla beraber projelerin üretildiği ilk alanlardan biri olmuştur. Geçmişte İngiliz uçaklarının bombardımanlarıyla beraber büyük yıkımlara uğramış olan Duisburg iç liman bölgesinin (Innenhafen Duisburg) master planının temini için açılan uluslararası yarışma sonucunda

oldukça ironik bir şekilde bir İngiliz, Sir Norman Foster projesiyle birinci seçilmiştir. IBA ile birlikte yarışma sonrasında oluşturulan ortak stratejiyle ödül alan diğer proje sahiplerinin de katılımıyla 1991 yılında Foster'ın yaptığı master planla beraber başlayan çalışmalar ve uygulama süreci 2003 yılına kadar sürmüştür. Master plan çerçevesince alanda önemli noktalarda yer alan yapılar da tekil olarak yarışmaya açılmış ve bölgede oldukça kaliteli bir yapı stokunun oluşumu hedeflenmiştir.



Şekil 5.16. Foster & Partners ve IBA'nın önerileri ve yeni yapılaşmaların da dâhiliyle gerçekleştirilen Duisburg iç liman bölgesi (Innenhafen) master plan maket çalışması [17]

Bölgede yer alan yapılar iş merkezlerine ve yerleşim yerlerine dönüştürülmüş, ekolojik yaklaşımların çalışmalar kapsamında etkili olarak yaklaşımlara dâhil edilmiştir. Bu doğrultuda iç liman bölgesinde yer alan bazı küçük kanalların temizlenmesi için solar sistemlerle üretilen enerji kullanılmış ve bu kanallar vasıtasıyla de iç liman bölgesinde yer alan yeni yapılardan olan marinayı da kapsayacak şekilde oldukça durağan olan suya sahip olması dolayısıyla kirlilik sıkıntısı çekebilecek tüm büyük kanalların temizlenmesi sağlanmıştır.



Şekil 5.17. Proje kapsamında kanalların temizlenmesini amacıyla kullanılacak enerjinin üretildiği solar paneller (B.Haznedar arşivi)

İç liman bölgesinde ana akslarda yer alan ofis işlevinin ağırlıkta olduğu yapılar, arka taraflarında yer alan rekreasyon alanları ve bu alanlara komşu olan alanlarda da konut işlevine yoğun olarak yer verilmesiyle beraber her açıdan daha sağlıklı bir kentsel mekân haline gelmiştir. Oluşturulan konut dokusunda sosyal konutların olmasına da özen gösterilmiş, alan bütününde özellikle çocuklu ve genç aileleri bölgeye çekebilmek için uygulamalar yapılmıştır. Kent genelinde ağırlıkta olan yaşlı nüfusun da bu bölgelerde genç nüfusla beraber yaşayabilecekleri ortamlar hazırlanmış ve bir bütünleşme sağlanmıştır. Yerleşim alanlarının tam orta kısmında yer alan bölgedeki bombardımanlarla kaybedilenlerin anısına yapılmış olan anı parkı da kanallar ve marinayla ilişkilendirilmiş, kıyı bandında oluşturulan gezi güzergâhlarıyla beraber kaliteli mekânlar ve bu mekânlarda geçen sosyal yaşam anlayışının oluşması sağlanmıştır.

Duisburg'daki bu büyük değişim sadece kent merkezindeki iç liman alanlarıyla sınırlı kalmamış kent merkezine komşu bölgelerdeki işlevini kaybetmiş fabrika yapılarının da verilen yeni işlevler ve kullanımlar doğrultusunda metruk yapı olma durumundan kurtarılarak kentsel kurguya katılımı sağlanmıştır. Kanallarda seyahat edebilen küçük teknelerin sergilendiği Alman Deniz Taşıtları Müzesi (Museum der Deutschen Binnenschiffahrt) de bu örneklerden biridir.

Kent içinde yer alan küçük bir belediye yapısının müzeye dönüştürülme kararının verilmesi ve müzenin de bölgenin kalkınmasında simge olmuş olan kanal taşımacılığında kullanılan vasıtaların sergileneceği bir müze olmasına karar verilmesiyle beraber yapılan bağışların da katkısıyla yapılandırılmıştır. Öncelikle eski belediye yapısı iç bölümünde bir sergileme sistemi düşünülmüş, dışarıdan teknelerin girmesine olanak tanımayan bina kurgusunun müze

işlevi doğrultusunda yenilenmesiyle çalışmalara başlanmıştır. IBA'nın genel master plan kurgusu ve endüstri kültürü rotası route.industriekultur içerisinde de yer alan bu küçük müze bütün bu tanıtım çabalarının olumlu katkısıyla beraber her sene ciddi miktarda ziyaretçi çekmekte, bölgenin tarihinin anlatıldığı başarılı ve ilgi çekici mekânsal kurgusuyla öne çıkmaktadır.



Şekil 5.18. İç liman bölgesinde yer alan anı parkı, kanal boyunca devam eden gezi alanları ve kanalın diğer tarafında yapılan yeni ofis yapılaşması (B.Haznedar arşivi)



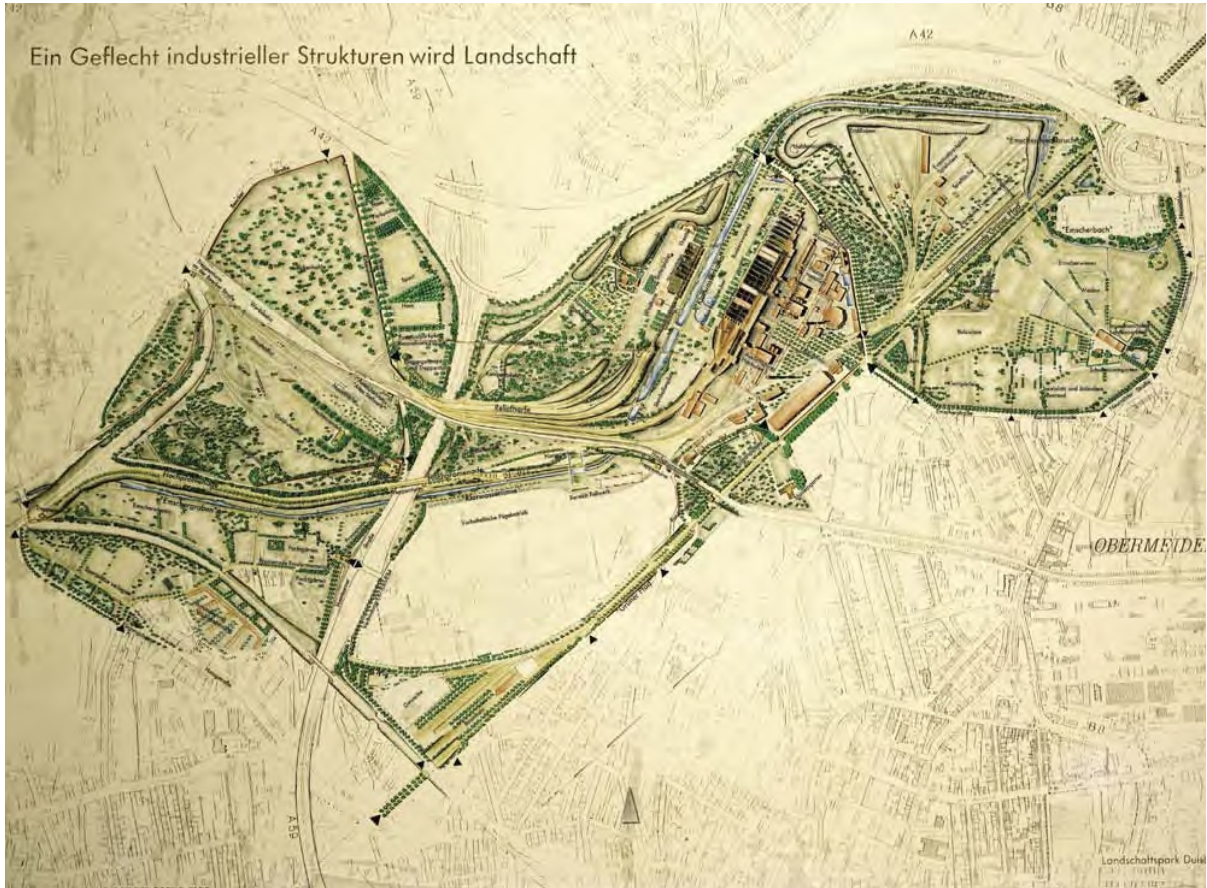
Şekil 5.19. Alman Deniz Taşıtları Müzesi (Museum der Deutschen Binnenschiffahrt) görünümü [18]

Şekil 5.20. Alman Deniz Taşıtları Müzesi (Museum der Deutschen Binnenschiffahrt) iç mekân kurgusu [18]



Tüm bu çalışmalarla beraber IBA'nın katkılarıyla hazırlanan Emscherpark projesi kapsamında ise Duisburg'da yer alan oldukça büyük bir bölge de ele alınmış ve üzerinde projeler geliştirilmiştir. Duisburg Kuzey Peyzaj Parkı (Landschaftspark Duisburg - Nord) olarak anılan bölge geçmişten gelen kullanımları doğrultusunda şekillenen alanlarla işlevini kaybetmesi sonrasında yapılan çalışmalarda ortaya çıkan yeni işlevlerini oldukça başarılı bir şekilde bütünleştirmiş ve alana girer girmez ziyaretçileri etkileyen bir rekreasyon alanının oluşmasını sağlamıştır.

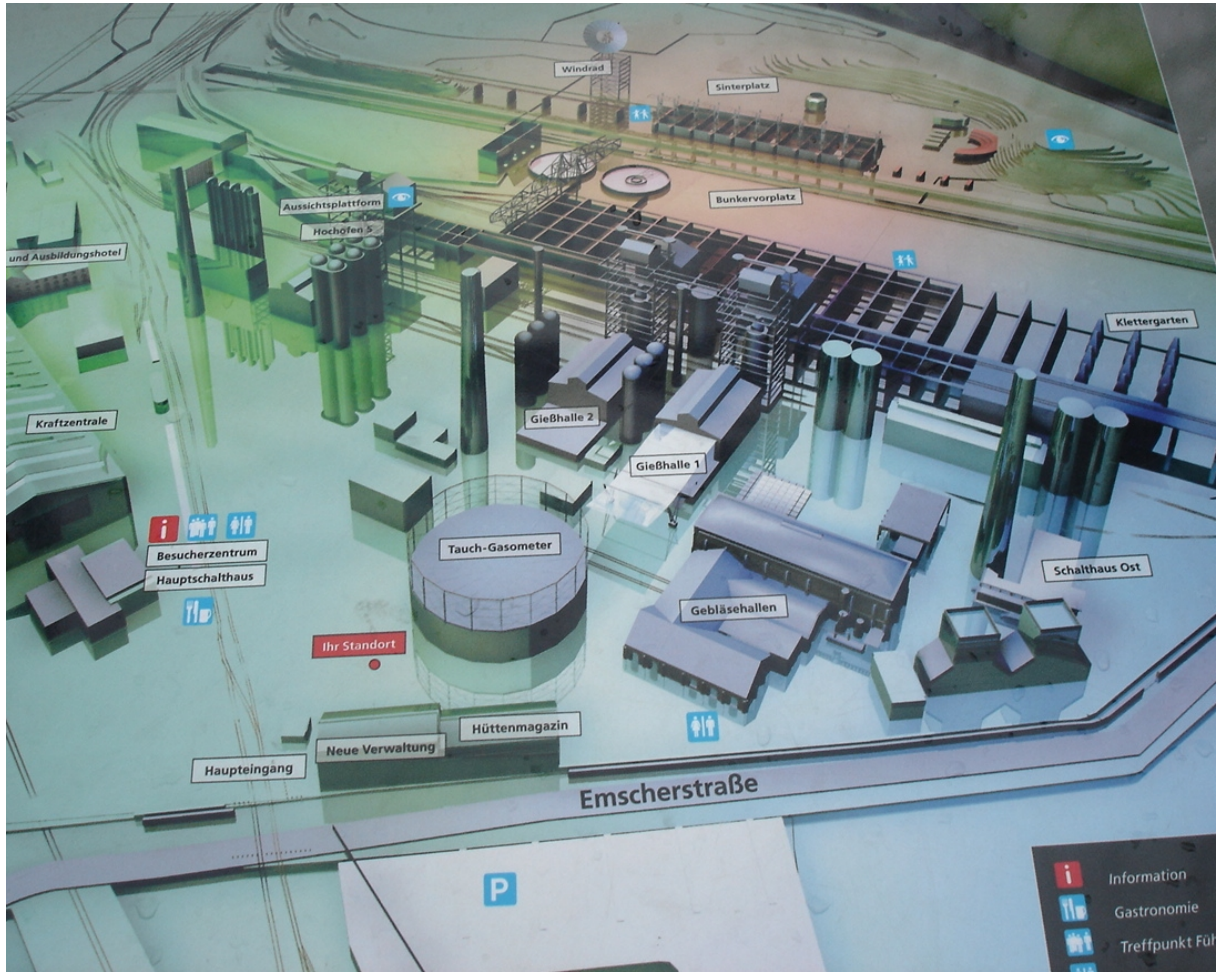
1985'e kadar kullanımını devam ettiren demir - çelik fabrikasının ve bu fabrikanın gereksinimleri doğrultusunda fabrika alanında gerçekleştirilmiş olan ek yapıları kapsayan 200 hektarlık alanda yer alan sığınakların, yüksek duvarların, gazometrenin ve çelik fabrikasının Peter Latz tarafından yapılan yeni tasarımla beraber yeniden işlevlendirilerek kültürel amaçlı, dağcılık, dalış ve yüzme sporlarının yapılabileceği alanlar olarak kullanılması sağlanmıştır.



Şekil 5.21. Duisburg Kuzey Peyzaj Parkı master planı (Peter Latz & Partners)

Bu doğrultuda bütün proje alanı daha küçük ve sınırları oldukça net olan alt bölgeler halinde ele alınmış, tüm bu bölgeler arasında gezi güzergâhları kurgulanmıştır. Böylece hem çelik fabrikasının yoğun olarak kullanıldığı dönemlerde nasıl işlediğine, üretimin nasıl

gerçekleştirilebildiğine dair sunumların yapıldığı güzergâhlar, gazometrenin gezilebildiği, sığınakların ve depolama alanlarının demiryoluyla beraber geçmişte ne şekilde kullanıldığına dair sunumlara yer verilen birbirlerinden farklı güzergâhların ve patikalarla desteklenerek koca bir rekreatif alanın oluşması sağlanmıştır. Bu kurguda Peter Latz bütün tasarım fikrini ortaya koyuşunda ve alana yaklaşımında bu alanlarda çalışmış olan bir büyükbabanın torununu gezdirirken nerelerde ne şekilde işlemlerin gerçekleştirildiğinin ve üretim sürecinin en rahat anlatılabileceği şekilde olması doğrultusunda ele almıştır. Bu bakış açısı da aslında alanın geçmişinin ne derece önemli olduğuna dair rahatlıkla fikir verebilmektedir.



Şekil 5.22. Duisburg Kuzey Peyzaj Parkı güncel kullanıma dair maket çalışması

Kentlerin gelişim süreçleri boyunca bütün bir ekonominin çoğu zaman ayakta kalmasını sağlamış olan, 2. Dünya Savaşı sonrasında Alman mucizesinin gerçekleşmesinin sağlandığı bu yapıların yenileme ve kentsel dönüşüm projeleri kapsamında ele alınırken de orijinal işlevleriyle tarihsel gelişim süreçlerinin sergilenerek bugünkü yapılanmada geçmişten kopuk olarak yer almalarının da önüne geçilmesi sağlanmıştır.

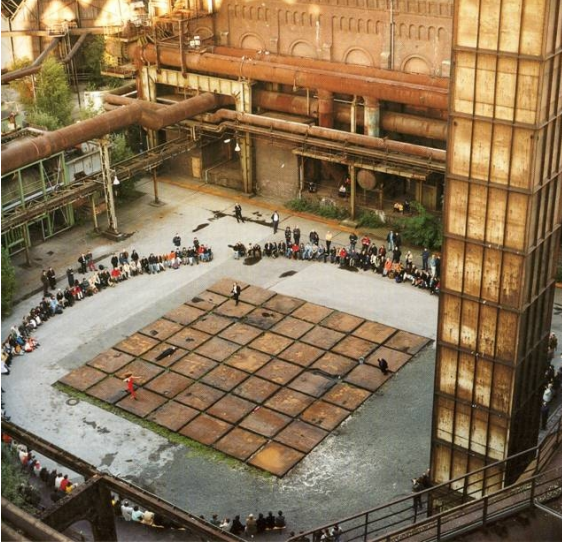


Şekil 5.23. Meiderich fabrika alanı içerisinde yer alan elektrik santralinin dönüştürülmesiyle oluşturulan bilgi merkezi, kafe ve restaurant yapısı (B.Borghoff arşivi)



Şekil 5.24. Bilgi merkezi iç mekân görünümü (B.Borghoff arşivi)

Ruhr Bölgesi'nde yer alan endüstriyel alanların dönüşümleri arasında Landschaftspark çok önemli farklılıklar içermektedir. Benzer projelere göre daha düşük bir bütçeyle üretilmiş fakat 2003 senesinde hizmete girmesi sonrası hepsinden daha fazla ziyaretçi çekebilmiştir. Aynı zamanda ziyaretçilerin pek çok farklı etkinliği birlikte yapabilmelerine olanak tanınması özellikle ailelerin bu bölgeyi tercih etmesinde önemli bir rol oynamaktadır.



Şekil 5.25. Kültürel faaliyetlere yönelik dış mekânlarda yapılan çalışmalar

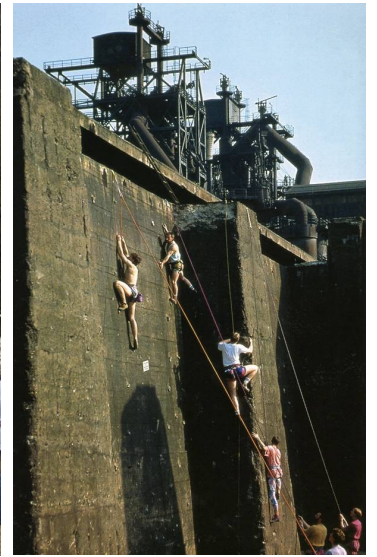
Şekil 5.26. Kültürel faaliyetlere yönelik fabrika kompleksinde yapılan dönüşüm çalışmaları neticesinde oluşturulan mekânlar (B.Borghoff arşivi)



Şekil 5.27. Demir - Çelik fabrika ve üretim mekânları gezi güzergâhı (B.Haznedar arşivi)



Şekil 5.28. Sığınak ve depo alanlarının sportif ve eğlence amaçlı kullanımı (B.Borghoff arşivi)



Şekil 5.28. Sığınak ve depo alanlarının sportif ve eğlence amaçlı kullanımı (B.Borghoff arşivi)

Duisburg'da bulunan bu etkileyici yapı Kuzey Peyzaj Parkı Alman turizm idaresinin açıkladığı resmi rakamlara göre ortalama her sene 510.000 kişi tarafından ziyaret edilmektedir. Bu da tüm dünya genelinde turistik alanlarla karşılaştırıldığında gerçekten etkileyici bir rakamdır. Endüstriyel arkeolojinin başarılı bir şekilde sergilendiği kompleksin kültürel amaçlara hizmet edecek şekilde kullanılması da bu alanın gördüğü talebin artmasına

neden olmakta ve ziyaretçilerin ilgisini çekerek her geçen gün daha fazla kişinin parkı ziyaret etmesini sağlamaktadır.

### 5.3. Hamburg Liman Alanlarının Dönüşümü

Avrupa'nın yedinci büyük metropolü olan Hamburg, Kuzey Almanya'da bir şehir - eyalettir (Freie und Hansestadt Hamburg) ve ülkenin en büyük ikinci kentidir. Elbe ırmağının kıyısında yer alan kent, Elbe kuzey denizine ulaşmadan nehir üzerinde bulunan en büyük limana sahip kenttir. Limanın etkisiyle kent oldukça büyümüş olan kent Elbe Nehri vasıtasıyla iç bölümlerine ulaştığı kıta avrupalı ve Kuzey Avrupa ile kurduğu ticari ilişkilerle beraber oldukça önemli ve geniş hinterlanda sahip bir ticaret ve endüstri kenti olarak ön plana çıkmıştır.



Şekil 5.29. Hamburg kenti ve liman alanlarının genel görünümü

Bugün bütün bu özellikli konumunun yanında aynı zamanda ulusal ve uluslararası çapta birçok gazeteyle derginin (Der Spiegel, Der Stern, Die Zeit) merkezleriyle Alman Basın Ajansı'nı da barındıran bir medya merkezidir. Bu merkez olma durumuna ek olarak bölgesinde en geniş yapılanmış hizmet ve bilişim sektörüne sahip kent olarak da dikkat çeker. Binnen ve Aussenalster gölleri gibi fazla sayıda ziyaretçi çeken turistik alanlar da Hamburg kentini ve ekonomisini olumlu yönde etkilemektedir.

### 5.3.1. Hamburg Kentinin Tarihsel Gelişim Süreci

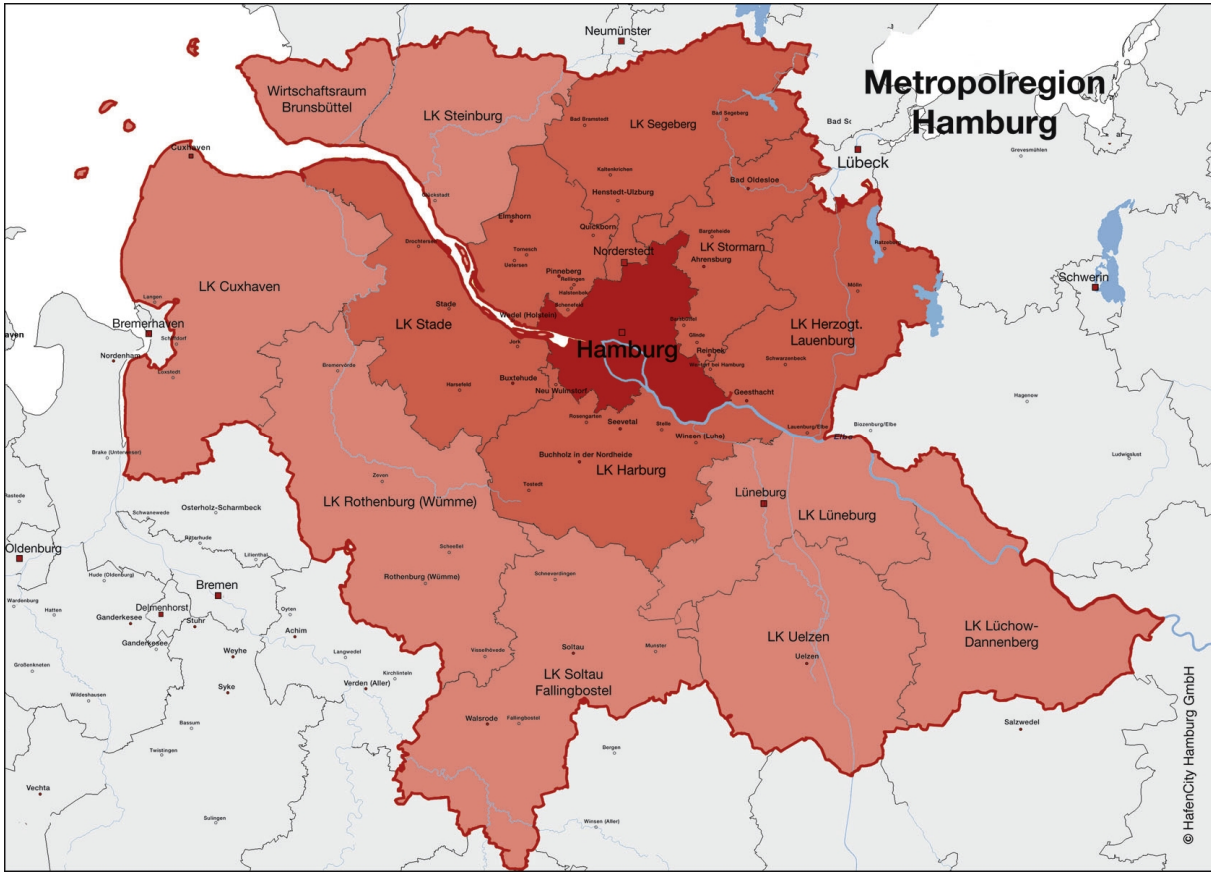
Avrupa'nın Rotterdam'dan sonra ikinci, dünyanınsa dokuzuncu büyük limanına sahip olan Hamburg'da tarihsel gelişim süreci de liman işlevinin belirleyiciliği doğrultusunda gerçekleşmiştir. Ticaretin merkezi konumunda olan kent bundan dolayı tarih boyunca pek çok kez saldırılara ve bu saldırıların yol açtığı yıkımlara sahne olmuştur. İlk olarak 845'te 600 Viking gemisinin liman bölgesine gelerek neredeyse tümüyle yerle bir ettikleri Hamburg'un o dönemki nüfusu yalnızca 500 kişidir. Bu saldırı sonucu meydana gelen yıkımlar ve olumsuzluklar hemen iki yıl sonrasında kendisi gibi bir liman kenti olan Bremen'le birleşmesini ve Hamburg - Bremen olarak anılmalarını sağlamıştır. 983 ve 1030'da da Slavlar ve Polonya imparatoru tarafından saldırılara uğrayan kentte başpiskoposun da dâhil olduğu halkın büyük bölümü Bremen başta olmak üzere kent dışına göç etmiştir. Bir türlü düzenli bir süreç geçiremeyen kent 1284 ile 1842'da büyük yangın felaketinin yaşandığı yıllar arasında da çok sayıda irili ufaklı yangınla boğuşmuş ve bu yangınlar kent açısından oldukça önemli olan pek çok tarihi değerini de yok olmasına sebep olmuştur.



Şekil 5.30. 1842 yılındaki büyük yangın öncesi Hamburg kent planı [19]

19. yüzyıl sonunda ise 'yeni dünya'ya yapılan seferlerden dolayı denizcilik sektörü Hamburg'da en etkin sektör olmuş ve Hamburg - Amerika hattı dünyanın en büyük transatlantik denizcilik şirketine dönüşmüştür. Bununla beraber bölgede Afrika, Güney Amerika, Hindistan ve Doğu Asya'ya da ulaşan ticari hatlar kurulmuştur. Avrupa'nın 'yeni dünya'ya açılan noktası olarak gelişen Hamburg kenti 1. Dünya Savaşı sonrasında

Almanya'nın ciddi zararlar görmesi ve kayıplar vermesiyle beraber pek çok ticari rotasını kaybetmiştir. 2. Dünya Savaşı ise ilkinde göre çok daha büyük zararlar vermiş, bombardıman altındaki Hamburg bir insanlık dramına sahne olmuş ve 42.000 sivil öldürülmüştür. Bugün bir kısmı halen restore edilebilmiş az sayıdaki yapıdan olan ve gezilebilen Nazi toplama kampları da bu dönemde yoğun olarak kullanılmıştır. Geçirdiği büyük yangınların etkilerinin dışında kentin mimari mirasının yok olmasındaki en büyük etkenlerden biri de 2. Dünya Savaşı sırasında yaşanan bu bombardımanlardır.



Şekil 5.31. Hamburg metropoliten alan haritası [20]

Etkileri oldukça sert hissedilen soğuk savaş döneminde ise, bölünen Almanya'dan yalnızca 50 km. uzaklıktaki, Doğu Almanya ve Baltık ülkeleriyle ilişkisi kesilmiş olan Hamburg ekonomik olarak bu dönemde gerilemiş olsa da 1990'da iki Almanya'nın birleşmesinden sonra tekrar eski önemli konumunu alma ve bu alanların ticarete dünyaya açılan kapısı olma yönünde hızlıca ilerlemiştir. Denizcilik ve ticarete tekrar ele alınmaya çalışılan önderlikle bu sektörlerin kent ekonomisine katkıları tekrar üst seviyeye çekilirken alternatif sektörler de yaratılmaya başlanmıştır. Kentte yapılan pek çok başarılı çalışma başta havacılık olmak üzere farklı sektörlerde yatırımları kente çekmiş, olumlu projeler ve başta liman bölgesi olmak üzere yapılan başarılı yenileme çalışmalarıyla beraber kent pek çok sorununu çözmüş, çok

sayıdaki opera, tiyatro ve kültürel yapılarla her geçen gün daha fazla turiste ev sahipliği yapan bir kent olma yolunda ilerlemiştir.

### **5.3.2. Hamburg Kentinde 20. ve 21. Yüzyılda Endüstriyel Alanların Kullanımı**

8. yüzyıldan beri oldukça endüstri ve endüstriyel gelişme Hamburg kentinde oldukça önemli bir yer tutmuştur. Kentin limanla ilişkisi liman bölgelerinde veya endüstriyel yapılanmada meydana gelen değişikliklerle bütün bir kent hayatını bütünüyle etkileyebilecek şekilde kurulmuştur. Avrupa’da ikinci dünyada ise dokuzuncu büyük liman bölgesinin oluşumunda kentin ve kent yönetiminin oluşuma katkısı da yadsınamayacak kadar büyük olmuştur.

Ortaçağdaki kentlerinin gelişim süreçlerinin gerçekleştiği dönemlerde Elbe Nehri’nin Avrupa’nın merkezi alanlarına direkt ve sıkıntısız oluşumu güvenlik endişesiyle şekillenen bu dönemde Hamburg’a savunma sistemlerinde kolaylıklar sağlamıştır. Hanseatik Birliği döneminde de birliğin lideri konumundaki Hamburg’un giderek Avrupa’nın en etkin ticaret rotası üzerinde yer alması ve bir ticaret merkezi haline gelmesi ise değişen savaş sistemleriyle beraber Hamburg’un çok fazla zarar görmesine, birçok saldırıya maruz kalmasına da yol açmıştır. Fakat bu saldırılar ve yıkımlar yine de bölgedeki ticari bakış açısının önüne geçmemiş neredeyse her dönem Hamburg’da ticareti teşvik ettiği söylenebilen düzenlemeler yapılmıştır. Bu teşvikler ve hukuki düzenlemelerle getirilen kolaylıklarla beraber etkileyici bir ileri görüşlülük örneği olarak değerlendirilebilecek olan altyapı sistemlerini geliştirmesine yönelik çalışmaların artırılması ve liman bölgelerine ek kanallar yapılması gibi bölgenin gelişimi sırasında karşılaşılabileceği fiziki sorunlara karşı üretilen çözümler de kent ile liman birlikteliğinin başarılı sonuçlarındandır.

20. yüzyılın son bölümünde ise yüzyıllardır yıkıcı dış etkiler haricinde oldukça sorunsuz olarak gelişen kentle endüstriyel alanların ilişkisi bu dönemdeki modernizasyon sürecinde yeni bakış açıları ve yaklaşımlar doğrultusunda üretilen planların dışında tutulmuş, liman bölgesi başta olmak üzere endüstriyel alanların gözden düşmesi ve kısmen bazı bölgelerde de işlevlerini yitirmiş metruk yapıların ortaya çıkması bu alanların dışlanmasını beraberinde getirmiştir. Liman alanlarının mega-konteynır gemilerinin kullanımının artması, daha büyük gemi kızaklarına ihtiyaç duyulması ve yeni gemi teknolojilerinin gereksinimleri olan daha büyük makinelere ayrılacak yerler için alan ihtiyacından dolayı liman alanlarının kent dışına daha geniş bölgelere taşınması da liman bölgesindeki bu metrukleşmenin oluşmasının en önemli nedenlerindedir. 21. yüzyıl başından hemen önce ise bu yaklaşımın terk edildiği görülebilir. Kentin genişlemesi, kentsel kullanımların ve kentsel kullanım alanlarının güncel

ihtiyaçlara cevap verecek şekilde kurgulanmasına yönelik çalışmaların yapılmak istenmesi, küresel sermaye yatırımları için Hamburg'un konumu ve sağladığı kolaylıklar itibariyle halen oldukça cezbedici bir kent olması bu alanların tekrar gündeme alınmasını sağlamıştır.



Şekil 5.32. Hamburg limanı, St. Pauli ve Neustadt (yenikent) bölgeleri gece görünümü

Kente hizmet ve bilişim sektörlerinin yapılanmasının artmasıyla denizcilik sektörünün kentten ayrılmadan fakat kente daha uzak bölgelere taşınmasıyla başlayan bu yeni süreç boyunca endüstriyel alanların boşalmasıyla arda kalan bölgeler kent merkezlerindeki kullanım alanlarının genişlemesiyle beraber kente dâhil edilmeye başlanmıştır. Küresel sermaye aktörlerinin de bu yapılanmaya dâhil edilmesiyle tüm kenti kapsayan yeni yatırım planları yapılmış ve bu alanlardaki altyapı çalışmalarının tamamlanıp bir kısım bölgede yeni yapıların oluşturulması diğer bölgelerde de işlevini yitirmiş olan endüstriyel alanlara farklı işlevlerin verilmesi suretiyle bu alanların geliştirilmesi için bölge yönetimi tarafından ciddi miktarda bir bütçe bu çalışmalar kapsamında ayrılmıştır.

### 5.3.3. HafenCity Hamburg Dönüşüm Projeleri

Avrupa'nın en eski liman alanını bulduran Hamburg kentinde, üretim yöntemlerinin değişim ve genel olarak üretimin farklı bölgelere kaymasından dolayı bütünüyle işlevini yitirmemiş olsa da kentin dış bölgelerine taşınmış olan bu liman alanlarında meydana gelen değişiklikler, kentin büyümesiyle kent merkezi alanlarının genişlemesiyle, bu bölgelerin artık kent merkezinde yer almasıyla beraber, tüm bu değişim sürecinin sonunda ortaya çıkan boş ve

kullanılmayan yapı stokunun değerlendirilmesi amacıyla büyük bir inşa sürecinin planlanmasıyla birlikte bu alanlarda yaptığı kentsel dönüşüm çalışmalarıyla günümüzde Avrupa'nın en geniş çaplı imar projesine ve en büyük inşaat sahasına da sahip kent unvanını almıştır.



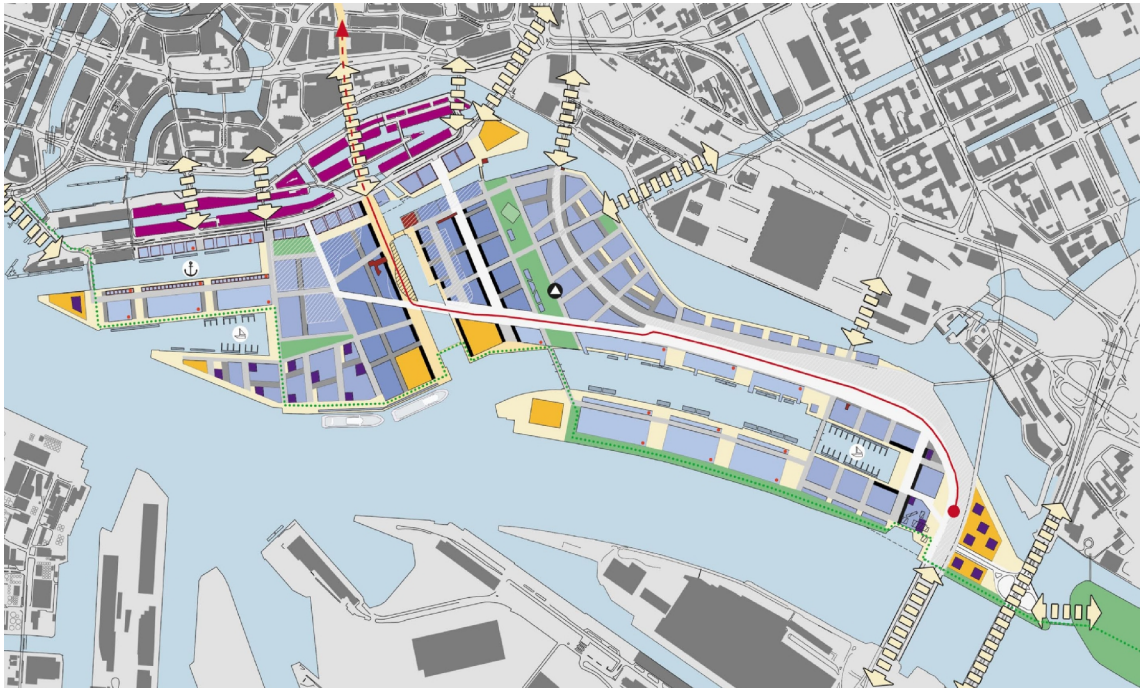
Şekil 5.33. HafenCity Hamburg proje bölgesi ve kent merkeziyle ilişkisi

Toplam 155 hektarlık bir alanda yapılacak olan ve kent merkezinin tekrar Elbe Nehri ile buluşmasını, ilişkisini kuvvetlendirmesini sağlayan proje kapsamında kentin mevcut yapılı bölümlerine eklenen Hamburg'un ikinci yarısı da denilebilecek yeni bir bölge yaratılacaktır. Liman alanlarının büyük bir kısmının yıkılması ve boş alanların yapılaştırılmasıyla proje alanında bulunan bölgelerin bir kısmı neredeyse bütünüyle yönetim merkezlerinin ağırlıkta olduğu ofis işlevini barındırmaktadır. Ofis işleviyle beraber rekreatif alanların oluşturulmasıyla kanalların bu rekreasyon alanlarıyla etkin ilişkiler kuracak şekilde gezi yollarıyla beraber kente dâhil edilmesi ve belki bütün işlevlerin önüne geçen yeni konut alanlarının yapılması proje genelinde kullanım kalitesinin arttırılmasına yönelik çalışmalarla beraber ilk göze çarpan noktalardandır. Bu çalışmalarla beraber Hamburg kent merkezinin mevcut 14.000 civarındaki konut stokuna 12.000 adet daha katılması hedeflenmektedir. Tüm bu ofis ve konut işlevleriyle beraber bölgede bir üniversite, bilim merkezi ve çok sayıda kültür merkezi kurulması da planlanmıştır. Tüm bu projelendirme ve uygulama sürecinin sona

ermesi için belirlenen tarih ise 2020'dir. Massimiliano Fuksas, Richard Meier, Rem Koolhaas, Behnisch Architekten, Herzog & de Meuron gibi dünyanın en önde gelen mimarlarına ait yapıların yer alacağı bölge şimdiden oldukça ilgi çeken bir bölge durumuna gelmiştir.

Arazisinin büyük bir kısmına kamu kuruluşlarının sahip olmasından dolayı HafenCity bölgesinde yapılacak olan yatırımlar için kamu kaynaklarından ciddi miktarlarda paralar da aktarılmamıştır. Mevcut altyapı sistemlerinin geliştirilmesi ve yenilenmesiyle yeni yerleşim alanlarında sıfırdan yapılan altyapı sistemleri için harcanan miktar ise alandaki parsel satışlarından oldukça kolay bir şekilde finanse edilerek tekrar kamuya kazandırılmıştır. Bu çalışmalar dışındaki yatırımları ise tümüyle özel sektörün gerçekleştirmesi planlanmış ve projeler bu doğrultuda ilerlemiştir.

Kentsel tasarım projesinin elde edilmesinde ise ilk olarak uluslararası bir yarışma açılmıştır. Yarışmayı kazanan ekip Rotterdam'dan Kees Christiaanse önderliğindeki KCAP olmuştur. Hamburg kenti planlama ofisinin de katkılarıyla master plan çalışmalarına hızlı bir şekilde başlanılarak KCAP tarafından uygulamaya yönelik ilk master plan 2000 yılında üretilmiştir.



Şekil 5.34. HafenCity Hamburg 2000 yılı master plan çalışması [20]

Master plan çalışmalarının ve bu doğrultuda yapılan projelerin hayata geçirilme sürecinde ise karar mekanizmalarına pek çok kurum dâhil edilmiştir. Sadece eski liman bölgesinin değil, kentin tümüyle yeniden yapılandırılacak olmasından dolayı bu çalışmaların proje süreçlerine dâhil edilmesi ve tüm kullanıcıların görüşlerinin alınması projenin öngördüğü şekilde kentin gelişimi için de son derece olumlu bir yaklaşımdır. Bu doğrultuda görüş bildiren ve

çalışmalarda yer alan kuruluşlardan en aktif olanı olarak dikkat çeken, kent idaresi bünyesindeki Kentsel Yatırımlar Bölümü Kadın Danışma Konseyi'dir (Advisory Council of Women at the Urban Development Office of the Free and Hanseatic City of Hamburg). 1998 ile 2001 arasındaki çalışmalarda oldukça etkin bir rol üstlenen konsey, özellikle sosyal ve rekreatif alanların yapılandırılması sürecinde kentsel sosyoloji, kent ekonomisi, işgücünün kullanımı ve sürdürülebilirlik başta olmak üzere çalışmalara önemli katkılarda bulunmuştur. Desegregasyonun kentsel kullanımlarda önemli bir girdi olarak ele alındığı planlama çalışmalarında da Kadın Danışma Konseyi bu bütünlemenin ne şekilde daha sağlam olabileceği yönünde çalışmaları olmuş, sosyal çevrenin ve sosyal yapılanmanın bu kapsamda aktif olarak değerlendirilmesinin gündeme getirilmesini sağlamıştır.



Şekil 5.35. Hafencity Hamburg Infocenter tanıtım merkezi ve proje alanının maketi (B.Haznedar arşivi)

Projenin genel gelişim süreci boyunca yönetim ve koordinasyonun sağlanması özellikle önemlidir. Altyapı çalışmalarının zamanlamaları, belirlenen sürelerde tamamlanmalarının sağlanması ve takvimin planlandığı gibi işlenmesi de bu koordinasyonun en iyi şekilde yapılmasına bağlıdır. Arazilerde spekülasyonların etkisiyle gerçekleşmiş fiyat artışlarının önüne geçilmesi de incelemelerle beraber idare mekanizmasında dikkate alınmaktadır. Sivil toplumun katılımının güçlendirilmesi, öncü projeler ve özellikle pazarlama stratejilerinin belirlenerek başarılı bir pazarlama çalışmasının yapılması da bu çalışmalar kapsamında ele alınarak planlanmıştır.

Pazarlama, reklam ve tanıtım stratejisinde en etkin rol üstlenen yerlerden biri de alan hakkında bilgi sahibi olmak isteyenlerin direkt olarak ziyaret ettikleri Infocenter'dır. Alanın büyük ölçekte maketinin yer aldığı Infocenter, bölgenin geçmişiyle ilgili bilgilerin verildiği, yapılan proje çalışmalarının anlatıldığı ve tüm organizasyonların gerçekleştirildiği bir merkez olmasının yanında Avrupa'nın bu en geniş inşaat alanında rehberler eşliğinde turlar da düzenlenmektedir. Böylece yapılaşan alanlarda çok büyük bir kısmı olumlu olmak üzere idare tarafından genel yaklaşım ve projelerin o anki durumu da yerlerinde ziyaretçilere aktarılmaktadır. Bu yaklaşım alanı yatırım amaçlı gezen küçük ölçekli girişimciler için oldukça etkili bir pazarlama yöntemi olmasının yanında inşaat alanlarında da oldukça ilginç deneyimlerin yaşanmasını beraberinde getirmektedir.



Şekil 5.36. HafenCity Hamburg inşaat alanları ve alan ziyaretçileri (B.Haznedar arşivi)

Şekil 5.37. HafenCity Hamburg inşaat alanları ve alan ziyaretçileri (B.Haznedar arşivi)



Proje sürecinde söz sahibi tüm kamu ve sivil toplum kuruluşlarının görüşleri doğrultusunda sosyal yönü oldukça geliştirilerek hazırlanan proje ile ortaya konan master plan kapsamında çalışmalar başarılı olarak neticelendirildiğinde bölgeyi günlük 40.000 kişinin ziyaret etmesi beklenmektedir. Elbe Nehri kıyısında sıralanacak olan yapılarıdaki tüm inşa çalışmalarında, konut bölgeleri, ofis alanları, kültürel alanlar, üniversite alanı ve rekreatif alanlar boyunca yaklaşık 10 km.lik yaya yolunun yapılması da planlanırken araç yolu uzunluğu ise bölge genelinde sadece 5 km.de tutulacaktır. Yaya yollarının büyük bölümü de (yaklaşık %70 kadarı) araç yolu yanında bulunan kaldırımlar olarak değil araçlardan bağımsız bölgelerde yer alacaktır. Ayrıca, bölgede yapılacak çalışmalar öncelikle çok sağlam analizlerin yapılması sonucunda gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda inşa faaliyetleri öncesinde sürekli olarak yenilenen planlama çalışmaları gerçekleştirilmiştir.



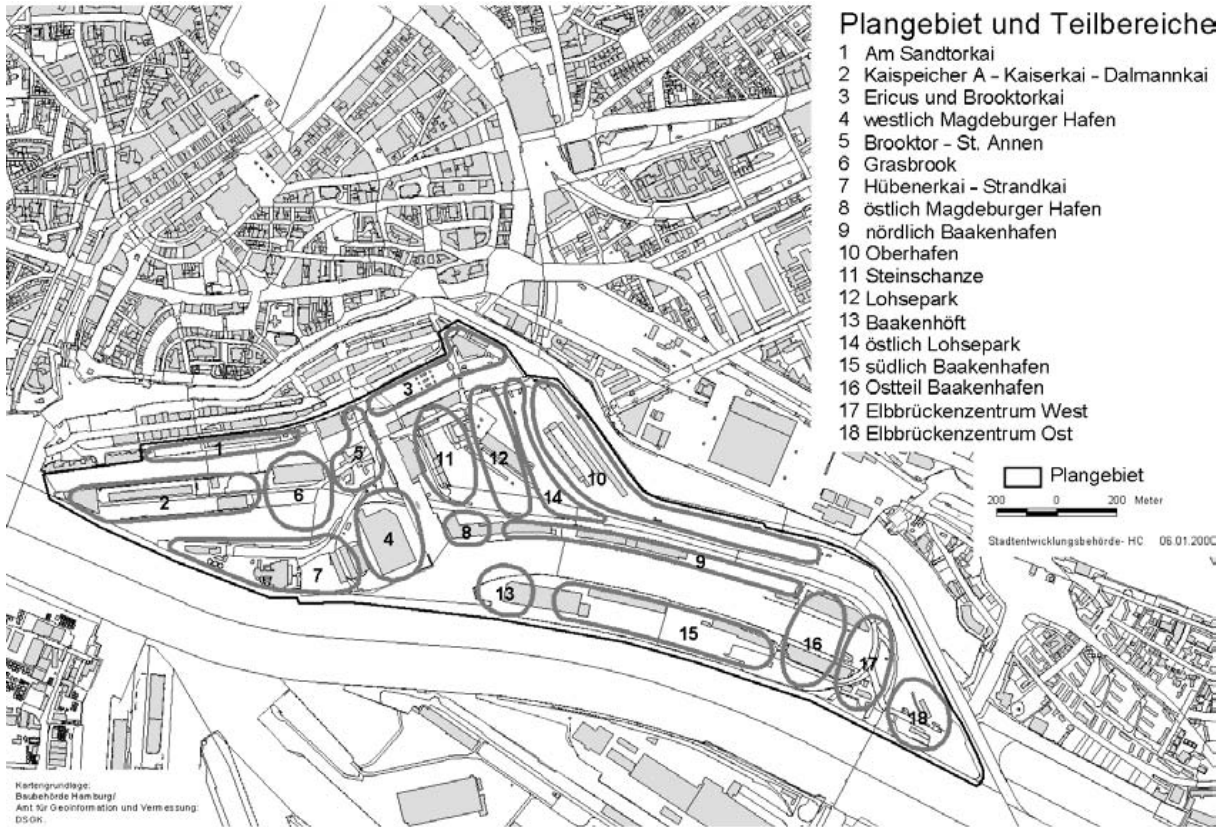
Şekil 5.38. Ocak 2008'de revize edilmiş olan şehircilik konsepti doğrultusunda tamamlanmış alanlar ve yeni yapılacak bölgeler [20]

Sürekli yenilenen gereksinimlerle 2006 yılında tekrar gözden geçirilen plan çalışmaları dâhilinde ilk etapta KCAP'nin master projesinde alan dâhilinde olmayan Dalmannkai bölgesinin hemen komşu parselinde yer alan eski bir antrepo binası sonraki çalışmalarla proje alanına dâhil edilmiş ve Herzog & de Meuron'un yaptığı proje çalışmasıyla beraber bu alanda sanatçı ofisleri, çalışma alanları ve atölyeleri içeren Hamburg Elbe Filarmoni Konser Salonu (Elbphilharmonie Hamburg) binasının yapılması planlanmıştır. Bu yapı 2011 yılında tümüyle kullanıma açılacaktır. Henüz projelendirme aşamasındayken bile oldukça ilgi çekmiş olan yapı, tamamlanmasının ardından Hafencity bölgesinin kültürel bir merkez olmasını pekiştirecektir.



Şekil 5.39. HafenCity Hamburg 2006 yılı üç boyutlu master planı [20]

Liman bölgelerinin ve Hamburg'un tarihsel gelişim süreci içerisinde önemli alanlardan, kentin geçmişine ve kent hafızasına dair önemli yapılara, sergileme alanlarına sahip olan Speicherstadt'la da ilişkilendirilmiş olan HafenCity Hamburg toplam 11 yapı adasından oluşmaktadır. Etap etap uygulamaları yapılan bu yapı adaları; am Sandtorkai, Dalmannkai, am Sandtorpark - Grasbrook, Strandkai, Überseequartier, Brooktorkai, Magdeburg Hafen, Lohsepark, Oberhafen, Baakenhafen, Elbbrückenzenrum'dur.



Şekil 5.40. HafenCity Hamburg yapı adaları [20]

### 5.3.3.1. Am Sandtorkai Bölgesi Çalışmaları

HafenCity projesinin ilk bölümü olarak gerçekleştirilen ve Speicherstadt bölgesinin hemen güney kısmında yer alan am Sandtorkai 38.000 m<sup>2</sup> büyüklüğünde bir inşaat alanına sahiptir. Üç ofis yapısının bulunduğu bölge turistlerin de ilgisini çekmektedir. Bölgedeki ofis yapıları küresel sermaye aktörlerinden bir kısmının uluslararası yönetim ve idare merkezlerini de barındırmaktadır. Bölgenin büyük bölümünde ise konut işlevi önde tutulmuştur. Beş konut yapıyla beraber 120 sene sonra liman bölgesinin en eski yerlerinden birine tekrar konut işlevinin de geri dönmesi sağlanmıştır.



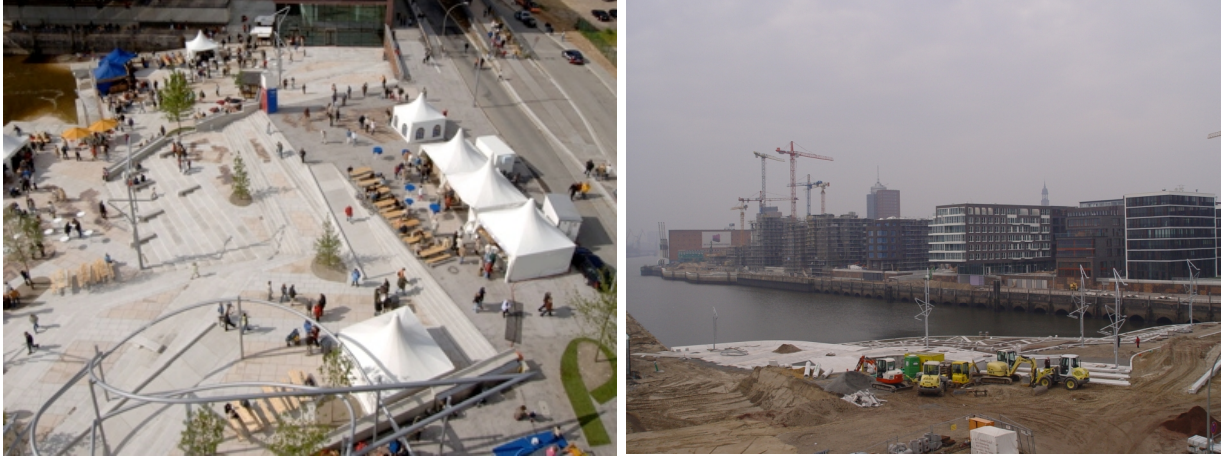
Şekil 5.41. Am Sandtorkai bölgesi yapı alanları [20]



Şekil 5.42. Am Sandtorkai bölgesi görünümü [20]

Konut ve ofis işlevlerinin başarıyla beraber kurgulandığı am Sandtorkai bölgesi HafenCity Hamburg'un en popüler rekreatif alanlarına da sahiptir. Enric Miralles'le beraber başladığı Macellan Terasları (Magellan Terrasen) projesini Benedetta Tagliabue eşi Miralles'in vefatının ardından tamamlamış ve bu büyük mimarın verdiği etkileyici eserlerin bir diğerinin

EMBT (Enric Miralles ve Benedetta Tagliabue) mimarlık ofisinde çalışmalarına devam etmesiyle Hamburg'da bulunmasını sağlamıştır. Bölgedeki sosyal hayatın kalbi olan Macellan Terasları, park alanı, seyir terasları ve uzun bir gezi alanını içeren, kullanılan kent mobilyaları ve bölgeye adaptasyonu ile ilgi çeken bir kamusal alan yaratılmıştır.



Şekil 5.43. Macellan Terasları kullanımı ve rekreasyon bölgesinin gelişimi doğrultusunda devam alanlarında yapılan çalışmalar (B.Haznedar arşivi)

### 5.3.3.2. Dalmannkai Bölgesi Çalışmaları

115.000 m<sup>2</sup> inşaat alanı olan Dalmannkai bölgesi marina, kanallarla olan kuvvetli ilişkisi, dubalar üzerindeki köprüleri, spor salonları, kreş ve 650 adet konutu kapsamaktadır. Bu bölgede proje genelinde gerçekleştirilen konutlara göre daha lüks içerikli ve üst düzey gelir gruplarının yatırımlarına göre hazırlanmış olanlar bulunmaktadır. Elbe Filarmoni Konser Salonu yapılan ilk çalışmalarda master planda yer almasa da bölgede anıtsal bir yapının olması ihtiyacının ortaya çıkmasıyla Herzog & de Meuron tarafından 2011'de uygulaması tamamlanacak şekilde projelendirilmiştir. Yapı, marina alanları ve Macellan Terasları ile kurduğu ilişki bakımından oldukça önemlidir. Etkileyici mekânlara ve yapılarla sahip olan Dalmannkai bölgesi şimdiden Hafencity'nin en ilgi çeken konut bölgesi olarak öne çıkmıştır.



Şekil 5.44. Dalmannkai bölgesi yapı alanları [20]



Şekil 5.45. Dalmannkai bölgesi yapıları ve Macellan Terasları ilişkisi (B.Haznedar arşivi)



Şekil 5.46. Elbe Filarmoni Hamburg (Elbphilharmonie Hamburg) konser salonu mevcut durum antrepo görünümü (B.Haznedar arşivi)



Şekil 5.47. Herzog & de Meuron'un tarafından tasarlanan Elbe Filarmoni Hamburg (Elbphilharmonie Hamburg) konser salonu [20]

### 5.3.3.3. Am Sandtorpark - Grasbrook Bölgesi Çalışmaları

2005'te inşaat çalışmalarının başladığı am Sandtorpark - Grasbrook bölgesin HafenCity Hamburg'un kent merkeziyle bağlantısı üzerinde olması itibariyle oldukça merkezi ve dikkat çeken bir konuma sahiptir. Yaklaşık 62.000 m<sup>2</sup> inşaat yapılması planlanan alanda bir ilkokulla beraber konut işlevi de bulunacak fakat ağırlık ofis yapılarında olacaktır. Bölge aynı zamanda yeşil dokusu ve zengin peyzajıyla da dikkat çekmektedir.



Şekil 5.48. Am Sandtorpark - Grasbrook bölgesi yapı alanları [20]



Şekil 5.49. Am Sandtorpark - Grasbrook bölgesi inşaat alanları [20]

### 5.3.3.4. Strandkai Bölgesi Çalışmaları

Bilişim teknolojileri üzerine yoğunlaşmış olan ofis yapılarını ve hizmet sektörünü barındıran alan 190.000 m<sup>2</sup> inşaat alanı büyüklüğüne sahiptir. Elbe Nehri'nin kıyısında yer alan ve oldukça kaliteli kamusal alanlara sahip olan yapı adası bu özelliğinden dolayı rağbet gören bir konuma sahiptir. Yaklaşık 55 metreye yakın yükseklikleriyle bir kısmı konut işlevine sahip bölgenin en yüksek yapıları da bu alanda bulunmaktadır. Daha çok Alman firmalarının tercih

ettikleri alanlarda uygulanacak yapılara yönelik açılan yarışmalar halen sürmektedir. Hafencity Hamburg bölgesinin geneliyle karşılaştırıldığında Strandkai bölgesindeki inşaat çalışmaları biraz daha geriden gelmektedir.



Şekil 5.50. Strandkai bölgesi yapı alanları [20]

Bölge Hafencity Hamburg'un etkileyici yapılarından olan Behnisch Mimarlık Ofisi'nin tasarladığı düşük enerji kullanımına yönelik sürdürülebilir bir yapı Marco Polo kulesini de barındırmaktadır. Kule bölgedeki en yüklü konut işlevine sahip yapı olarak da ön plandadır.



Şekil 5.51. Marco Polo kulesi ve meydanı [20]

### 5.3.3.5. Überseequartier Bölgesi Çalışmaları

Überseequartier (deniz aşırı bölge) tam kalbinde yer aldığı Hafencity Hamburg'da yapılan projelerden bugüne kadar en ilgi çekmiş olanıdır. 2011'e kadar inşa süreçlerinin sonlandırılması planlanan tasarımlar çalışmalarıyla bölgede kruvaziyer limanı, alış-veriş merkezi, oteller, akvaryum ve bilim tiyatrosunu da barındıran bilim merkezi, barlar, restaurantlar ve konut yapıları bulunmaktadır.



Şekil 5.52. Überseequartier bölgesi yapı alanları [20]

Karışık fonksiyon içeren yapılarıyla beraber 7,9 hektarlık bir alana sahip olan bölgenin inşa sürecinin başarıyla tamamlanmasının ardından 1.000 civarında yerleşik insan nüfusuna, 6.000 - 7.000 arası bir çalışan nüfusuna, her gün 40.000 civarında da kültürel kullanım ve dinlenme amaçlı ziyaretçiye ev sahipliği yapması planlanmıştır.

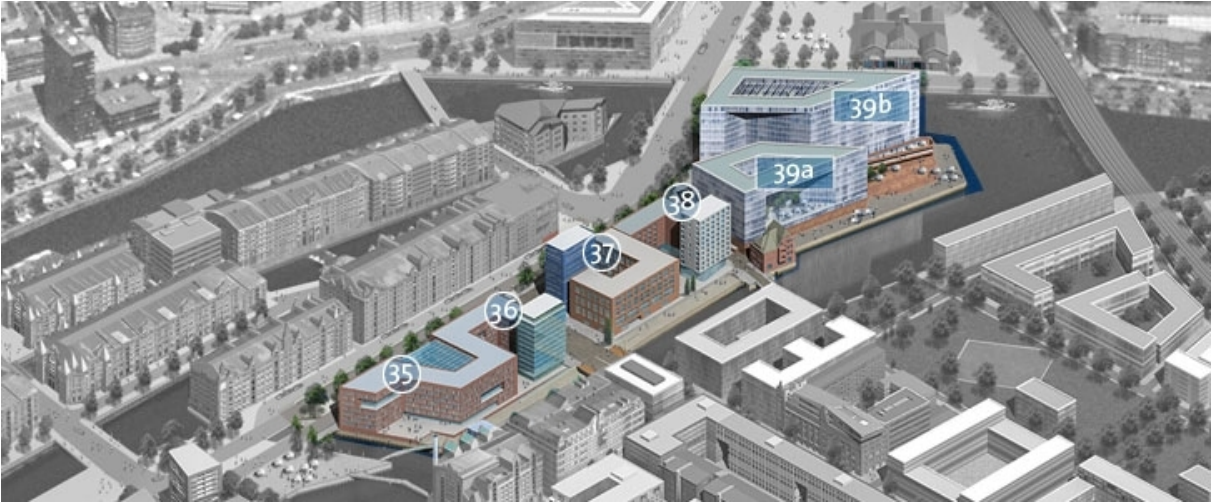


Şekil 5.53. Überseequartier’de bulunan Bilim Merkezi’nin görünümü [20]

Uygulamaya yönelik yapılan çalışmalar kapsamında proje yarışmaları açılmış ve alanda KCAP’nin master plan çalışması doğrultusunda projeler üretilmesi sağlanmıştır. Yarışmalar sonucu alandaki yatırımlarda Hollanda - Almanya girişim ortaklıklarının hâkim olduğu alanda Rem Koolhaas ve Erick van Egeraat başta olmak üzere çok sayıda Hollandalı mimarın yapısı bulunmaktadır.

### 5.3.3.6. Brooktorkai Bölgesi Çalışmaları

Kültürel işlevli yapılarla beraber Brooktorkai bölgesinde ticaret işlevi ön plana çıkmıştır. Çoğunluğu yediyle dokuz katlı yapılardan oluşacak bölgenin 2007’de başlayan inşaat çalışmalarının 2010’da tümüyle bitirilmesi hedeflenmiştir. Halen taşımacılığa açık durumda bulunan kanalların da yer aldığı bölgede HafenCity içindeki konumunun metroyla tren istasyonuna olan yakınlığından dolayı metrekare fiyatlarının da diğer alanlara göre biraz daha yüksek olması beklenmektedir.



Şekil 5.54. Brooktorkai bölgesi yapı alanları [20]

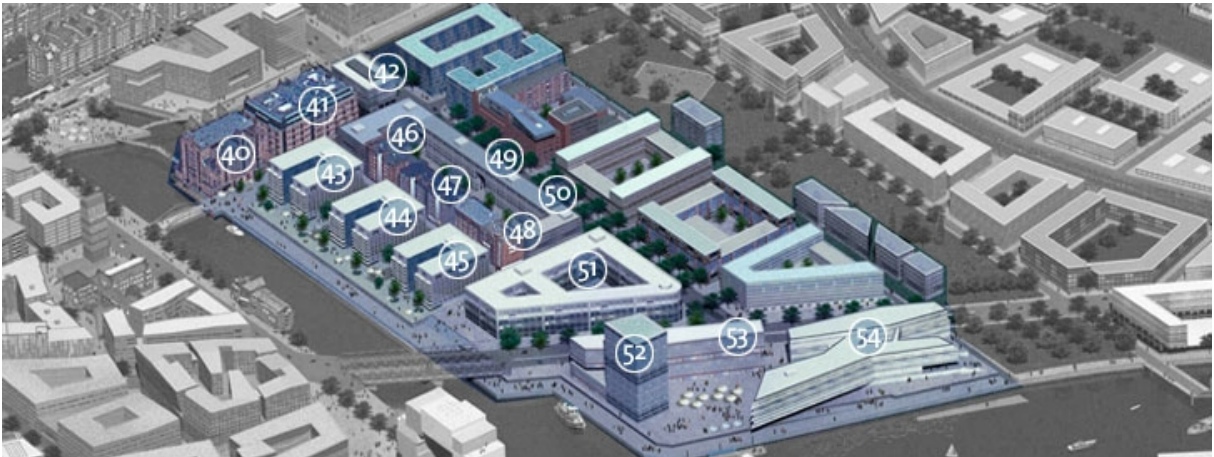


Şekil 5.55. Spiegel grubu yapılarının görünümü [20]

Brooktorkai'nin Spiegel grubunun bütün yapılanmasını buraya taşınmasıyla beraber bir medya üssü haline geleceği düşünülmektedir. Almanya'nın lider medya gruplarından olan Hamburg merkezli Spiegel Brooktorkai bölgesinde yer alacak binaları için uluslararası bir mimari proje yarışması açmış, bu yarışma 2007'de Danimarka'dan Henning Larsen Mimarlık Ofisi'nin birincilik ödülünü almasıyla neticelenmiş, sonrasında yapılan uygulamaya yönelik çalışmaların da 2010 yılına kadar tamamlanması ve Spiegel grubunun 2010'da tümüyle alana taşınması amaçlanmıştır.

### 5.3.3.7. Magdeburg Hafen Bölgesi Çalışmaları

Magdeburg Hafen bölgesi HafenCity Üniversitesi ve Uluslararası Hamburg Denizcilik Müzesi'nin de yer aldığı HafenCity içerisindeki istisnai alanlardan biridir. Bölgede ticaretin kalbi olan alış-veriş alanları ve tarihi depo alanlarının dönüştürülmeleriyle oluşturulan ofis ve çoğunluğu loftlarda oluşacak şekilde konut yapıları yer almaktadır. Greenpeace örgütünün Almanya'daki yönetim merkezi de Magdeburg Hafen bölgesinde yer alacaktır. 1977'de inşa edilen ve yıllarca depo olarak kullanılan alanların ise bir süre ticari alanlar olarak kullanılmasının ardından bugün ofis işlevini barındıracak şekilde dönüştürülmesi farklı mekânlarından dolayı alanın popülerliğini arttıran unsurlardandır. Üniversite öğrencilerinin ve oldukça ilgi çekici sergilere ev sahipliği yapması hedeflenen müzenin ziyaretçilerinin oldukça yoğun bir şekilde kullanımına tabi olan bölge sürekli hareketliliğin olduğu bir bölge olarak dikkat çekmiştir.



Şekil 5.56. Magdeburg Hafen bölgesi yapı alanları [20]

1879'da inşa edilmiş olan Kaispeicher B binasının ise bugün Uluslararası Hamburg Denizcilik Müzesi'ne dönüştürülmüş olması ve bu müzenin henüz açılmadan bile yapılan çalışmalarla oldukça fazla ilgi çekmesi alanın kullanımını arttıracak etkenlerden biri olacağına dair de önemli bir işarettir. Müzenin 2008 yazı sonrasında ziyarete açılması planlanmaktadır.

Anı kenti Speicherstadt ile de bağlantısının köprüler vasıtasıyla yayaların erişimi için oldukça kuvvetli olması bir bütünlük dâhilinde tarihi yapılanmanın tarihi binalarda sergilenmesine olanak sağlamıştır.



Şekil 5.57. Uluslararası Hamburg Denizcilik Müzesi ve Speicherstadt bağlantısı (B.Haznedar arşivi)

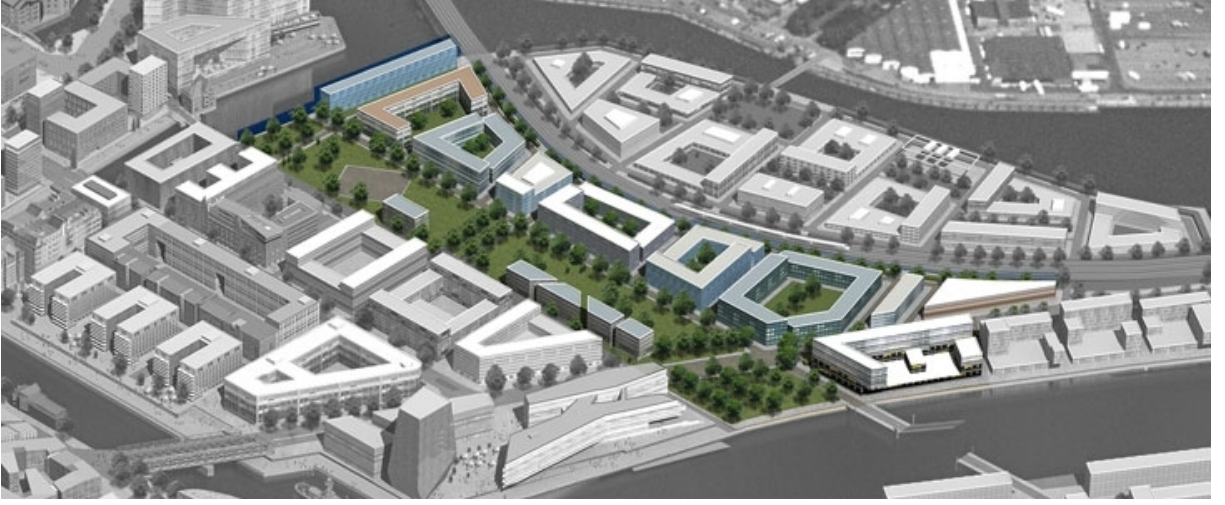


Şekil 5.58. Kaispeicher B, Uluslararası Hamburg Denizcilik Müzesi görünümü [20]

### 5.3.3.8. Lohsepark Bölgesi Çalışmaları

Yaklaşık 12.000 m<sup>2</sup>'lik yeşil alana sahip olan bölge Lohsepark'taki çalışmaların 2010'a kadar bitirilmesi hedeflenmektedir. Hafencity'nin merkezinde yer alan yeşil alanların yoğun olduğu bu bölge aynı zamanda geçmişte Hannoverscher Bahnhof (Hannover Hanedanlık Tren İstasyonu) gibi oldukça eski yapıları da barındırmıştır. Bu istasyon, Hitler döneminde de pek çok insanın toplama kamplarına gönderilmek üzere toplandığı istasyon olarak da bilinir. Bugün yeşil bir cennet olarak anılan, büyük yeşil alanlarla etrafında konut ve ofis işlevlerinin

yer aldığı Lohsepark bölgesi geçmişte sahip olduğu yapılardan dolayı bir açık hava müzesi olarak da kullanılmaktadır.



Şekil 5.59. Lohsepark bölgesi yapı alanları [20]

### 5.3.3.9. Oberhafen Bölgesi Çalışmaları

HafenCity Hamburg projelerinin en geç tamamlanacak olanlarından biri olan Oberhafen bölgesi çalışmaları 2020 gibi son bulması beklenmektedir. Bölgenin en ilgi çekici kanalı Zollkanal'ın ve dışavurumcu dönemin eserlerinden olan eski bir demiryolu viyadükünün de bulunduğu alanların yeni dönem mimarisıyla tasarlanması hedeflenmiştir.



Şekil 5.60. Oberhafen bölgesi yapı alanları [20]

Genel olarak ticaret yapılarının yer almasına yönelik hazırlanan master plan çalışması yapılan revizeler neticesinde de çok fazla değiştirilmemiştir. Fakat henüz mimari projelendirme ve uygulama sürelerinin gerçekleşeceği etapların dahi gelmemiş olması alanın ileride ne şekilde gelişeceği konusunda da kesin konuşulmasının önüne geçmektedir. HafenCity'de genel olarak benimsenmiş olan katılımcı planlama anlayışı doğrultusunda alanların geleceğine ait değerlendirmelerin ileride plan revizelerine yol açması muhtemeldir.

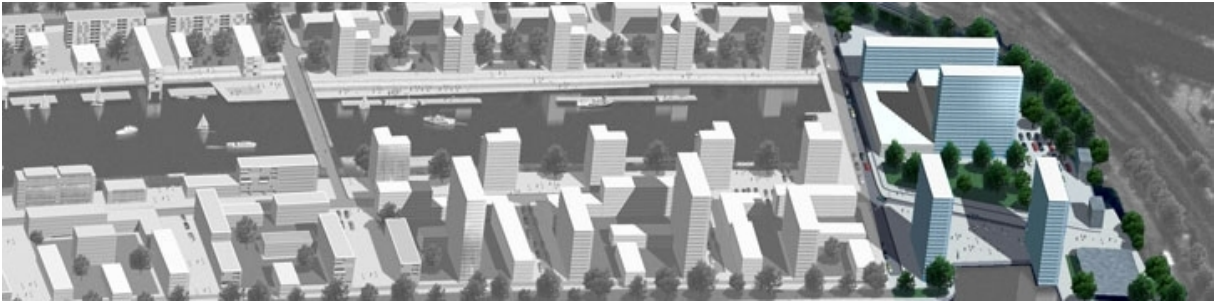
### 5.3.3.10. Baakenhafen Bölgesi Çalışmaları

170.000 m<sup>2</sup> büyüklüğünde inşaat alanının bulunduğu Baakenhafen çalışmaları kapsamında 2007 yılından itibaren demiryolu arazilerinin de projelere dâhil edilmesiyle 1,3 km. kıyı bandına sahip bölge konutların fazla olduğu, park ve gezi yollarının yer alacağı bir alana dönüşecektir. Oldukça yüksek standartlarda yapılaşmaların yer alması planlanan Baakenhafen bölgesi master plan çalışmalarının ilk bölümünde Hamburg'un o dönem halen geçerli olan 2012 Olimpiyatları'na adaylığının gerçekleşme olasılığı düşünülerek olimpiyat köyünün de bir parçası olacak ve sonrasında da kente katılacak şekilde planlanmıştır.



Şekil 5.61. Baakenhafen bölgesi yapı alanları [20]

### 5.3.3.11. Elbbrückenzenrum Bölgesi Çalışmaları



Şekil 5.62. Elbbrückenzenrum bölgesi yapı alanları [20]

Baakenhafen bölgesinin hemen bitiminde, Hafencity Hamburg kapsamındaki en küçük alana sahip olmasıyla beraber kentten bölgeye doğru açılan kapı olma özelliğinin etkisiyle rağbet gören bir alandır. Konumundan dolayı etkileyici yüksek katlı binaların yapılması planlanmış olan alanda da master plan kapsamında Baakenhafen'de olduğu gibi 2012 olimpiyatlarıyla ilişkili bir gelişim düşünülmüş fakat olimpiyatları Londra'nın aldığı için açıklanmasının ardından planlar revize edilmeye başlanmıştır. 16 ile 26 kat arası bir yüksekliğin belirlendiği bölgede Zweibrücken caddesinde yer alacak bir tren istasyonunun yapılması da planlanmıştır.

### 5.3.3.12. Hamburg Kruvaziyer Limanı ve Seyir Noktası Projeleri

HafenCity Hamburg master planlarında direkt olarak yer alan projelerden olmasa da sonradan yapımları planlanmış olan seyir noktasının ve özellikle kruvaziyer limanının da bölgelerin gelişiminde oldukça etkisi olacaktır.



Şekil 5.63. HafenCity Hamburg seyir noktası (view point) (B.Haznedar arşivi)

Seyir noktası başta geçici olarak kurgulanmış olsa da inşaat faaliyetlerinin artmasıyla bölgenin ziyaretçi sayısı da arttıkça özellikle bölgenin tümünün görülebildiği bir nokta olmasından dolayı ilgi çeken bir yer olmuştur. HafenCity projesi tümüyle tamamlandıktan sonra da yıkılmaması ve yeni bir işlev doğrultusunda kullanılması düşünülmektedir.



Şekil 5.64. Hamburg kruvaziyer limanı (Hamburg Cruise Center) [20]

Kruvaziyer limanı ise etkin bir şekilde yapılmış olan yeni kurgusuyla beraber bölgenin kullanımını ve kendisine komşu olan ticaret mekânlarının ağırlıkta olduğu yapı adalarının kullanıcı sayısını arttıracaktır. HafenCity master planında da limana komşu olan alanların çoğunlukla ticari işlevi olan ve ofis yapılarına ayrılan bölümler olması bu etkileşimin hızlı bir şekilde gerçekleşmesini de sağlayacaktır.

## 6. SONUÇ

Kentsel kullanımların kent yapılanmalarına üst seviyede olan etkileri, genel kalitelerinin arttırılmasına yönelik çalışmalarla kent kullanıcılarının yaşam standartlarının ve refah seviyelerinin hızlı bir şekilde gelişmesini de beraberinde getirmektedir. Temelde birçok kentin hala merkez alanlarında ciddi yaklaşım farklılıklarıyla üretilmiş olan ortaçağ kentinin altyapısı ve planlama sistemi doğrultusunda gerçekleştirilmiş sokakları, mahalleleri, yapı alanlarını bulundurduğu düşünülürse sanayi kentiyile kendisini hızlı bir şekilde hissettiren yeni sistemlerle bugünkü planlama alanındaki ele alışlardaki değişikliklerin bu alanlar üzerinde direkt etkisini ve bu etkinin neticesinde bu alanların sorunsuz bir şekilde kent kurgusunda yer almasını düşünmek doğru olmayacaktır. Bu geçmiş dönem yapılanmaları, büyük ölçüde yine kendisini temel alarak sanayi devrimi sonrasında güçlü bir şekilde oluşmuş olan endüstriyel alanların da değişen sistemler karşısında güncel gereksinimlere göre dönüşümünün ve adaptasyonunun sınırlı olmasını beraberinde getirmiştir.

Üretim yöntemlerinde hızlı değişikliklerin yaşandığı 20. yüzyılın başta yaşanan savaşlar olmak üzere kentler üzerindeki üst seviyedeki yıkıcı etkisi, bütün bir kent sistemlerinin ve planlama tekniklerinin yeniden ele alınarak güncel bakış açılarıyla beraber oluşturulmasını beraberinde getirmiş, kentsel alanların değişen kentsel kullanımlar doğrultusunda yeniden yapılandırılması faaliyetlerinin geliştirilmesi için baskı unsuru haline gelmiştir. 20. yüzyılda sistemsel değişikliklerle beraber ucuz işgücünün de etkisiyle üretimin farklı alanlara kaymasıyla üretimsizleşen endüstriyel alanlar kurulum süreçlerinde kent dışı alanlarda yer alsalar da kentlerin göçlerle ve yeni kullanım ihtiyaçları ile beraber genişlemesi, kent merkezlerinin çevre alanları da bünyesine katacak şekilde gelişmesi neticesinde kentlerin merkez alanlarında yer almaya başlamışlardır. Üretimin büyük ölçüde durmasıyla bu alanların metruk yapıları barındıran alanlar haline gelmesi kentsel dönüşüm projeleriyle önüne geçilmek istenilen bir sorun olarak ön plana çıkmıştır.

Kent merkezlerindeki işlevlerini yitirmiş endüstriyel alanların yenilenen kentsel kullanımlar doğrultusunda yeniden işlevlendirilerek kente dâhil edilmesi süreci, ilgilendiği alanın pek çok disiplinin farklı bakış açılarıyla çalışma alanı olan kentler olduğu için ve kent üzerinde fazla sayıda katılımcının söz hakkı olmasından dolayı çok hızlı ilerleyemeyen, eleştirel yaklaşımları fazlasıyla içeren bir süreç olarak gelişmektedir. Dönüşüm sürecinde çoğu zaman işin başında olduğu görülen kent yönetimlerini de en fazla sıkıntıya sokan süreç bu katılım süreci olmaktadır. Fakat tez çalışmasında ele alınan alanlardaki örneklere, incelemelerle araştırmalara bakıldığında da rahatça görülebildiği üzere, bu katılım sağlıklı olarak

projelendirme ve uygulama sürecine ne ölçüde dâhil edilirse, elde edilen ürünlerin de kente entegrasyonu sırasında oluşabilecek sorunlarla birlikte tüm sıkıntıların önüne o derece hızlı geçebilmektedir. Kent üzerinde söz sahibi olan disiplinlerin, üniversitelerin ve kâr amacı gütmeyen sivil toplum kuruluşlarının sürece dâhil edilmesiyle birlikte sağlıklı bir katılım sürecinin sürdürülebilmesi için ciddi önem arz eden koordinasyonun sağlanması da ilk etapta kent yönetimlerinin ve idari birimlerin sorumluluğunda gerçekleşmektedir. Bu aşamada, karar mekanizmalarının tüm katılımcılarının, kent yönetimleri ve idari birimlerin tarafından koordine edilecek şekilde, endüstriyel alanların kentlere dâhil edilmesi sürecinde oluşturulan yaklaşımlarda ve plan kararlarının hazırlanmasında göz önünde bulundurmaları gereken kriterler ise;

- Projelerin hazırlanmasıyla bütüncül kurgunun ve olanak tanınabilecek yapılaşmanın gerçekleştirilmesi,
- Metruk yapıların bulunduğu kullanılmayan alanların kentsel yerleşimlere dönüştürülebilmesi,
- Mevcut yapı stokunun korunarak birçok işlevi birlikte barındıran projelerin farklı kullanıcı gruplarına da hitap edecek şekilde üretilmesi,
- Mevcut altyapı sistemlerinin yenilikçi gelişmelerle beraber ilişkilendirilerek güncel kentsel kullanımlara olanak tanıyacak şekilde iletişim ve ulaşım imkânlarının kurgulanması,
- Kullanıcıların toplanmalarına, birbirleriyle karşılaşmalarına olanak tanıyarak kullanım kalitesini arttıracak açık ve kapalı kamusal alanların oluşturulması,
- Proje alanlarının kentin diğer bölgelerine olan uzaklığı, bağlantıları ve bağlantı sürelerinin ele alınması,
- Tüm kullanıcı özelliklerine ve ihtiyaçlarına göre belirlenen işlevlerin katılımcı bir süreçle birlikte ele alınması,
- Bölgenin bilinirliğinin artırılması için çalışmaların yapılmasıdır.

Yerel yönetimler tarafından kent genelinde yapılacak çalışmaların başında ise kentlerin fiziki planların çağdaş kentsel standartlar çerçevesinde inşa edilerek, kent kullanıcılarının ekonomik, sosyo-kültürel ve altyapı ihtiyaçlarının karşılanmasıyla kentleri olumsuz etkileyen göçlerin sosyo-ekonomik sorunlara yol açmasının önüne geçilmesi, bununla beraber doğal çevre üzerinde yoğunlaşan baskıların en aza indirilebilmesi için kirliliğine yol açan etkenlerle doğal hayata yönelik tehditlerin ortadan kaldırılmasına yönelik düzenlemeler gelmektedir.

Bugüne kadar birçok dünya metropolünde gerçekleştirilmiş benzer süreçler günümüzde de sayıları hızla artan kentlerle birlikte İstanbul'un da gündeminde önemli bir yer tutmaya başlamıştır. Kent içindeki endüstriyel alanların (tersaneler, liman alanları, gazometreler, eski fabrika, depolama ve üretim tesisi yapıları, vb.) belli bir süre boş durması ve kullanıcıların yaklaşımlarında bu sürecin etkisinin olması sonrasında İstanbul'da da bu alanların tekrar kentsel kullanıma dâhil edilmesi amacını taşıyan projeler gerçekleştirilmektedir. Bu projeler ve projeler üzerinde yapılan eleştiriler incelendiğinde, gelişmekte olan ülkelerin belki de en büyük yapısal problemi olan, yapılacak her türlü değişiklikte, her konuda kararların başkentte, sınırlı sayıdaki, toplumsal katılım süreçlerine olabildiğince kapalı tek bir merkezde veya otoriteler tarafından verilmesi bu sürecin gelişimini de olumsuz olarak etkilediği görülebilmektedir. Stratejik planların geniş takdir yetkisiyle beraber ulusal veya kimi zaman da yerel yönetimlerin çalışmalarıyla belirlenmesi normal karşılanabilecek bir durum olmasına karşın, bağlayıcı, fiziki gelişmelere odaklı kentsel çalışmaların orta ve uzun vadeli yatırımları çekebilecek şekilde kurgulanması, hizmet planlarının hazırlanması ve günümüz yaklaşımlarına cevap verebilecek nitelikte çalışmaların yapılması yerel yönetimlerin takdir yetkisini asgaride kullanıp koordinasyonu azami ölçüde sağlamasıyla sağlıklı gerçekleşebilecek süreçlerdir.

Günümüzde, gelişmekte olan ülkelerin bir diğer sorunlarından olan, katılım sürecine dahil olacak üniversiteler ve sivil toplum kuruluşlarıyla beraber, seçimle işbaşına gelen kent yönetimlerinin de çevresel sistemler haricindeki konularda söz sahibi olma hakkının neredeyse hiç verilmemiş olması karşısında ses çıkartmamaları ve durumu kabullenmeleri de sistemin doğru olduğu yanılığını ortaya çıkartarak devam etmesini sağlamaktadır. Bu çarpık yapılanmanın etkisiyle de kent üzerinde sınırlı belirleyiciliği olan bu yönetimler yetkilerini paylaşmak konusunda oldukça isteksiz davranmakta, bu paylaşımı ve katılım süreçlerini asgaride tutmaya çalışmaktadır. Karar mekanizmalarında yeterince temsil edilemeyen kent kullanıcıları ve uzmanlarla beraber gerektiği gibi işleyemeyen bu katılımcı süreç kentlerin güncel gereksinimler, 21. yüzyıl bakış açıları ve yaklaşımları doğrultusunda yapılanmalarının da önüne geçmektedir.

Buna karşın, üyesi olunan uluslararası kuruluşlar, bu kuruluşların bağlantıları ve küreselleşmenin getiri olarak bu kuruluşlarca yapılabilen etkin denetim süreçleri sorunlu alanların yapılandırılması konusunda kent yönetimlerine ciddi katkılar yapabilmektedir. Son dönemde İstanbul'da yapılan kentsel çalışma örneklerinin de (Sulukule, Süleymaniye, Sultanahmet Arkeoloji Parkı, Fener-Balat projeleri) başta UNESCO olmak üzere benzeri

uluslararası kuruluşlar tarafından incelemelerin gerçekleştirileceği ve uzmanlar tarafından ilgili raporların düzenlendiği bilinmektedir. Tabii, bu gündeme alma sürecinin sınırlı ve oldukça kısa süreli olması da çalışmaların kalitelerinin haklı olarak sorgulanmasını beraberinde getirmektedir.

21. yüzyılın gelişmiş yerel idareleri / kent yönetimleri ise bu süreçleri yalnızca uluslararası kuruluşların denetimine değil, kentte yer alan sivil toplum örgütlenmelerinin denetimine de açarak, sürece bu kuruluşların da etkin olarak dâhil edilmesini sağlamaktadır. Aynı zamanda IBA'nın üstlendiği etkin rolün görülebildiği, tez dahilinde Almanya'da yerinde incelenen örneklerde de yer aldığı gibi kamu destekli kuruluşlar da yerel yönetimler adına bu süreçlerde koordinasyon başta olmak üzere pek çok çalışmanın sağlıklı olarak gerçekleştirilmesini, kullanıcılarla beraber konunun uzmanlarının alanlar üzerinde karar verme süreçlerinin hızlı ve düzgün bir şekilde oluşmasını sağlamıştır. Ayrıca, Avrupa Birliği başta olmak üzere çok sayıdaki uluslararası kuruluş da yapılacak çalışmaları ve toplumsal kalitenin artırılmasına yönelik kriterlerin sağlıklı olarak kurgulandığı projeleri kendi fonlarıyla karşılıksız desteklemekte, eğitim ve gelişim süreçlerinin hızlandırılabilmesini amaçlamaktadır.

Genel çerçevede kamu tarafından üstlenilen kolaylaştırıcı etki ise daha çok bu çalışmaların koordinasyonunu sağlayan kuruluşların belirlediği doğrultuda altyapı sistemleri başta olmak üzere hizmetlerin kalitesinin artırılmasına yönelik çalışmalar yapmak, denetim sürecini aktif bir şekilde uygulamak ve yapılacak yatırımlarla gelişecek olan bu alanlara sermayenin etkin bir şekilde çekilebilmesine yönelik hukuki düzenlemeleri gerçekleştirmektir. Özellikle yatırımları teşvik edecek olan düzenlemeler kentsel dönüşüm alanlarında yapılacak çalışmaların kalitelerinin yükselebilmesi açısından da gerekli kaynakların güçlü bir şekilde sağlanabilmesine olanak tanıyacaktır. Bu çalışmalar kapsamında yetkinin paylaşılmasının ilk şart olduğu da üzerinde tekrar durulması gereken bir gerçekliktir. Fakat bu paylaşım denetim mekanizmalarının önünü kesmemeli, yapılan çalışmalar etkin olarak hem kamunun hem de uluslararası ve yerel sivil kuruluşların etkin denetimine açık olmalıdır.

Almanya'da IBA örneğinde de görüldüğü üzere belirli amaçlar doğrultusunda kurulan bu tür kamu destekli kuruluşların desteklendikleri zaman ne kadar olumlu değişimlerin yapılmasını sağladıkları ortadadır. İstanbul için henüz oldukça yeni olan bu süreçler özellikle 2010 Avrupa Kültür Başkenti gibi çalışmalar başta olmak üzere bu tür yaklaşımları içeren birlikteliklerle gerçekleştirilebilir. Kısa süreyi geride bırakmasından dolayı yapısal sorunların henüz yeni yeni ortaya çıkmaya başladığı süreçler ciddiyetle incelenirse ileride kalıcı olmaları

sağlanan ajans yapılanmalarının Avrupa'daki örneklerde olduğu gibi kentlerin gelişim süreçlerinde etkin olarak yer almaları sağlanabilir, bu süreçler üzerinde üniversitelerin, sivil toplum kuruluşlarının ve ilgili disiplinlerden uzman insanların bağımsız idareler vasıtasıyla çalışmalara etkin olarak katılımları gerçekleştirilebilir.

Yerel yönetimlerin koordine ettiği, sivil katılımın yoğun olduğu kamu destekli kuruluşların yönlendirmeleriyle gerçekleşen, ulusal / uluslararası fonlarla teşviklerin sağlandığı ve yönetimler tarafından hukuki düzenlemelerle desteklenen bu bütüncül süreçlerdeki belirleyici yaklaşımlar, kentlerin gelişim sürecinde değişen / dönüşen kentsel kullanımlar doğrultusunda yenilenen endüstri alanlarının kentlere entegrasyon süreçlerinde üstlendikleri, kentle bütünlük gösterebilecek yeni işlevlerin ortaya çıkması ve bu alanların olabildiğince az sorunla karşılaşılarak kentsel kullanım alanlarına dâhil edilmeleri sürecinin başarılı ve sağlıklı olarak gerçekleştirilebilmesini de beraberinde getirecektir.

**KAYNAKLAR**

- Akbulut, D. E. ve Akbulut M. T., (2006), "Çekim Merkezi Yaratmak", Yapı Dergisi 301: 42-47.
- Alatlı, A., (2008), "Almanya: 1929 Krizi Avrupa'ya Atlıyor", 7. Bölüm, [www.alevalatli.com](http://www.alevalatli.com). [21]
- Baumgart, S., (2001), "Urban Development in Hamburg As Seen By Experts", Von Leuchttürmen und Taschenlampen: HafenCity - Ein Ort zum Leben, Freie und Hansestadt Hamburg: 53-56.
- Benevelo, L., (2006), Avrupa Tarihinde Kentler, Literatür Yayınları, İstanbul.
- Busche, E. A., Hamm, O. G., Schmal, P. C. ve Voigt, W., (2007), Neu Bau Land: Architektur und Stadtumbau in den neuen Bundesländern, E. A. Seemann Verlag, Leipzig / Almanya.
- Coates, N., (2003), Guide to Ecstacity, Laurence King Publishing, Londra / İngiltere.
- Datz, C. ve Kullmann, C., (2005), Hamburg: Architecture & Design, teNeues Verlag GmbH, Kempen / Almanya.
- Dunn, C., (2003), "Urban Planning and Regeneration in Barcelona", Geo Factsheet, No: 142.
- Duru, B. ve Alkan, A., (2002), 20. Yüzyıl Kenti, İmge Kitabevi, Ankara.
- Ellin, N., (2006), Integral Urbanism, Routledge, New York / A.B.D..
- Eraydın, A., (1992), Post-Fordizm ve Değişen Mekânsal Öncelikler, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Erdönmez, M. E., (2005), Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere - Levent - Maslak Aksı, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Erlhoff, M. ve Marshall, T., (2008), Design Dictionary, Birkhäuser Verlag AG, Basel / İsviçre.
- Ersoy, M., (2007), Kentsel Planlama Kuramları, İmge Kitabevi, Ankara.
- Eşkar, F., (1997), Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Fernández-Maldonado, A. M., Hulsbergen, E. D. ve Stouten, P. L. M., (2000), Transforming Neighbourhoods: Examples of The French Practice in The Banlieue of Ile-de-France, TU Delft & DUP Satellite Publishing, Delft / Hollanda.
- Free and Hanseatic City of Hamburg, (2006), Hamburg: Building for the Growing City, Jovis Verlag GmbH, Berlin / Almanya.
- Halachmi, A., (1986), Coproduction: Involving Volunteers in Service Delivery, New York / A.B.D..
- Harris, C. D. ve Ullman, E. L., (1945), "The nature of cities" Annals of the American Academy of Political and Social Science 242: 7-17.
- Harvey, D., (1996), Sosyal Adalet ve Şehir, Metis Yayınları, İstanbul.

- Hasol, D., (1975), Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, Yapı - Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Hawley, C., (2007), "Sterile City Or Brave New World? Hamburg Builds Its Better Half", [www.spiegel.de/international/0,1518,469072,00.html](http://www.spiegel.de/international/0,1518,469072,00.html). [22]
- Herzog, J. ve de Meuron, P., (2000), "South Bank Show", The Architectural Review, No. 1238: 48-51.
- Huot, J., Thalmann, J. ve Valbelle, D., (1990), Naissance Des Cités, Editions Nathan, Paris / Fransa.
- İncedayı, D., (2004), "Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine", mimar.ist dergisi 2004-2: 60-61.
- Keleş, R., (1984), Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi, Ankara.
- Kocabaş, A., (2006), Kentsel Dönüşüm (/Yenileş(tir)me): İngiltere Deneyimi ve Türkiye'deki Beklentiler, Literatür Yayınları, İstanbul.
- Kostof, S., (1995), The City Shaped, Thames & Hudson Ltd., London / İngiltere.
- Kostof, S., (1992), The City Assembled, Thames & Hudson Ltd., London / İngiltere.
- Lang, J. (1987), Creating Architectural Theory: The Role of the Behavioral Sciences in Environmental Design, Van Nostrand Reinhold Int. Ltd., New York / A.B.D..
- Lejeune, J. F., (1996), The New City - Modern Cities, Princeton Architectural Press, New York / A.B.D..
- Lübke, I., (2001), "What Do Other People Do - Rotterdam", Von Leuchttürmen und Taschenlampen: HafenCity - Ein Ort zum Leben, Freie und Hansestadt Hamburg: 69-71.
- Marx, K., (1979), Grundrisse, Birikim Yayınları, İstanbul.
- Miles, M. ve Hall, T., (2003), Urban Futures: Critical Commentaries on Shaping The City, Routledge, New York / A.B.D..
- Mumford, L., (2007), Tarih Boyunca Kent, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Nabokov, V., (1967), Speak Memory, Vintage International Press, Atlanta / A.B.D..
- Newman, P. ve Thornley, A., (1996), Urban Planning in Europe, Routledge, London / İngiltere.
- Oswalt, P., (2004), Schrumpfende Städte: Band 1 - Internationale Untersuchung, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit / Almanya.
- Oswalt, P., (2005), Schrumpfende Städte: Band 2 - Handlungskonzepte, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit / Almanya.
- Oswalt, P. ve Rieniets, T., (2006), Atlas of Shrinking Cities, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit / Almanya.
- Özden, P. P., (2008), Kentsel Yenileme, İmge Kitabevi, Ankara.
- Özkan, B., Küçükerbaş, E. V., Kaplan, A., Hepcan, Ş., Malkoç, E., Sönmez, H., (2003), Muğla Kenti Kamusal Dış Mekanları Bağlamında Master Plan Çalışması, Ege Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, İzmir.

- Park, R. E. ve Burgess, E. W., (1925), "The City: Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment", Chicago: University of Chicago Press, Chicago / A.B.D..
- Petzold, E. ve Müller, B., (2001), Hafen Port of Hamburg: Reportagen und Panoramen, Verlag die Hanse, Hamburg / Almanya.
- Pirenne, H., (1976), Medieval Cities, Routledge and Kegan, Londra / İngiltere.
- Rossi, A., (2006), Şehrin Mimarisi, Kanat Kitap, İstanbul.
- Sasaki, M., (2004), "The Role of Culture in Urban Regeneration", Diàlegs - Fòrum Universal de les Cultures, Barcelona / İspanya.
- Schwarz, U., (2002), Neue Deutsche Architektur: Eine Reflexive Moderne, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit / Almanya.
- Spiegel, E., (2001), "De-segregating Work and Home - Chances and Conflicts", Von Leuchttürmen und Taschenlampen: HafenCity - Ein Ort zum Leben, Freie und Hansestadt Hamburg: 72-76.
- Steele, J., (1997), Architecture Today, Phaidon Press, Londra / İngiltere.
- Weber, C., (2003), "Interaction Model Application for Urban Planning", Landscape and Urban Planning, Volume 63-1: 49-60.
- Weber, M., (2000), Şehir, Bakış Yayınları, İstanbul.
- Yırtıcı, H., (2005), Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

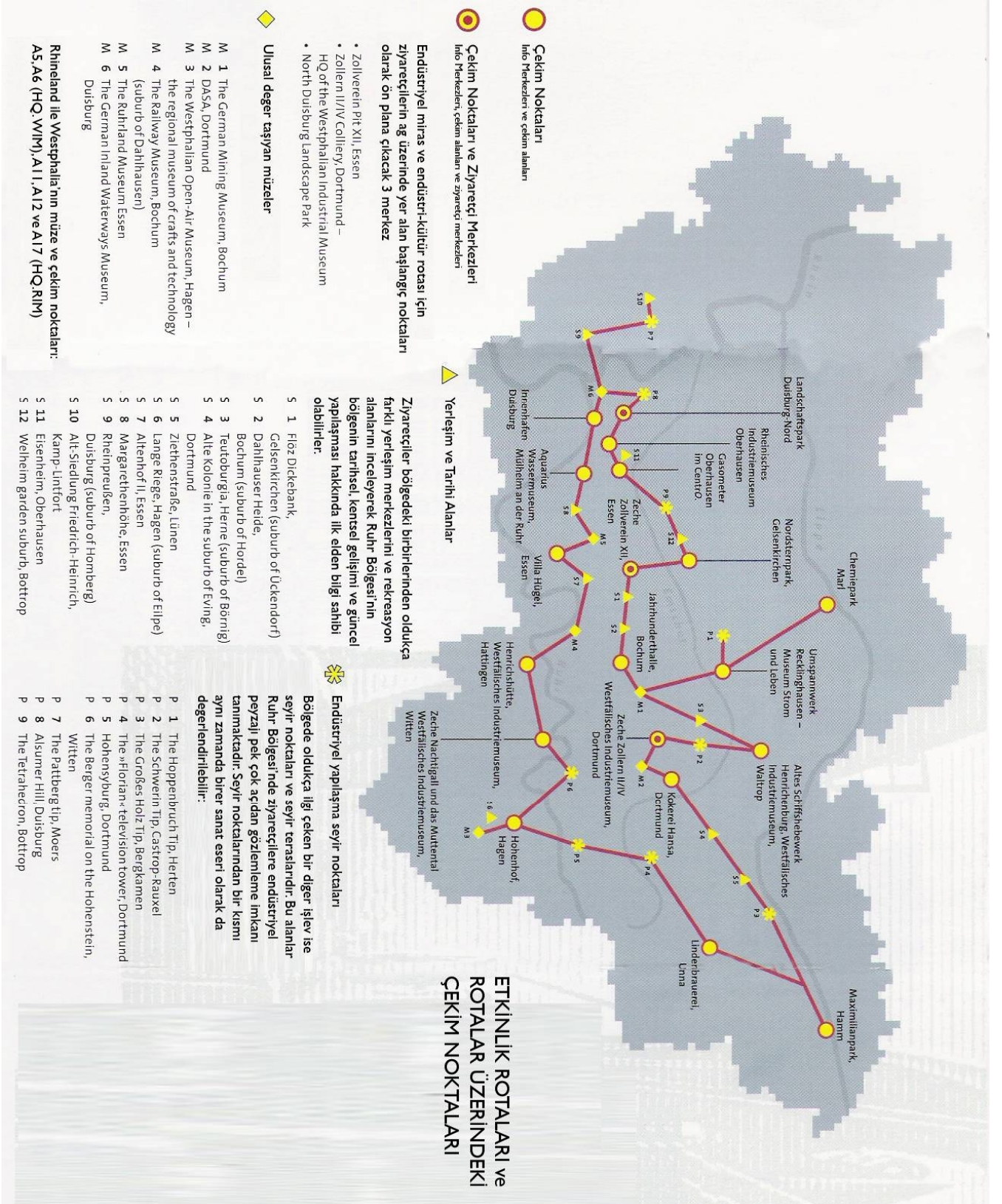
**INTERNET KAYNAKLARI**

- [1] [www.loreley-info.com/images/rheinkarten/rhein-karte.jpg](http://www.loreley-info.com/images/rheinkarten/rhein-karte.jpg)
- [2] [commons.wikimedia.org](http://commons.wikimedia.org)
- [3] [maps.venicexplorer.net](http://maps.venicexplorer.net)
- [4] [lh3.ggpht.com](http://lh3.ggpht.com)
- [5] [www.merchantnavyofficers.com](http://www.merchantnavyofficers.com)
- [6] [upload.wikipedia.org](http://upload.wikipedia.org)
- [7] [www.strasbourg.port.fr](http://www.strasbourg.port.fr)
- [8] [www.euromediterranee.fr](http://www.euromediterranee.fr)
- [9] [www.arkitera.com](http://www.arkitera.com)
- [10] [www.pbase.com](http://www.pbase.com)
- [11] [www.3rw.no](http://www.3rw.no)
- [12] [www.lib.utexas.edu](http://www.lib.utexas.edu)
- [13] [friedels-untugend.de](http://friedels-untugend.de)
- [14] [www.lwl.org](http://www.lwl.org)
- [15] [www.leg-nrw.de](http://www.leg-nrw.de)
- [16] [www.wdr.de](http://www.wdr.de)
- [17] [www.fosterandpartners.com](http://www.fosterandpartners.com)
- [18] [edlf.wordpress.com](http://edlf.wordpress.com)
- [19] [www.tegen.net](http://www.tegen.net)
- [20] [www.hafencity.com](http://www.hafencity.com)
- [21] [www.alevalatli.com](http://www.alevalatli.com)
- [22] [www.spiegel.de/international/0,1518,469072,00.html](http://www.spiegel.de/international/0,1518,469072,00.html)
- [23] [tr.wikipedia.org](http://tr.wikipedia.org)

**EKLER**

- Ek 1 Ruhr Bölgesi, Endüstri-kültür rotası (route.industriekultur) Haritası
- Ek 2 HafenCity Hamburg, Strüktürel Konsept, 2000 Master Plan Çalışması [20]
- Ek 3 HafenCity Hamburg, Şehircilik Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması [20]
- Ek 4 HafenCity Hamburg, Açık Kamusal Alan Kullanım Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması [20]
- Ek 5 HafenCity Hamburg, Trafik Planlama Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması [20]
- Ek 6 HafenCity Hamburg, İşlevsel Dağılım Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması [20]
- Ek 7 HafenCity Hamburg, Selden Korunma Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması [20]
- Ek 8 HafenCity Hamburg, Şehircilik Konsepti, 2008 Master Plan Çalışması [20]

## Ek 1 Ruhr Bölgesi, Endüstri-kültür rotası (route.industriekultur) Haritası

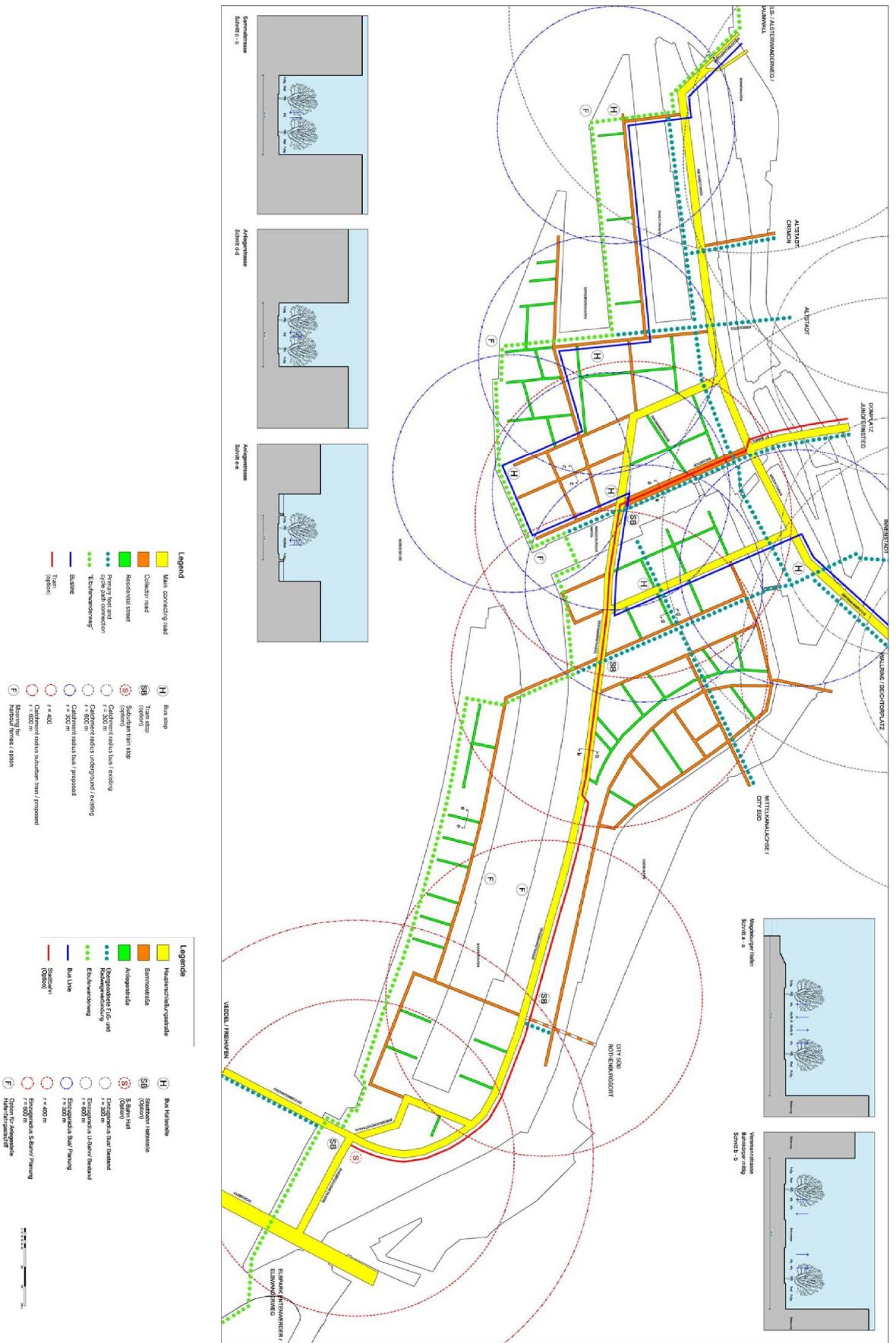






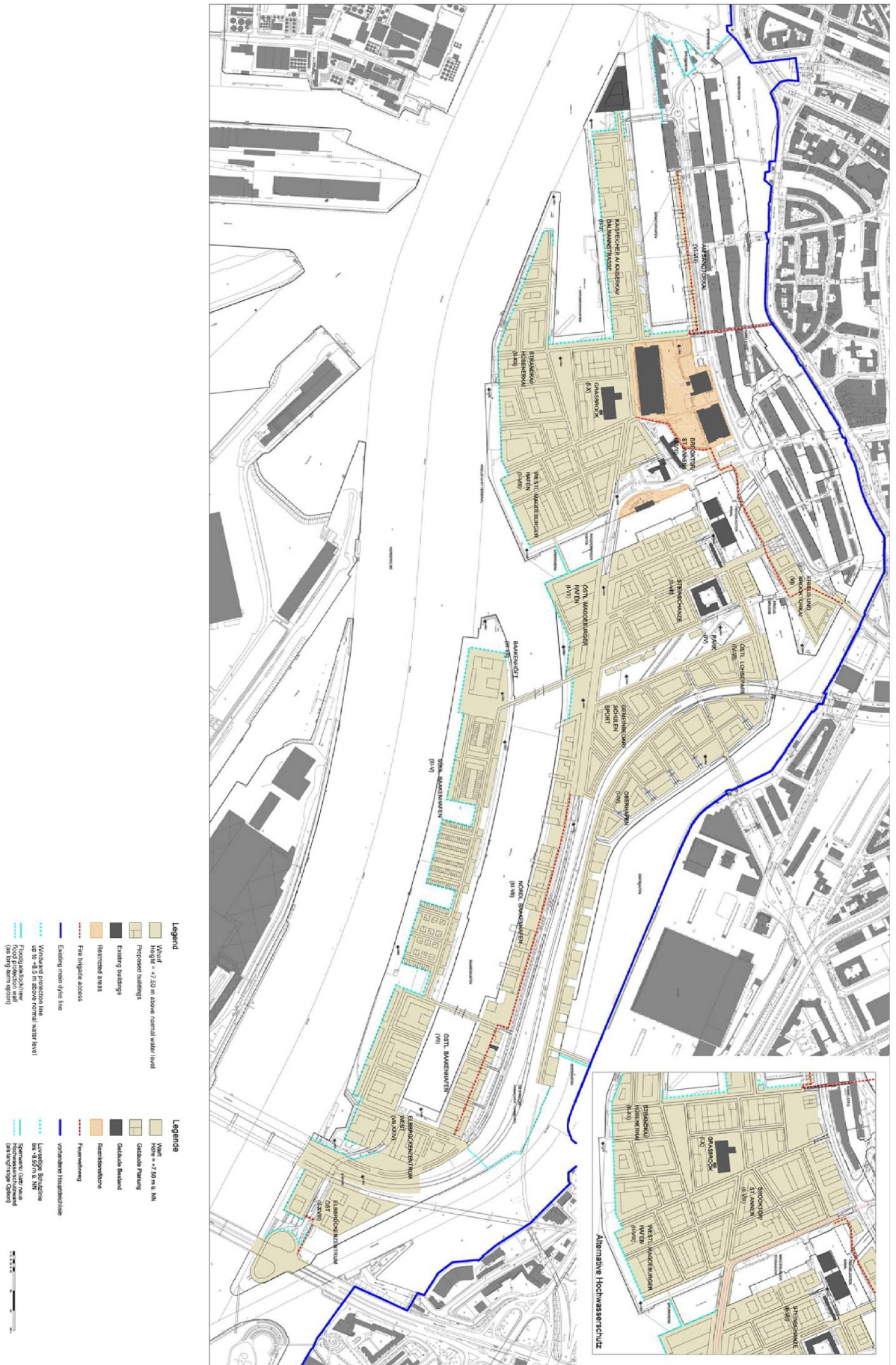


Ek 5 Hafencity Hamburg, Trafik Planlama Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması [20]

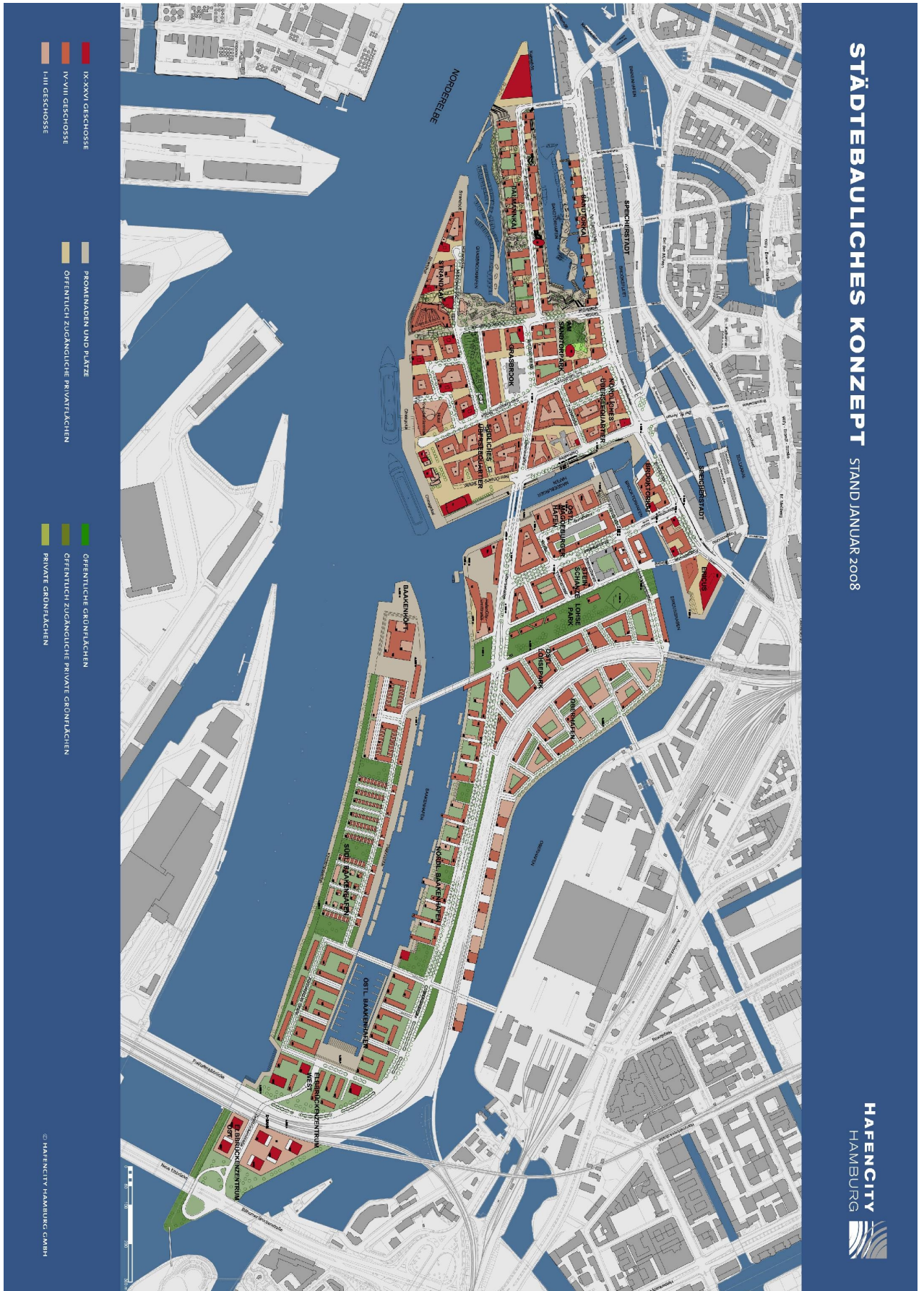




Ek 7 Hafencity Hamburg, Selden Korunma Konsepti, 2000 Master Plan Çalışması [20]



Ek 8 Hafencity Hamburg, Şehircilik Konsepti, 2008 Master Plan Çalışması [20]



**ÖZGEÇMİŞ**

Doğum tarihi 07.06.1981

Doğum yeri Trabzon

Lise 1992 - 1999 Trabzon Anadolu Lisesi / Trabzon Kanuni Anadolu Lisesi (TAL / TKAL)

Lisans 1999 - 2000 Yıldız Teknik Üniversitesi YDYO, İngilizce Hazırlık

2000 - 2005 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü

**Çalıştığı kurumlar**

2005 - Devam Ediyor TEB Mimarlık ve İnşaat Taahhüt Limited Şirketi