

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

STRATEJİK PLANLAMA - KENTSEL PROJELER İLİŞKİSİ VE KENTSEL  
KIYI TASARIMI: İSTANBUL TARİHİ YARIMADA KIYI BANDI ÜZERİNE  
BİR İRDELEME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir Plancısı Saadet ÖNEMLİ

Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Kevser ÜSTÜNDAĞ

EYLÜL 2007



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

**STRATEJİK PLANLAMA - KENTSEL PROJELER İLİŞKİSİ VE KENTSEL  
KIYI TASARIMI: İSTANBUL TARİHİ YARIMADA KIYI BANDI ÜZERİNE  
BİR İRDELEME**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Şehir Plancısı Saadet ÖNEMLİ**

**Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

**Kentsel Tasarım Programı**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Kevser ÜSTÜNDAĞ**

**EYLÜL 2007**

Saadet ÖNEMLİ tarafından hazırlanan STRATEJİK PLANLAMA-KENTSEL PROJELER İLİŞKİSİ VE KENTSEL KIYI TASARIMI: İSTANBUL TARİHİ YARIMADA KIYI BANDI ÜZERİNE BİR İRDELEME adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

K. Kavutaro  
Yrd. Doç. Dr. KEVSER ÜSTÜNDAĞ

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalında

Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Yrd. Doç. Dr. KEVSER ÜSTÜNDAĞ K. Kavutaro  
Üye : Prof. Dr. Gürzin Karuk  
Üye : Yrd. Doç. Dr. EMEL ARDANCI  
Üye : \_\_\_\_\_  
Üye : \_\_\_\_\_

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

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b> .....	<b>ii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>iv</b>
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b> .....	<b>vi</b>
<b>ÇİZELGE LİSTESİ</b> .....	<b>vii</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>Çalışmanın Amacı:</b> .....	<b>2</b>
<b>Çalışmanın Kapsamı:</b> .....	<b>2</b>
<b>Çalışmanın Yöntemi :</b> .....	<b>3</b>
<b>BÖLÜM 1: STRATEJİK PLANLAMA VE KENTSEL PROJELER İLİŞKİSİ .</b>	<b>4</b>
1.1. STRATEJİK PLANLAMA .....	4
1.2. KENTSEL PROJELER .....	9
1.3. STRATEJİK PLANLAMA VE KENTSEL PROJELER İLİŞKİSİ.....	11
1.4. BÖLÜM SONUCU .....	14
<b>BÖLÜM 2: KENTSEL PROJELER, KENTSEL KIYI TASARIMI</b> .....	<b>15</b>
2.1. KIYI – KENT İLİŞKİSİ .....	15
2.1.1. Kıyı Kenti .....	16
2.1.2. Kentsel Kıyı Kullanımı .....	18
2.2. KENTSEL KIYI GELİŞİMİ .....	20
2.2.1. Kentsel Kıyı Alanlarında Yaşanan Değişim .....	21
2.2.2. Kentsel Kıyıların Yeniden Geliştirilmesinde Etkili Olan Faktörler.....	22
2.3. KENTSEL KIYI TASARIMINA İLİŞKİN YAKLAŞIMLAR .....	23
2.3.1. Kentsel Sorumluluk ve Liderlik .....	24
2.3.2. Anlam ve Kimlik .....	25

2.3.3. Kentsel Dokuyu Yaymak .....	25
2.3.4. Kıyı Yapıları .....	26
2.3.5. Bağlantılar ve Akışkanlık .....	27
2.3.6. Suyun Mekansal Boyutu .....	28
2.3.7. Hareket ve Mekan Hissi.....	29
2.3.8. Duyusal Deneyim .....	29
2.3.9. Kıyının İkili Yapısı (Geçişler Mekanı Olma Özelliği) .....	30
2.4. BÖLÜM SONUCU .....	32
<b>BÖLÜM 3: STRATEJİK PLANLAMA KAPSAMINDA KIYILARIN ELE ALINIŞI, BARCELONA ÖRNEĞİ VE İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÜZERİNE BİR İNCELEME.....</b>	<b>34</b>
3.1. İSPANYA METROPOLLERİ VE PLANLAMA.....	34
3.1.1. Küreselleşme Sürecinde Barselona .....	34
3.1.2. Yerel Katılım ve Barselona Stratejik Planı .....	35
3.1.3. Barselona Yerel Politikalarında Dönüşüm ve Stratejik Planlama .....	36
3.2. BARCELONA STRATEJİK PLANI.....	38
3.3. KENTSEL PROJELER KAPSAMINDA KIYILARIN ELE ALINIŞI, BARCELONA ÖRNEĞİ (Barselona Olimpiyat Köyü Projesi).....	43
3.4. İSTANBUL TARİHİ YARIMADA KIYI BANDININ KIYI TASARIMI BAĞLAMINDA İRDELENMESİ.....	49
3.4.1. Tarihi Yarımada ve Haliç Kıyıları Üzerine.....	49
3.4.2. Tarihi Yarımada Tasarım Odak Noktaları Ve Bu Alanların Kıyı Tasarımı Bağlamında İrdelemesi.....	50
3.5. BÖLÜM SONUCU .....	60
<b>SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>62</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>71</b>

**STRATEJİK PLANLAMA- KENTSEL PROJELER İLİŞKİSİ VE KENTSEL KIYI  
TASARIMI: İSTANBUL TARİHİ YARIMADA KIYI BANDI ÜZERİNE BİR  
İRDELEME**

(Yüksek Lisans Tezi)

**Saadet ÖNEMLİ**

**MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**Eylül 2007**

**ÖZET**

Son yıllarda dünya ölçeğinde yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasi değişimler kentsel dinamikleri etkilemiş, dolayısı ile planlama ve planlama anlayışının değişimine neden olmuştur. Küreselleşmenin de etkisiyle kentler, yoğun bir değişim ve dönüşüm baskısı altında kalmışlardır. Bu süreci yaşayan kentler, karşılaştığı sorunların çözümünde mevcut planlama pratiklerinin yetersiz olduğunu görüp daha esnek ve müzakereye açık olan stratejik planlamaya yönelmişlerdir

Stratejik planlama çerçevesinde, girişimci kentsel politikalarda mekan bir kaynak yaratma aracı olarak kullanılırken, kentler de kentsel projelerle şekillenmeye başlamıştır. Kentsel projeler mekansal gelişmeyi yönlendirirken, genellikle kentin stratejik noktalarını seçmektedirler. Konumu, taşıdığı potansiyeller ve sunduğu imkanlar nedeniyle kentsel kıyı alanları kentsel projeler için yoğun talep gören alanlar haline gelmiştir.

Kentsel kıyı alanlarının kamusal kullanım açısından taşıdığı önem ve ayrıcalıklı konumu, bu alanlara ilişkin kentsel projeler geliştirilirken kıyının özel bir tasarım

alanı olarak ele alınması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu araştırmada, kentsel kıyı alanları tasarımının farklılığını vurgulamak ve bu alanlara yönelik tasarım kriterlerini incelemek amaçlanmıştır.

Çalışmada rnek alan olarak Barselona stratejik planlama süreci ve kentsel kıyı alanlarına yaklaşımlar incelenmiş ve bu bağlamda İstanbul Tarihi Yarımada kentsel kıyı bandı üzerinden değerlendirmeler ve önermelere gidilmiştir.

**Bilim Kodu** :

**Anahtar Kelimeler** : Stratejik Planlama, Kentsel Projeler, Kentsel Kıyı Gelişimi, Kentsel Kıyı Tasarımı, İstanbul Tarihi Yarımada

**Sayfa Adedi** : 73

**Tez Yneticisi** : Yrd. Do. Dr. Kevser STNDAĞ



**STRATEGIC PLANNING -URBAN PROJECTS RELATION AND URBAN  
WATERFRONT DESIGN: A STUDY ON THE WATERFRONT OF İSTANBUL  
HISTORICAL PENINSULA**

**(M.Sc. Thesis)**

**Saadet ÖNEMLİ**

**MIMAR SINAN FINE ARTS UNIVERSITY  
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY**

**September 2007**

**ABSTRACT**

In recent years, existing economic, social and political changes effected urban dynamics in global scale consequently that caused changes in planning practice and planning approach. Also with effect of globalization, cities are under intensive pressure of change and transformation. Cities which have experienced this process recognize insufficiency of existing planning practices for solving problems and shift to strategic planning which is more flexible and open to consultation.

Within the strategic planning framework, while place is used as an instrument for creating resource in enterprising urban policies, cities begin to be shaped by urban projects. Urban projects while leading spatial development generally choose strategic points of the cities. Urban waterfronts become intensive demand areas for urban projects by reasons of their locations, carried potentials and provided opportunities.

Importance for public use and privileged location of urban waterfronts expose necessity of considering waterfronts as a special design area for developing urban

projects. The aim of this research is to emphasize difference of urban waterfronts design and to study designing criteria of these areas.

Barcelona strategic planning process and approaches to urban waterfronts are studied as a case and in this context evaluations and suggestions for Istanbul Historical Peninsula urban shoreline is argued.

**Science Code :**

**Key Word** : Strategic Planning, Urban Projects, Urban WaterfrontDevelopment, Urban Waterfront Design, Istanbul Historical Peninsula

**Page Number** : 73

**Supervisor** : Yrd. Doç. Dr. Kevser ÜSTÜNDAĞ

## ŞEKİL LİSTESİ

	<b>Sayfa No</b>
Şekil 3.1. Barselona Kıyılarının Eski Hali.....	45
Şekil 3.2. Barselona Kıyılarının Projeden Sonraki Hali.....	46
Şekil 3.3. Projede Yer Alan Blok Tipleri.....	48
Şekil 3.4. Projeden Sonra Barselona Plajından Görünüm.....	49
Şekil 3.5. Fener-Balat-Ayvansaray Çevresi.....	51
Şekil 3.6. Unkapanı ve Çevresi.....	52
Şekil 3.7. Sarıdemir Çevresi.....	53
Şekil 3.8. Galata Köprüsü ve Çevresi.....	54
Şekil 3.9. Sarayburnu ve Çevresi.....	55
Şekil 3.10. Küçük Ayasofya ve Çevresi.....	56
Şekil 3.11. Yenikapı ve Çevresi.....	57
Şekil 3.12. Samatya ve Çevresi.....	58

## ÇİZELGE LİSTESİ

### Sayfa No

Çizelge 1. Üst Ölçekli Planlarda Kentsel Projelere ve Kıyı Alanlarına Yönelik Yaklaşımlar. Barselona Olimpiyat Köyü Projesi ve Tarihi Yarımada Projesi.....	67
Çizelge 2. Barselona Olimpiyat Köyü Projesi'nin Kentsel Kıyı Tasarımı Bağlamında Değerlendirilmesi, Tarihi Yarımada Kıyı Tasarımına Yönelik Girdiler ve Öneriler.....	69

## GİRİŞ

Kentler günümüzde, değişen dünya düzeni ve küreselleşmenin etkisiyle daha çok önem kazanmış, buldukları ölkelerin sınırlarını aşarak dünya çapında birer merkez ve marka olma yarışına girmişlerdir. Bu durum, kentlerin mevcut kentsel sisteme eklenmesi ve avantajlı duruma gelebilmesi için yarışmacı üstünlüklere sahip olması gerekliliğini de beraberinde getirmiştir. Kentler ekonomilerini canlandırmak, uluslar arası sermayeyi çekmek ve kamu yatırımlarından daha fazla pay almak için yeni planlama yaklaşımlarına yönelmişlerdir. Küreselleşme ile birlikte kentsel dinamiklerin değişmesi ve serbest piyasa ekonomisinin belirleyici rolü, kentleri geleneksel planlamadan stratejik planlamaya yöneltmiştir.

Stratejik planlama taşıdığı esneklik ve uzlaşmacı yaklaşımıyla ayrıca sürece ilişkin değerlere ve göstergelere göre yeni yöntemler belirleme özelliğiyle kentlerin yarışmacı üstünlüklere kavuşmasına olanak sağlamaktadır. Stratejik planlama çerçevesinde, girişimci kentsel politikalarda mekan bir kaynak yaratma aracı olarak kullanılırken kentler de kentsel projelerle şekillenmeye başlamıştır. Kentsel projeler stratejik plan çerçevesinde ele alınırken projeler kentle bütünleşme ve kentsel gelişmeyi yönlendirmede tetikleyici rol üstlenmektedirler.

Kentsel projeler mekansal gelişmeyi yönlendirmede araç olarak kullanılırken genellikle kentin stratejik noktalarını seçmektedir. Bu alanlar kentin çeperinde yer alan büyük proje alanları veya merkezdeki fonksiyonu eskimiş depo, liman, sanayi vb. yerlerdir. Konumundan ve sunduğu imkanlar nedeniyle kentsel kıyı alanları kentsel projeler için yoğun talep gören alanlardır.

Tüm bu gelişmeler İstanbul üzerinden okunmaya çalışılırsa; Haydarpaşa Projesi, Salıpazarı Galataport Projesi, Tarihi Yarımada Müze Kent Projesi, Yedikule Gazhane Projesi, Haliç Kültür Havzası Projesi, Zeytinburnu Zeyport Projesi gibi, gündemde olan birçok kentsel projenin kıyı alanlarında olduğu görülmektedir. Yine planlama ve mimarlık gündeminden yakın takip edilen bu proje alanları kentsel tasarım yarışmaları, yerel yönetimler ve özel bürolar tarafından projelendirilmektedir. Bu projeler gerek kentte sunduğu yeni açılımlar gerekse kamusal kullanım ve tasarım açısından sıkça eleştirilmektedir. Kıyının kamusal kullanım açısından taşıdığı önem ve ayrıcalıklı (kara ve deniz arasında hassas bir geçiş mekanı)

konumu bu alanlara ilişkin tasarımlar yaparken göz önünde bulundurulması gereken önemli bir nokta olarak karşımıza çıkmaktadır.

### **Çalışmanın Amacı:**

Bu çalışmanın amacı; stratejik plan kentsel proje ilişkisi üzerinden kıyı alanlarında yer alan kentsel projeleri inceleyerek (Barselona Örneği), kentsel kıyı tasarımına ilişkin kriterleri vurgulamak ve bu çerçevede İstanbul Tarihi Yarımada kıyı bandını irdelemek ve bu yönde önermeler ortaya koymaktır.

### **Çalışmanın Kapsamı:**

Çalışmanın birinci bölümünde; stratejik planlama ve stratejik planlamanın diğer planlama türleri ile farkları incelenerek kavramsal yaklaşım ortaya konulmuştur. Bu bölümde yine kentsel projeler kavramına yer verilmiş ve stratejik planlama ile kentsel projeler ilişkisi üzerinde durulmuştur.

İkinci bölüm, bu bölüm kentsel kıyı ve tasarımı üzerine yoğunlaşmıştır. Öncelikle kent kıyı ilişkisi açılmış, kıyı kenti ve kentsel kıyı kullanımı üzerinde durulmuştur. Bir sonraki aşamada kentsel kıyı gelişimi ve kıyı gelişimini etkileyen faktörler incelenmiştir. Kıyı gelişimini etkileyen faktörlerden sonra bu çalışmanın ana fikrini ve amacını oluşturan kentsel kıyı tasarımı ve buna yön veren kriterler incelenmiştir. Ayrıca bu bölümde kentsel kıyı alanlarının ayrı bir tasarım alanı olduğu vurgulanmıştır.

Üçüncü bölümde, stratejik planlama ve kentsel projeler ilişkisine örnek oluşturan Barselona stratejik planı, Barselona da uygulanmış kentsel projeler(Olimpiyat Köyü Projesi) ve kıyıya ilişkin yaklaşımlar incelenmiştir. Bu bölümün sonucunda İstanbul tarihi yarımada kentsel kıyı bandı üzerinde durulmuş, bu bant üzerinde yer alan belirli odaklar incelenmiş, bu alanların taşıdığı potansiyeller değerlendirilmiş ve önermelere gidilmiştir.

Sonuç ve öneriler bölümünde ise, değişen dünya düzeni ve planlama sistematığı ile stratejik planlama, kentsel proje birlikteliği değerlendirilmiş. Ayrıca kentsel projelere konu olan kıyı alanları ve kentsel kıyı tasarımında dikkat edilecek konulara vurgu yapılarak önermelere gidilmiştir.

### **Çalışmanın Yöntemi :**

Çalışmanın İlk iki bölümde araştırma için teorik bir çerçeve oluşturulup, konuya ilişkin literatürler incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise, oluşturulan çerçeveye göre iki örnek daha önce belirlenen kriterler bazında incelenmiştir. Son bölümünde ise, inceleme sonucu elde edilen bilgiler yorumlanmış ve öneriler getirilmiştir.

# **BÖLÜM 1: STRATEJİK PLANLAMA VE KENTSEL PROJELER İLİŞKİSİ**

## **1.1. STRATEJİK PLANLAMA**

Ortaya çıkış, kullanılış ve yayılış süreci izlendiğinde stratejik planlamaya ilginin farklı gelişmelere bağlı olarak arttığı görülmektedir. Yöneticiler (özellikle merkezi hükümetler), kamu kurumları, sivil toplum örgütleri ve sonuçta toplumun kendisi, içinde buldukları çevrenin değişim ve gelişim hızı arttıkça birçok problemle karşılaşmışlardır. Çevrenin değişen koşullarıyla kontrolden çıkan sorunların artması yanında, karar verme mekanizmalarında yer alanlar toplumun ve başında oldukları kuruluşun performansından sorumlu tutulmuşlardır. Böylece karmaşıklığı ve değişimi yönetmek durumunda kalmışlardır.

İşte, stratejik planlama yöneticilere ve politikacılara giderek artan düzeyde hareketlilik devinim ve karşılıklı iç ilişkilerin yaşandığı bir ortamda kurumların veya toplumların performansını artırmada yardımcı olacak Kavram, Süreç, Araçları sağlamak üzere geliştirilmiş bir yaklaşım olarak sunulmaktadır (Barry, 1986).

Stratejik planlama; tarafların katılımı ve müzakere sonucunda uzlaşmasını öngören, uzun erimli bir vizyonu şart koşan ancak bunun yanı sıra durağanlıktan uzak; değişen koşullara uyum sağlayabilecek esnek kararlar alınmasının gerekliliğini savunan ve planlamayı geri beslemelerden oluşan bir süreç olarak tanımlayan sistematik bir yaklaşımdır (Eryoldaş,2003).

Stratejik planlama, kuruluşun bulunduğu nokta ile ulaşmayı arzu ettiği durum arasındaki yolu tarif eder. Kuruluşun amaçlarını, hedeflerini ve bunlara ulaşmayı mümkün kılacak yöntemleri belirlemesini gerektirir. Uzun vadeli ve geleceğe dönük bir bakış açısı taşır. Kuruluş bütçesinin stratejik planda ortaya konulan amaç ve hedefleri ifade edecek şekilde hazırlanmasına, kaynak tahsisinin önceliklere dayandırılmasına ve hesap verme sorumluluğuna rehberlik eder (DPT,2006).



**Bu çerçevede stratejik planlama:**

**Sonuçların planlanmasıdır:** Girdilere değil, kamu hizmetleri ile elde edilecek sonuçlara odaklıdır.

**Değişimin planlanmasıdır:** Değişimin istenilen yönde olabilmesini sağlamaya gayret eder ve değişimi destekler. Dinamiktir ve geleceği yönlendirir. Düzenli olarak gözden geçirilmesi ve değişen şartlara göre uyarlanması gerekir.

**Gerçekçidir:** Arzu edilen ve ulaşılabilir bir geleceği resmeder.

**Kaliteli yönetimin aracıdır:** Disiplinli ve sistemli bir şekilde, bir kuruluşun kendisini nasıl tanımladığını, neler yaptığını ve yaptığı şeyleri niçin yaptığını değerlendirmesi, şekillendirmesi ve bunlara rehberlik eden temel kararları ve eylemleri üretmesidir.

**Hesap verme sorumluluğuna temel oluşturur:** Sonuçların nasıl ve ne ölçüde gerçekleştirildiğinin izlenmesine, değerlendirilmesine ve denetlenmesine temel oluşturur.

**Katılımcı bir yaklaşımdır:** Stratejik planlama sürecinin kuruluşun en üst düzey yetkilisi tarafından tam olarak desteklenmesi şarttır. Bununla beraber, ilgili tarafların, diğer yetkililerin, idarecilerin ve her düzeydeki personelin katkısı, ortak çabası ve desteği olmaksızın, stratejik planlama başarıya ulaşamaz.

**Diğer yandan stratejik planlama:**

**Günü kurtarmaya yönelik değildir:** Uzun vadeli bir yaklaşımdır.

**Bir şablon değildir:** Kuruluşların farklı yapı ve ihtiyaçlarına uyarlanabilen esnek bir araçtır.

**Salt bir belge değildir:** Stratejik planın hazırlanması, gerçekleştirilmesi için yeterli değildir. Planın sahiplenilmesi ve eyleme geçirilmesi gerekir. Asıl olan stratejik plan belgesi değil, stratejik planlama sürecidir.

**Sadece bütçeye dönük değildir:** Stratejik planlama sürecinde kaynak kısıtları dikkate alınmakla beraber, yıllık bütçe ve kaynak taleplerinin stratejik planları şekillendirmemesi; stratejik planın, bütçeyi yönlendirmesi gerekir.

Stratejik planlama, özetle, bir kuruluşun aşağıdaki dört temel soruyu cevaplandırmasına yardımcı olur:

Neredeyiz?

Nereye gitmek istiyoruz?

Gitmek istediğimiz yere nasıl ulaşabiliriz?

Başarımızı nasıl takip eder ve değerlendiririz?

Yukarıda belirtilen sorulara verilen cevaplar stratejik planlama sürecini oluşturur.

“Neredeyiz?” sorusu, kuruluşun faaliyetini gerçekleştirdiği iç ve dış ortamın kapsamlı bir biçimde incelenmesini ve değerlendirilmesini içeren durum analizi yapılarak cevaplandırılır.

“Nereye gitmek istiyoruz?” sorusunun cevabı ise; kuruluşun var oluş nedeninin öz bir biçimde ifade edilmesi anlamına gelen misyon; ulaşılması arzu edilen geleceğin kavramsal, gerçekçi ve öz bir ifadesi olan vizyon; kuruluşun faaliyetlerine yön veren ilkeler; ulaşılması için çaba ve eylemlerin yönlendirileceği genel kavramsal sonuçlar olarak tanımlanabilecek amaçlar ve amaçların elde edilebilmesi için ulaşılması gereken ölçülebilir sonuçlar anlamına gelen hedefler ortaya konularak verilir.

Amaçlar ve hedeflere ulaşmak için takip edilecek yollar ve kullanılacak yöntemler olan stratejiler “Gitmek istediğimiz yere nasıl ulaşabiliriz?” sorusunu cevaplandırır.

Son olarak, yönetsel bilgilerin derlenmesi ve plan uygulamasının raporlanması anlamındaki izleme ve alınan sonuçların daha önce ortaya konulan misyon, vizyon, temel değerlerler, amaçlar ve hedeflerle ne ölçüde uyumlu olduğunun, kısaca performansın değerlendirilmesi ve buradan elde edilecek sonuçlarla planın gözden geçirilmesini ifade eden değerlendirme süreci ise “Başarımızı nasıl takip eder ve değerlendiririz?” sorusunu cevaplandırır.

### ***Planlama Türleri ve Stratejik Planlama İle Farkları***

Stratejik planlama, kent ve bölge planlamada yaygın olarak kullanılan

1. Organizasyonların planlanmasına yönelik olarak uzun-dönemli planlama (Uzun Dönemli Planlama) (long-range planning)

2. Kent ve bölgelerin (mekanın) planlanmasına yönelik olarak kapsamlı planlama(comprehensive planning)’dan farklı içerik taşımaktadır.

Stratejik planlamanın kent planlamada nasıl ele alındığı ve kentsel sorunların çözümünde ne gibi yenilikçi yaklaşımlar sunabildiğini uzun dönemli planlama ve kapsamlı planlama ile kıyaslamak, farklılıkları görmek açısından faydalı olacaktır.

### ***Stratejik Planlama ve Uzun-Dönemli Planlama Arasındaki Farklar***

Stratejik Planlama ve Uzun-Dönemli Planlama genellikle birbiriyle eşdeğer planlama süreçleri olarak ele alınsalar da, ortaya koydukları sonuçlar açısından dört hususta önemli farklılıklar gösterirler:

1. Her iki planlama da ilgili olduğu organizasyonun yapısına odaklanır ve performansın geliştirilmesi için ne yapılması gerektiğini ortaya koymaya çalışır. Ancak, Stratejik Planlama çalışma alanındaki sorunların belirlenmesi ve yeniden çözümüyle daha çok ilgiliyken, Uzun Dönemli Planlama amaç ve hedeflerin belirlenmesi ve bunların mevcut bütçe ve çalışma koşullarına uyarlanmasıyla ilgilidir.

2. Stratejik planlama planlanacak yapının iç ve dış çevresinin uzun dönemli planlamaya oranla çok daha ayrıntılı olarak değerlendirilmesini gerekli kılar. Geleneksel planlamada mevcut eğilimlerin süreceği varsayılırken, stratejik planlamada planıcı, yeni eğilimler, süreksizlikler (bitişler) ve sürprizlerin olabileceğini varsayar. Bu nedenle stratejik planlama daha yüksek oranda niteliksel değişim/dönüşüm ve tahmin içeren planları temsil eder.

3. Stratejik planlama, uzun dönemli planlamaya oranla “başarı için vizyonun belirlenmesi”ni (idealize edilmiş yapıyı içeren) daha çok teşvik eder ve “nasıl başarılabilir” sorusunu sorar. Başarıyı hedefleyen bir vizyon, genel olarak yapının geleceğini, çevresini ve bu çevre içindeki eylem biçimlerini içerir. Bunun da ötesinde stratejik planlama, başarıya ulaşmada içinde bulunduğu ortamı veya ortamın koşullarını değiştirecek stratejileri içerir. Çünkü uzun dönemli planlamanın mevcut durumun geleceğe aktarımını içeren yapısı, stratejik planlamada niteliksel değişim/dönüşümleri olasılık dahilinde tutmasıyla stratejilere gereksinim duyar ve stratejiler bir direksiyonun aracı yönlendirdiği gibi yapıyı/organizasyonu yönlendirir.

4. Stratejik planlama, uzun dönemli planlamaya göre daha eylem odaklıdır. Stratejik planlama “olası geleceklerin sürekli izlendiği” bir tutum izlerken, uzun dönemli planlamada “en olası gelecek”in koşulları düzenlenmeye çalışılır. Böylece bu varsayılan geleceğe ulaşmak için kararların ve eylemlerin bir sıralaması yapılır. Bu nedenle aslında mevcut kararların ve eylemlerin belki de en çok ihmal edildiği planlama türüdür.

### ***Stratejik Planlama ve Kapsamlı Planlama Arasındaki Farklar***

Stratejik planlama ile uzun dönemli (toplumsal) planlar veya master planların, doğrudan merkezi yönetimlerce yapılmış ve uygulanmışlarının arasında çok küçük farklar olmaktadır. Kapsamlı mekan planlaması (kent-bölge) “Tercihlerin” yansımalarından oluşur. Kapsamlı bir plan, gerekli dokümanların sağlanmasıyla

“mevcut durumdan arzu edilene geçilmiş” durumu gösterir. Fakat çoğunlukla, bu sonuç duruma ulaşmada gerekli aktörler ve eylemler söz konusu edilmez.

Stratejik planlamada ise mevcut durumun tüm bileşenleri iç-dış çevreleri ve birbirleriyle etkileşimleri, farklı karar alma mekanizmalarının seçmeleri doğrultusunda sürece katılırlar. Duruma özgü stratejiler, aktörler ve eylemler çerçevesi, zaman boyutuyla ilişkilendirilerek ortaya konulur.

Böylece kapsamlı planlama stratejik planlamada olduğu gibi önemli ölçüde “vizyon” bileşenine sahipken, stratejik planlama aktörler ve eylemler üzerinde daha çok vurgu yapar. Örgütlenme gereksinimlere göre değişirken, iç ve dış çevre de sürekli değişir. Dış değişkenler standart bir tahminler listesi yerine sürekli değişebilen olasılıklar yelpazesidir.

Stratejik planlama ve kapsamlı planlama ortaya koydukları sonuçlar açısından aşağıdaki hususlarda önemli farklılıklar gösterirler:

1. Kapsamlı planlama mevcut yönetimin belirlediği içeriği, geleceğe taşır. Ancak kamu yönetiminde ortaya çıkan ve çıkması olası ciddi değişimler bu tür planların tamamen uygulanmaz olmasına yol açabilmektedir. Dolayısıyla stratejik planlamada sorulması gereken soru “ne yapacağız?” yerine “ne yapılabilir?” ya da “ne tür eylemlerin içinde yer alabiliriz?” olmalıdır.

2. Stratejik planlama bir paket program değildir. Farklı stratejik planlama yaklaşımları olabilir ve her plan aynı olguda aynı sonucu vermeyebilir. Özellikle kamusal alanda “terzi elinden çıkmış bir stratejik planlama” özgün koşullarda istenen sonuçları vermeyebilir.

3. Uygulamadan bakıldığında, kapsamlı planlama yapanlar genellikle stratejik davranmakta güçlüklerle karşılaşmaktadır. Çünkü kapsamlı planlama kendisine ait yasalar ve kurumlar oluşturmuştur. Aslında genel bir eleştiri olarak kapsamlı planlamanın da planlama olmaktan çok, arazi kullanımına aşırı bağımlı, sosyal donatılar, ulaşım, konut alanları vb. işlevlerin atanması süreci olduğunu söyleyebiliriz. Buna ek olarak, kapsamlı planlamanın farklı fonksiyonları birbirine ekleyen, toplumun gereksinimleri ve gelişimi doğrultusunda mekanın organizasyonunu gerçekleştirici olamayan, yönetsel ve yasal olarak sıkışmış bir durumda olduğu çıkarımında bulunabiliriz.

4. Kapsamlı planlamayı kısıtlı kılan bir diğer belirleyici de yönetimin karar alma mekanizmalarına olan yakınlığı-uzaklığıdır. Eğer karar alma sürecinin içinde etkin yer alamıyorlarsa (isteseler de) stratejik planlama sürecine girmeleri olasılığı yoktur.

5. Kısaca, stratejik planlamada önemli olan “(kapsamlı planlamanın ortaya koyduğu) önemliler dizgesi içinde neyin neyden daha önemli olduğuna karar verebilmenin koşullarının oluşturulmuş” olmasıdır”. Buna ek olarak stratejik planlama kapsamlı planlamaya oranla çok daha yüksek oranda “seçilmiş eylem odaklı”dır.

Stratejik planlama ile uzun dönemli ve kapsamlı planlama arasındaki temel farkların karşılaştırılmasından aşağıdaki sonuçlara ulaşılabılır:

- Stratejik planlama sorunların saptanması ve çözümüyle ilgilidir. Kapsamlı planlamada ise sorunlar bütünle birlikte algılanır, belirli bir hedefe yönelik bütüncül yaklaşım içerir.
- Stratejik planlamada amaç ve eylemlerin kesinlik taşıması gerekmez. Koşullara göre istediğin gibi sürekli değişiklik yapmana olanak tanır. Bu nedenle aslında, mevcut yapının ve kararların en çok ihmal edildiği planlama türüdür diyebiliriz
- Özellikle kamusal alanda, basma kalıp bir stratejik planın özgün koşullarda istenen sonuçları veremeyeceği açıktır. Yöneticiler, karar alma mekanizmalarında etkin olamıyorlarsa, stratejik planlama sözde kalmaktadır. Kapsamlı bir plan da yok ise bu sefer (belki de istenen) tam plansızlık- kaos durumu ortaya çıkabilmektedir.
- Stratejik planlamada lider ya da yönetici konumdaki kişinin bilgi-beceri deneyimi çok büyük önem taşımaktadır. Eğer yeterince donanımlı ellerde üretilip, uygulanmıyorsa, düzensizlik ve sürecin işleminde aksaklıklar ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde belediye başkanlarının eğitim ve donanım düzeyleri ile yakın çevrelerindeki çıkar odaklarının oluşturduğu kısa kaç düşünülduğünde, esnek karar alma mekanizmasının sonuçlarının, kamusal hedefler açısından olumludan çok olumsuzu dönük olacağını tahmin etmek zor olmayacaktır(Çamur.C,2005).

## **1.2. KENTSEL PROJELER**

Kentsel Projelerin tanımına ve stratejik planlamada nasıl ele alındığına başlamadan önce kentsel projelerin ön plana çıkmasındaki başlıca nedenlere değinilecek olursa bunlardan en önemlisi kuşkusuz dünya ekonomisindeki yapısal değişimler ve sonucunda ortaya çıkan küreselleşme ile kentlerin dünya kenti olma yarışidir.

Kentlerin mevcut kentsel sistem içindeki yerlerini koruması ve avantajlı duruma gelebilmesi ayrıca kentsel ekonomilerini canlandırması, uluslar arası sermayeyi ve kamu yatırımlarını çekmesi, kent turizminde ön plana çıkma isteği hem uluslar arası alanda hem de ulusal sınırlar içinde kentler arası yarış gerekliliği kılmıştır.

Girişimci kentsel politikalarda sermayeyi çekmek amacıyla bir kentin yarışmacı üstünlüklere sahip olabilmesi için yaşam kalitesi gelişmiş, heyecan verici, güvenli, yenilik taratıcı bir yer haline getirilebilmesi açısından o kenti diğerlerinden farklı ve özel yapan tarihsel miras, fiziksel çevre, kültürel ortam gibi mekansal-sosyal nitelikler özel bir önem taşımaktadır. Kente ilişkin çeşitli gösteriler ve imgeler dinamizmini yansıtan simgeleri oluşturduğu için etkileyici prestij projeleri kentsel girişimciliğin kaynak yaratmada yaygın olarak kullandığı bir araç oluyor ve girişimcilik ile postmodern mimarlık ve kentsel formlar arasında yakın bir ilişkinin olduğu görülüyor. Mekanı örgütlemek çeşitli faktörlerin belirlediği güç yapılarıyla ilişkili karmaşık bir olgu olduğundan kentsel girişimcilik mekanı bir kaynak yaratma aracı olarak kullanırken özellikle kamu/özel sektör işbirliği ve liderlik önemli belirleyici bir rol oynuyor(Lash,S.,Urry,J.,1994). Mekan bir kaynak yaratma aracı olarak kullanılırken kentler artık kentsel projelerle şekillenmektedir.

Mehmet Çubuk kentsel projeleri, "kent parçasının mimari transformasyonunun önemli girdi oluşturularak düşünüldüğü ve tasarlandığı kentsel strateji içinde yer alan bir ele alışın ürünü" olarak tanımlamaktadır.

Yine kentsel projelerin şu özelliklerine dikkat çekmektedir.

Kentsel projeler, kentlerin yarışma içinde var olmaları için yaratılan eylemin gerçekleşmesine yardım eden, kentsel bütünle ilgili düşünce ve tasar ürünü bir uygulama aracıdır. Böyle bir yarışma araç olarak kentsel konsültasyon için ve kentin geleceğine dönük ideal imajın değere konmasına yardımcı olabilir.

Kentlerin üstün tutum, yeğleme alanı olarak onlara dinamizmi getirmek, güzelleştirmek için ya da mahallelerin değişimi, uyumlu kentsel mekanı ve modernliği ifade etmek için kullanılabilir bir yol olarak da belirlenebilir.

Kentsel projeler aslında kentsel stratejiler ve konteks içinde uyumlu bir kompozisyondur ve bir çizgidir ve kentin tarihinin bir yoğunlaşmasıdır. Kente kalite ve uyumlu mimariyi getirmek de ancak kentsel projelerle olasıdır.

Kentlerde modernlik ve kültür mirasının korunması ve değere konmasında ki önemli ve güncel sorunun çözümünde de kentsel proje bir araçtır, kentsel kesikliklere karşı mücadele için bir yeniliktir.

Kentlerde donatım yoğunlaşması, büyük ölçekli çalışmalar, ulaşım kolaylıklarının sağlanması gibi sorunlar kent ölçeğine aşarak kentsel bütün hatta bölge, ülke ölçeğinde ortaya çıkmaktadır. Kentsel ölçekte şehircilik eylemlerinin gerçekleşmesi içinde yeni dengeler araçlar gerekmektedir. Gelişmiş ülkelerde yerel yönetimler karma ekonomili sistemlere başvurarak bu yolla, büyük kentsel projeler

gerçekleştirmekte ve kentsel gelişmeye katkıda bulunmaktadır. Aslında büyük kentsel projeler birer yarar projeleri olarak da ifade edilebilir. Bunlar kanalizasyon, sıhhileştirme toprağın değere konması gibi hedefli projeler olabilir. Bir bölgeyi kurtarmak, zenginleştirmek, canlandırmak yerel yönetimlerin gelecek nesiller için uygulayacakları politikalara ait birer araçtır (Çubuk,1993).

Yine İlhan Tekeli kentsel projeleri, kentin gelişme dinamiklerine önemli ölçüde etki yapan, büyük miktarda yatırım gerektiren, uygulanması uzun süre alan, kentin rant düzeyinde değişiklikler yaratan, yakın çevresinde yaşayanların yaşantısında olumlu ya da olumsuz değişiklikler yaratacak önemde projeler olarak tanımlamaktadır.

Anlatılanlar çerçevesinde ortaya çıkan şudur ki;

- Kentsel projeler uygulandıkları alanı etkiler, değer yaratır.
- Kentin gelişiminde etkilidirler.
- Kentin vizyonu ile örtüşmelidir.
- Üst bir stratejinin ürünü olmalıdırlar.
- Çevresiyle ve diğer kentsel projelerle ilişkili olmalılar.

### **1.3. STRATEJİK PLANLAMA VE KENTSEL PROJELER İLİŞKİSİ**

Metropolitan projeler kentsel gelişmede sürekli bir belirsizlik aracı olmuşlardır. Metropolitan projelerin kentsel gelişmedeki rolü, itici güç yada rehber olup olmadığı sürekli sorgulanmaktadır. Metropolitan projelerin kentsel gelişmedeki rolü planlama yaklaşımı ile doğrudan ilişkilidir. Metropolitan projeler bir yaklaşıma göre üst plan kararları çerçevesinde ve planla bütünleşmiş, birer uygulama aracı olarak kullanılırken diğer bir yaklaşım çerçevesinde plandan bağımsız olarak ele alınan; kentin gelişmesini doğrudan etkileyen ve çoğu zaman da plan kararlarında öngörülen hedef ve gelişmenin dışına çıkan uygulamalar olmuştur. Kentsel gelişmede plan kadar önemli olan diğer bir faktör plan ve projeler arasındaki ilişkidir. Kontrollü gelişme için plan ve projeler arasındaki ilişki güçlü ve sürekli etkileşim halinde olmalıdır. Ancak bu yaklaşımın yerine metropolitan projeler ana plan içerisinde içselleştirilmekte yada dışsallaştırılmaktadır. Bunun yanı sıra projeler çoğu zaman gelişmeye referans verme çabası taşımamaktadır. Oysa temel hedef plan ve projelerin bütünleşmesi olmalıdır(Konuk,2003). Modern stratejik planlama anlayışı çerçevesinde günümüzde projeler, planlama süreci sonucunda geliştirilmiş bir ürün olarak ele alınmamaktadır. Planlama sürecinde veriler ve objektifler ile kamu ve özel sektör planlama kurumları arasında diyalektik ilişkiler geliştirilir

(Borja.Castells,1997). Bu süreç içerisinde öncelikler ve projeler arası ilişkiler de tanımlanır ve geliştirilir. Planlama süreci hiyerarşik bir süreç olarak ele alınmamalıdır, planlama sürecinde tanımlı olan her safha bir önceki ve bir sonraki aşama ile ilişkilidir ve geri beslemelerle desteklenir bu nedenle projeler objektiflerin belirlenmesinde ve eylem planının hazırlanmasında da önemli rol oynamaktadır.

Metropolitan projeler geleneksel planlama yaklaşımı çerçevesinde kimi zaman ekleme projeler olmaktadır. Bunun yanı sıra tek boyutlu yada tek bir sektöre yönelik tek fonksiyonlu projeler olabilmektedirler. Oysa bu projelerden beklenen bulunduğu kentsel alan ve özellikle toplumsal yapı ile bütünleşme çabası taşıyan; katılım ile güç kazanan yapıda olmalarıdır. Tüm projelerde en temel husus projelerin plan bütünü ile ve diğer projelerle ilişkili olmasıdır (Konuk,2003).

Stratejik planlama yaklaşımında metropolitan projeler ve planlama süreci plan çerçevesinde tanımlanır, diğer bir deyişle stratejik plan metropolitan projelerin yasallaştırma sürecidir. Aynı zamanda stratejik plan, projeler ile mekansal ve ekonomik boyut arasında ilişkinin kurulması ve proje alanlarının kente eklenmesi açısından önem taşır. Metropolitan projelerle hedeflenen bir diğer husus projelerin sonuç ve etkilerinin ekonomik yarışabilirlik, çevresel sürdürülebilirlik ve sosyal bağlılıkla uzlaşma yaratılmasıdır. Stratejik planlamanın katılımı öngören yapısı tüm bu boyutların metropolitan projelere entegre olmasında yardımcıdır. Bu nedenle de plan metropolitan projelerin çok boyutlu olması gerektiğini ve bunun için gerekli koşulların yaratılmasını sağlar nitelikte olmalıdır.

Planlama sürecinde tarafların görüşmesi, tartışması ve uzlaşması aşamasına gelindiğinde güçlü olan taraflar (yönetim, ekonomik gruplar) ve zayıf olan taraflar; kentli gruplarının (sivil toplum örgütleri, araştırma merkezleri, vb) arasında gerçekleşecek görüşmelerde plan dengeleyici rol oynar. Görüşmeler projenin içeriği, kapsamı, biçimi ve zamanlaması ile ilgili kararlar tartışılır. Stratejik planlamanın çok geniş sosyal konsensüse ve geniş bir iletişim ağına dayalı bir planlama yaklaşım olması nedeniyle büyük ölçekli projelere bu özelliklerini yansıtacaktır ve bu sayede taraflar arası uzlaşma ve fikir birliği sağlanacaktır.

Planlama süreçlerine etki eden birçok farklı baskı grupları vardır ve bu grupların başında yerel yönetimler gelmektedir. Yerel yönetimleri siyasal yapıdan politik süreçlerden ayrı ele almak mümkün değildir ancak planların uygulanabilirliği açısından planların ve metropolitan projelerin politik ve yönetsel döngülerden bağımsız zamanlamaları olması gerekmektedir. Bu sayede planlar ve projelerin



politik süreçlerden etkilenmesi, askıya alınması yada uygulamaların durdurulması gibi sorunlarla karşılaşması önlenmiş olacaktır.

Metropolitan projelerin stratejik planlama yaklaşımı ile ele alınması için yerel yönetimin ve ilgili planlama kurum ve kuruluşlarının bu yaklaşımı benimsemesinin yanı sıra çeşitli sosyal ve siyasal koşullar da sağlanmalıdır. Bu koşullar;

- Ulusal planın yasal olarak kabulü; politik ve yasal zemine oturması
- Planlama sürecinde yer alan taraflar arasında ortak görüşe varabilmenin mümkün olması
- Mali, politik ve fiziksel fırsatların varlığı
- Projeyi yönetecek yönetici teşebbüslerin varlığı
- Toplumsal ölçekte ortak kararı ve kabulü kapsayan sosyal konsensüs (Borja.Castells,1997).
- Yukarıda tanımlanan koşulların stratejik planlama çerçevesinde projelerin uygulanabilmesi için her birinin sağlanması zorunlu değildir ancak herhangi birinin eksikliği uygulamada engel oluşturacaktır.
- Plan-proje diyalektiği, ikili neden sonuç ilişkisi aslında bir süreçtir. Bu süreç plan ve proje etkileşimini öngörür, kentsel fiziksel fırsatların projeye dönüştürülmesinin yanı sıra finansal, politik ve ekonomik potansiyellerin birer fırsat olarak ele alınmasını sağlayacaktır. Plan-proje sürecinde kentlerin projelerden beklentileri;
- Projenin kentsel bölge ilişkisini sorgulaması
- Projenin kent vizyonu ve perspektifi ile ilişkilendirilmesi
- Projenin çevresel kalite ve sosyal eşitlik yaratma çabasında olması
- Projenin uzun erimli bir plan bütünü ile ilişkisinin sorgulanması
- Projelerin kentsel senaryoları tetiklemesi
- Projelerin ekonomik gelişmeyi çözümlenmede, sosyal katılım ve konsensüs yaratmada etkin rol almasıdır.

Bu denli güçlü beklentilerin karşılanabilmesi için güçlü bir yerel yönetime ihtiyaç vardır. Yönetimin vizyon ve stratejiler konusunda kararlı tutumu, politik kontrat ve ortaklıkları zorlayan yapıda olması sonucunda beklenen sonuç ortaya konacaktır (Konuk,2003). Aynı zamanda stratejik plan ve metropolitan projeler diyalektiği

kentler için bir tür kamusal eğitim süreci de olmalıdır. Bu süreç kamusal yararı arttıracak ve planın bir üst ölçek iletişim aracı olacak bu sayede üst ölçek plan kararlarına yeni yasal ve politik temel sağlayacaktır. Böylesine bir süreç kamu sektörü ve özel sektör arasındaki işbirliği, yeni bir sorumluluk paylaşımı yaratacaktır.

#### **1.4. BÖLÜM SONUCU**

Günümüzde, başta İstanbul olmak üzere kentlerimiz neredeyse her gün yeni bir kentsel proje ile gündeme gelmektedir. Yerel yönetimlerin kaynak yaratma ve mevcut problemleri öncelikli olarak çözme tutumları, aynı şekilde özel sektörün, yüksek getirisi ve sağladığı rant sebebiyle kentsel projelere yaklaşımı bunun başlıca nedenidir.

Tüm bu gelişmeler bir taraftan sürerken, üzerinde sıkça durulan diğer bir konu, kentlerimizin karşılaştığı sorunları çözmede, mevcut planlama anlayışının yetersiz kaldığıdır. Ülkemizde benimsenen planlama yaklaşımı, fiziki mekan düzenleme ve arazi kullanım kararları getirmekten öteye gidemeyen klasik imar planlama anlayışıdır. Böyle bir planlama anlayışıyla yaklaşılan kentsel projeler de, yeni kentsel sorunları beraberinde getirmektedir.

Kentsel projelere, günümüzde projecilik anlayışı ile yaklaşılmaktadır. Plan proje birlikteliği göz ardı edilmektedir. Dolayısı ile kentsel projeler, üst ölçekli mekansal gelişmeyi yönlendiren planlardan bağımsız, kentle ve diğer projelerle bütünleşmeyen, çözümden çok sorun yaratan, bütünsellikten ziyade parçacı büyümeyi sağlayan, katılım, uzlaşma ve şeffaflıktan uzak projeler olarak gelişmektedir. Bu durum, planlamanın temel felsefesi olan kamu yararı ve eşitlik ilkesiyle de çelişmektedir. Tüm bu olumsuzlukları giderebilmek kentsel projeleri, stratejik planlama kapsamında ele almakla mümkün olacaktır.

Kentsel projeler, stratejik planlama çerçevesinde, kentin uzun vadeli vizyon ve hedefleriyle örtüşen, esnek yapısıyla kısa dönemli uygulamalara da olanak tanıyan, katılım, müzakere ve şeffaflık ilkelerini barındıran, toplumsal faydaların sorgulanabilirliğini sağlayan yapıda olmalıdır.

## **BÖLÜM 2: KENTSEL PROJELER, KENTSEL KIYI TASARIMI**

### **2.1. KIYI – KENT İLİŞKİSİ**

Tarihsel süreç içerisinde kentlerin kuruluşunda ve gelişmesinde etkili olan öncelikli unsurlar coğrafi, ekonomik, askeri nedenlerdir. Bu nedenlerin önemli bir ortak bileşeni ise su olmuştur.

Su insanlığın var olmasından bu yana daima insan hayatını kolaylaştıran temel bir unsur olarak, savunmadan, ulaşım, ticaretten sanayiye bir çok önemli görevler üstlenmiştir. En önemlisi ise suyun varlığı suya, dayalı yerleşmelerin kültürünün varlığının oluşumunda ve gelişiminde önemli rol üstlenmiştir. İlk uygarlıkların, M.Ö 3000'lerde Doğu Mezopotamya, Dicle, Fırat, Nil Vadileri İle MÖ. 2500'lerde İndus vadisinde, MS. 600 ve MS, 400 Yılları arasında Ege, Akdeniz boyunca uzanan verimli vadilerde kurulması ve gelişmesi, su kenarlarının ilk yerleşmeler olduğunu göstermektedir.

Kuruluşundan bu yana sürekli etkileşim içinde olan kent ve kıyısı arasındaki ilişkiler, çeşitli dinamiklerin etkisiyle süreç içinde çeşitlenmiş zaman zaman kesintiye uğramış, özellikle sanayileşme süreciyle kopmuştur. Gelişen teknoloji ve yeni ekonomik politikalarla birlikte, sanayinin kıyı bölgelerinden desantralizasyonu, yeni sorunlarla birlikte kopan kent-kıyı ilişkilerinin onarımı için fırsat yarattı. Bu nedenle kentsel kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde kent-kıyı ilişkisi bir çıkış noktası olarak ele alınmıştır(Kılıç,1999).

Kent ile kıyı arasında tarih boyunca olagelen yakın ilişki süreç içinde kentin hoş zengin ve önemli bir simgesini oluşturmuştur. Su-kent ve çevresi arasında insan ve eşya akışına dayalı ilişki günümüzde farklı dinamiklerin etkisiyle çeşitlenmiştir. Günümüzde birçok metropolün karşılıklı ilişkiler içinde, büyük tersane, sanayi bölgelerinin, ticaret ve kültür kökenli kentlerin, liman olmanın getirdiği üstünlüklere dayalı olarak kıyı boylarında geliştiği söylenebilir. Kıyıların sahip olduğu önemli potansiyeller, her dönemde hem toplum, hem de yabancı turistler ve tüccarlar için çekim kaynağı olmuş ve yaşamsal fonksiyonlarla donatılmış olan çok zengin

aktivitelere sahip olan kıyılar, her dönemde güçlü ilişki içinde oldukları kentte, önemli bir gelişim ve değişim unsuru olmuşlardır.

### **2.1.1. Kıyı Kenti**

Kentler, coğrafi biçimlerle olan ilişkilerine göre çeşitli türlerde sınıflanabilir; tepe üstü kenti, ova kenti, yamaç kenti, ada kenti vb. bunların büyük bölümü de suyla ilişkili konumlarıyla kimlik kazanan kentlerdir; nehir kenarı kenti, deniz kenti vb. Ancak burada önemli olan nokta, suyla ilişkili coğrafi konumuyla tanımlanan çeşitli kıyı kentlerinde, bu adlandırmaya neden olan coğrafi durumun, diğerlerinden farklı olarak, sadece tarif edilmiş bir konumlanmayı ifade etmekle sınırlı kalmamasıdır(Erkök,2002). Bunun bir nedeni de suyun yanında var olmanın, kent için, hem bazı fırsatları, hem de baskın özellikleri yanında getirmesidir.

Böylece, kıyı kentinde fiziksel koşulların, tarif edilebilirlikleriyle, genel kent bileşenlerinden bazılarını belirginleştirmelerinin yanı sıra, diğer koşullar üzerinde de etkili oldukları söylenebilir. Kent bu doğrultuda, hem kalıcı özellikler kazanır (ki bu özellikler kentin kimliğini oluşturması ve korumasında önemli ölçüde söz sahibidirler), hem de ilişkiler açısından bir ek değer kazanır.

Kıyıda oluş kentlere bazı ortaklıklar kazandırabilir, ayrıca kıyı kentlerinin birbirleriyle ilişkili ve karşılıklı bir etkileşim içinde bulunabilecekleri düşünüldüğünde, ortak payda büyük görünebilir, ancak kentin karmaşık doğasına bağlı olarak kıyı kentleri de mutlaka farklılıklar gösterir.

Suyun ulaşım aracılığı etme özelliği ele alındığında, en eski ulaşım araçlarından biri olarak sunduğu birleştiricilik, diğer ulaşım yollarıyla karşılaştırıldığında, çok daha güçlüdür. Bunun nedeni, hem doğal oluşuyla, düzensiz örüntüsü sayesinde birçok yere ulaşabilir, hem de çok yoğun olarak kullanılabilir oluşudur.

Coğrafi biçimlerin özelliği ile suyun kendi özellikleri, birçok farklı koşulu oluşturur. Kentin suyla oluşturduğu çeşitli ilişki biçimleri de (görsel, işlevsel, algısal, ekolojik...) bu özelliklerden etkilenir. Bu değerlendirmede, kıyı kentleri ele alınırken bunların çok kere de liman kentleri olduktan, liman oluşun, bir kente daha da belirgin bir kimlik kazandırdığı görülebilir.

Kıyı kentlerinin fiziksel açıdan belirginleşmeleri akla gelen ilk farklılık olsa da, bundan başka, soyut özelliklerde de farklılık gösterecekleri düşünülmektedir. Kıyı kenti bir su kütlesinin yanı başında bulunması ile kent olma özelliklerinin bazılarını daha başlangıçtan kavuşur, yani avantajlıdır, ancak bu yeter şart değildir üzerine elbette başka özellikler eklenmelidir, aksi halde kıyıda yer alan her türlü yerleşimi

kent olarak kabul etmemiz gerekirdi(Erkök,2002). Aşağıda bu bölümde kıyı kentine atfedilebilecek nitelikler sıralanmıştır:

- Suyun kıyı kentine önemli bir kaynak oluşturması, girdi olarak değeri,
- Kentsel sistemde suyun kendisinin doğal bir ağ oluşturması,
- Kentin sınırlarını genişletmekte suyun katkısı (kentlerde ağların sınırların ötesine uzanmaları),
- Kıyının çeşitli türlerin değış tokuşuna bir eşik, toplanma yeri ve iletim yeri olarak sunduğı fırsat ,
- Suyun, kentlerin besledikleri hinterland'ları için de besleyici olması,
- Kendiliğinden bir ulaşım ağının üzerinde bulunması,
- Pazarla kaynak arasında bulunması,
- Katı düzenli bir ideal kentten ziyade, yaşayan kent olması,
- Yapay bir kentten çok doğal kent olması,
- Suyun dış dünyayla ilişki kurucu etkisiyle açık olması
- Fiziksel koşulların doğrudan biçimlendirici olması,
- Yere bağılı özellik göstermesi,
- Ekolojiyle yakın ilişkili olması,
- Doğayla ilişkili olması ve insana doğayı dönüştürme olanağını vermesi,
- Yoğun yerleşilmiş olması, kırsal alanının asimetrik bir yönde yer alması, "Doğanın yaptığı" ile "yapılmış" olanın beraber olması,
- Çeşitli aktivitelere sahip olması nedeniyle açık olması,
- Hareketin doğasında yer alması,
- Kıyının hem sınır olma, hem de olmama özelliğı, çeperin bir eşik haline de gelmesi, açık coğrafyaya sahip olma,
- Kendi içinde kapalı kalmaması, dış dünyayla daha fazla bağlantı olanağı,
- Suyun kentin okunurluğuna olumlu katkıda bulunması,
- İnsanların, malların akış halinde olması,
- Canlılık, çeşitlilik potansiyelinin yüksek olması,
- Yeniliğe ve değışikliğe açık olması,

- Değişikliklere adapte olabilme zorunluluğu taşıması, esnek olması
- Zengin kişisel deneyimler sunması,
- Algısal olarak zengin kentsel imgeler sunmaları,
- Değişken imgeler sunacak zengin fiziksel yapı,
- Düğüm noktası olarak farklılıkları birarada bünyesinde toplaması,
- Bir kültür oluşturması,
- Akışlar mekanı olması,
- Değişikliklere açık olma gerekliliği.

### **2.1.2. Kentsel Kıyı Kullanımı**

Kıyılar doğal kaynaklardır. Bu kaynaktan yararlanma isteği, sanayileşme ve kentleşmenin hız kazanması ile artmıştır. Sanayi kuruluşları denizleri, gölleri ve nehirleri kirletmeye başlamıştır. Bunun yanında kentleşme olgusu ileri düzeylere ulaşmaya başlamıştır. Kentli nüfusun, sağlık dinlenme, eğlenme ve tatil alışkanlıkları değişmiştir. Artan gelir düzeyleriyle de desteklenen bu alışkanlıklar, kıyılara olan talebi arttırmıştır.

Kıyı mekanının biçimlenmesi, üzerindeki doğal, toplumsal, ekonomik ve politik devingen güçlerin etkileşimlerinin geçici dengeleri ile oluşur.

Kıyılardan yararlanma biçimleri, kıyı miktarının arttırılamaz olması nedeniyle birbiriyle çatışır duruma gelmiştir. Kıyılar çoğaltılamayan ancak, planlı kullanımla kullanışı arttırılabilen, tüketilemeyen ancak kötü ve yanlış kullanımla niteliği bozulabilen bir kaynaklardır(Özkan,1997).

Kıyı aşağıda sıralanan kullanımlarla karşımıza çıkmaktadır. Bunlar;

- Ulaşım (karayolları, liman)
- Ticaret (limanlar, serbest bölgeler, depolar)
- Sanayi (rafineri, tersane)
- Tarım (sulu tarım)
- Artık Hammadde atımı (sanayi ve kentsel atıklar)
- Hammadde kaynağı (kum, tuz)
- Savunma (deniz üsleri)

- Rekreasyon ve turizm (turistik tesisler, ikinci konutlar, plaj tesisleri)
- Sağlık (kür merkezleri)
- Enerji (deniz hareketlerinden yararlanma tesisleri)
- Konut yerleşmeleri (kentler, kırsal yerleşmeler)
- Gıda maddeleri kaynağı (deniz ürünleri)
- Spor (yüzme, yelken)
- Çeşitli bitki ve Hayvan topluluklarının yaşam alanı

Büyük ölçüde plansızlık ve yanlış kullanımlar yüzünden bu çeşitli yararlanma biçimleri deniz ve kıyılarında önemli ve giderek büyüyen sorunlara yol açmaktadır. Bu sorunlar doğal ekolojik dengede onarılması güç yaralar oluşturmaktadır.

İnsanların kıyıların çevresinde toplanmalarının birçok sebebi vardır. Tarihsel olarak bakıldığında dünyadaki büyük şehirlerin kıyılarda kurulmuş olduğunu görürüz. Dolayısıyla, bu alanlar, tarihi birikimin yarattığı kültürel değerler açısından önemlidirler. Kıyıların estetik özelliğinin yanı sıra ılık bir iklime sahip olması da bu alanların yerleşme amacıyla seçilmesinde önemli rol oynamaktadır. Ayrıca, kıyıların insanlara karalardan daha zengin kaynaklar ve iş olanakları sunması, ulaşımın daha kolay ve çeşitli olması, yerleşmenin gerektirdiği su kaynaklarının bolluğu ve öteden beri su kaynaklarının atık depolama amacı ile kullanılır olması kıyıların çekiciliğini artırmıştır. Kıyıları, tüm bu özellikleri ile turistik amaçlara da hizmet ederler, ancak bu alanlarda, turizm kullanımlarının devam edebilmesi için, su kenarlarındaki ekolojik sistemin korunması gerekmektedir. Genellikle turizm, gelen nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak için bir takım ticari ve dinlenmeye yönelik olmayan ihtiyaçlarını da beraberinde getirir. Plansız gelişen turizm faaliyetleri, kıyıların çekiciliğini azaltır. Bu çekicilik ülkemizde genellikle deniz kıyıları için söz konusudur.

Kıyıların sunduğu olanaklar, buralarda nüfusun hızla artmasına neden olmaktadır. Yüksek nüfus artışı sebebiyle, kıyıların doldurulması, konut, sanayi ve hizmet sektörünün ve bunların oluşturduğu atıklar, bu verimli alanlar üzerinde önlenemez olumsuz etkilere yol açmaktadır. Kıyı bölgeleri, bazen birkaç kullanımı birden içerebilir. Önemli olan kıyıları için seçilecek kullanımlarını her biri ile çelişmeden, bir arada ve doğal kaynakların özelliklerini yitirmeyecek oranlarda olmalıdır.

Kıyıları için verilecek kararlarda ekonomik, fiziksel, biyolojik, sosyal ve kültürel değerler göz önüne alınmalıdır. Kıyıları kullanmaya yönelik her türlü karar sırasında doğa lehine birtakım fedakarlıklar yapılmalıdır. Eğer kıyıları uzun vadede kullanmak

istiyorsak daha dikkatli davranmak zorundayız. Ancak o zaman, insanlığın ortak mirası kapsamında yer alan doğal ve kültürel zenginliklerle dolu kıyıları koruyabilir ve yaşamasını sağlayabiliriz( Erginöz,1997).

## **2.2. KENTSEL KIYI GELİŞİMİ**

Kentsel kıyı yoğun gelişmenin ve değişimin yaşandığı bir yerdir. Kentte başka hiç mekan böyle büyük talepler ve beklentilerle ya da dramatik ve hızlı dönüşümle karşılaşmamıştır.

Geleneksel olarak, liman kentleri dışarıya doğru aşamalı olarak büyümüştür. Sanayi çağının başlamasıyla oranda ve değişimin doğasında değişiklikler olmuştur. Kıyı birçok özelleşmiş tesisin geliştiği bir yer haline gelmiştir. İskele, büyük yük iskelesi ve rıhtımlar sudan dışarıya ve daha az görünür oldukları yerlere taşınmıştır. İç kesimlerde ise destek faaliyetleri ve park alanları ile kent sudan uzaklaştırılmıştır. Bu fiziksel bariyerlerle kıyı, kentin büyük ekonomik çıkarlarına hizmet eden ve kamunun girişinin yasak olduğu bir görüntü kazanmıştır(Fisher,2004).

Geçen yıllar sonrasında, ulaşım teknolojisinde yaşanan değişiklikler ve sanayinin tarihi kent merkezinde düşüşe geçmesi ile kıyı ve kenti yeniden bir araya getirme fırsatı doğmuştur. Günümüzde, kıyuyu kentten ayıran tren peronları, depoları, ana yol ve çevre yollarının kaldırılması gibi önemli beklentiler ortaya çıkmıştır. Bazı durumlarda, kullanım ömürlerini doldurmuş olan eskimiş yollarının kaldırılmasına dair karar alınması girişiminde bulunmaktadır. Bu yolların kaldırılması pahallı ve yıkıcı bir faaliyet önerisidir ve trafik kapasitesinin kentte yerinin değiştirilmesi karışık bir işittir. Ayrıca, engellerin kaldırılması her zaman için mümkün olmamaktadır. İzolasyon sorununa kıyuyu kent ile entegre eden ve kentsel yaşamın daha anlamlı bir parçası yapan yaratıcı çözümlerle çare aranmaktadır.

Kentler, yatırımlarda farklı ulaşım türlerinin yanı sıra gelişme, açık alan, sahil şeridinin istikrarı ve kamu erişimi gibi çeşitli hedefleri başarıyla uygulamalıdır. Altyapıdan kaynaklanan engellerin kaldırılması önemli bir adımdır ve çok fazla çabaya ihtiyaç duyulmaktadır. Ulaşım tesislerinin veya diğer önemli engellerin uzun zamandır bulunduğu alanların sadece artık alan olarak kalmaması için fiziksel olarak yeniden yapılanmaları gerekmektedir.



### **2.2.1. Kentsel Kıyı Alanlarında Yaşanan Değişim**

Kentsel kıyılar çevresiyle yakın bir ilişki içerisinde olup sosyal, ekonomik ve endüstriyel ortamda meydana gelen değişimi yansıtırlar. Örneğin yeni teknolojiler, dönemseller olarak kıyıların değişiminde etkilidir. Kıyılara bu teknolojik değişime uyum sağlayamadığında eski canlılığını kaybedebilmektedirler(Rafferty ve Holst,2004).

Tarihsel süreç içinde kıyılar özenli ve tutarlı bir şekilde planlanmamışlardır. Siyasi otoriteler ve girişimciler tarafından verilen bütüncül olmayan kararlar ve parçacı çözümler kentsel kıyı gelişimini etkilemektedir. Böylece her kentsel kıyı kendi tarihsel sürecini yaşamaktadır. Kentsel kıyıların gelişme fırsatlarını, gidişatını ve eğilimlerini araştırırken kıyıların tarihsel sürecine bakmak önemli ipuçları vermektedir.

Kıyıların kullanımları ve mekansal düzenlemeleri zaman içinde değişmektedir. Başlangıçta kıyılar eşya ve yolcu nakliyesinin yapıldığı liman alanlarıdır. Bölgesel olarak ekonomik hayat çeşitlilik gösterince, kıyılar sadece yük taşımacılığının, balıkçılığın, tersaneciliğın ve onarımın yapıldığı denizcilik sanayine ev sahipliği yapan alanlar değil aynı zamanda dükkanların, hanların, küçük otellerin ve bunlara bağlı hizmet servislerinin ayrıca denizcilikle ilgili üretim yapan sanayi tesisleri ve bunların depolama alanlarına ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Merkezi kentsel kıyı alanlarının endüstriyel kullanımı demiryolu ve deniz ulaşımının güçlü entegrasyonu ile 19.yy'ın sonundan 20.yy'ın başlarına kadar zirveye ulaşmıştır. Bu artış kıyıları insan ve eşya sirkülasyonu açısından önemli bir merkez haline getirmiştir. 20. yy boyunca ise birçok teknolojik ilerleme merkezi kıyı alanlarının düşüşüne neden olmuştur. Deniz taşımacılığı ve kargo taşımacılığındaki değişen metotlar birçok kıyı alanlarını kullanışsız hale getirmiştir. Teknolojiye bağlı gemi boyutlarındaki büyümeler, özellikle limanlarda daha büyük alanların gereksinimini gündeme getirmiştir. Buldukları yerde büyüme imkanı bulamayan bu fonksiyonlar yeni alanlara göç etmek zorunda kalmışlardır. Gelişen teknolojilerle sanayinin kıyıya olan bağımlılığı azalmış ve kıyı ile yakın çevresi çöküntü alanına dönüşmüştür. Sonraki dönemlerde ise kıyılar kentin merkezi alanlarına hizmet edecek potansiyel alanlar olarak değerlendirilmiştir. Kıyılar bu potansiyel alan olma durumları, büyüklüğü, kentin odak noktasında yer alması ve insan ile kıyı arasındaki manyetik ilişki nedeniyle kentlerin en çok ilgi çeken noktaları haline gelmişlerdir. Kıyılar bu nedenlerle kentsel alanların yeniden organizasyonunda, kentin rolünün yeniden belirlenmesinde ve kente yeni değerler yüklemeye bir fırsatlar alanı değerlendirilmektedir.

## **2.2.2. Kentsel Kıyıların Yeniden Geliştirilmesinde Etkili Olan Faktörler**

Kentsel kıyılar bölgelerinde çekim noktası olmuşlardır. Sadece ekonomik faaliyetler değil aynı zamanda bilgi ve fikirselle üretim oluşmasında da rol oynamışlardır. Sosyal entelektüel yaşamın merkezi olmuşlardır. Bu nedenle kıyılar her zaman kentin önemli bir alanını oluşturmuşlar ve ilgi çekmişlerdir. Geçmişte sadece liman faaliyetleri için kullanılan kıyılar toplumsal ve ekonomik hayatta yaşanan değişimlerle yeni kullanımlara imkan veren alanlar olarak değer kazanmışlardır(Rafferty ve Holst,2004). Yeni kullanımlar kıyı alanlarının yeniden geliştirmesini gerekli kılmıştır. Kentsel kıyılarının yeniden geliştirilmesinde etkili olan başlıca faktörler aşağıdaki başlıklarda sıralanmıştır.

### ***Potansiyel Alanlar***

Bu alanlardan kastedilen genellikle kent merkezinde yer alan ama kent merkezinden uzağa hizmet eden yük taşımacılığı için kullanılan fabrika ve liman alanlarıdır. Gelişim için hazır ve kullanılabilir alanlardır. Girişimciler ve yerel yönetimlerin kentsel yeniden canlandırma projelerine fırsat sunan düşük maliyetli kentsel kıyılardır.

### ***Su ve Arazi Temizliği***

Kent kıyılarındaki sanayinin desantralizasyonu ve 70- 80 yıllar arası yaşanan çevresel düzenlemelerin artması su kalitesinin önemini artırdı(önünü açtı). Bu durum tüketiciler ve girişimciler için çekici hale gelmiştir. Parka, prestij konutlarına ve ticari gelişim alanlarına dönüşen tarımsal alanlar kentsel kıyılarının estetik cazibesini artırmıştır.

### ***Tarihsel Koruma Hareketi***

1960'lar ve 1970'ler tarihsel koruma için dönüm noktasıdır. Daha önceleri değer görmeyen eski yapılar estetik açıdan daha değerli görülmeye başlamıştır. Korumacılar tarihsel önemi olan mimari eserlerin yıkımını önlemek için aktif lobi faaliyetlerinde bulundular. Korumacıların yaptığı ilk iş terk edilen kıyı alanlarının estetik önemini (manzara ve su ilişkisini sunan pitoresk mekanlar, tarihsel kıyı yapıları) vurgulamak olmuştur.

### ***Yurttaş Hareketleri ve Liderlik***

Gelişmelere dönemselle olarak karşı çıkmalarına rağmen yurttaş hareketleri kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılmasında önemli rol oynamıştır. Bu tür aktiviteler yaşam kalitesinin artırılması ve kente karşı sorumluluğun önemini dile getirdi.

Sivil toplum hareketleri ve yerel yönetim her ikisi de kentsel kıyı gelişiminde önemli girdiler sağlamışlardır.

### ***Kentsel Yeniden Canlanma***

Kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesinin temel nedenlerinden biri ihmal edilen ve çöküşe terk edilen 10 yıldan sonra 1980 ve 1990 arası kentlerin yeniden doğması oldu. Merkezdeki iş alanları yaşama geri döndü ve kentler eğlencenin merkezi oldular. Hareketli gece hayatı ve eğlence merkezleriyle kent merkezleri gece yaşayan yerlere dönüştü. Kent merkezinde yaşanan bu dönüşümle kentsel kıyı alanları yeniden canlandı. Benzer şekilde kıyıda yaşanan değişimleri eş zamanlı olarak veya ardından konut alanları takip etti. Kıyıların bitişiğinde konut alanları inşa edildi. Konut gelişimleri aynı zamanda ticaretle uğraşanlar içinde bir tüketim ortamı hazırlamıştır. Yeniden hayat bulan kıyılara eğlence, yeme içme ve alışveriş merkezleri açılmıştır.

### ***Deniz Ulaşımına Dönüş***

Kent merkezindeki kıyılar artık sadece ticari filolar için bir merkez olarak değil aynı zamanda deniz ulaşımındaki yeni kullanımlarla kıyıların dönüşümünde önemli rol üstlenmiştir. Feribotlar ve diğer deniz ulaşım araçları kullanıcılar için bir çekim merkezi oluşturmakta ve gelişmeye bir karakter vermektedir. Buna ilaveten merkezi çalışma alanlarına, parklara ve diğer kıyı çekim merkezlerine (rekreasyon alanlarına) ulaşımı sağlıyorlar. Rekreasyon amaçlı küçük gemiler ve bunlar için yapılan marinalara olan ilgi kentsel kıyı gelişiminde önemli rol üstlenmektedir.

## **2.3. KENTSEL KIYI TASARIMINA İLİŞKİN YAKLAŞIMLAR**

Geçen birkaç on yıllık süreç içerisinde kentsel kıyının düzenlenmesi önemli bir ilgi alanı haline gelmiştir. Ulaşım teknolojisindeki gelişmeler geriye boş, yeterince kullanılmayan, terk edilmiş ve kentten ayrılmış bir durumda olan büyük kentsel kıyı alanları bırakmıştır. Günümüzde, kentlerde kıyının rolünü tekrar değerlendirmek ve kıyının kentle nasıl en iyi şekilde entegre edileceğini belirlemek üzere kurgulanmış planlama girişimlerinde bulunmaktadır(Fisher,2004). Mekansal, yapısal ve kentsel yapı ile ilgili tasarım kararları kentsel kıyının kimliği ve imajı üzerinde çok önemli etkiler yaratmasına rağmen, bunlar çoğunlukla özel şirketlerin finansal hedefleri, kentlerin mali fizibiliteleri, trafik mühendislerinin kısıtlayıcı yönetimi veya parklar ve kamu erişimi ile ilgili toplumsal değerlerin lehine ihmal edilmektedir.

Kentsel kıyılarda yapı ve iyileştirmede istikrar için çabalanmaktadır, oysa doğal kıyılar devamlı olarak değişen çevrelerdir. Farklı türlerde kıyılar ve farklı gelenekler ve ekonomilerin bulunduğu farklı kentler bulunmakla beraber, tüm kentsel kıyılarda, dönüşen doğal peyzaj ve çeşitli beşeri amaçları yerine getirme potansiyeli gibi ortak birtakım sorunsallardan bahsedilebilmektedir.

Kıyı şeridinde gerekli niteliklere sahip olan en çekici yapı elemanları doğaya karşı bir rakip gibi değil bir ortak gibi davranmaktadır. Kentsel kıyı endüstriyel servis alanından daha değerli bir kentsel alana doğru bir dönüşüme uğrarken, doğal sistemleri açma ve ortaya çıkarma fırsatının üzerinde durulmaktadır. Doldurulan sahiller, düzleştirilen kıyı şeritleri gibi konularda yeniden tanımlama ve düzeltme şansı doğmaktadır. Doğal büyüklükte bir restorasyon mümkün olmamakla beraber, hafif su yollarının getirilmesi, alanın yeniden yapılandırılması ya da fiziksel yapının güçlendirilmesi gibi müdahaleler gerçekleştirilebilmektedir.

Günümüzde, askeri tesislerin faaliyetlerine son verilirken ve alanlardan endüstriyel kullanımlar çıkartılırken, birçok kıyı kamu tarafından daha erişilebilir ve daha görünür bir hale gelmiştir. Bu durumda, yeni şartlara ve çevreye entegrasyonu sağlayan bir yaklaşım gerekmektedir ve kıyının tasarımına, diğer alanlarla ilişkilerine ve ziyaretçilerin bilincini ve tabiatla bağlantıları arttırmaya özel dikkat gösterilmelidir.

### **2.3.1. Kentsel Sorumluluk ve Liderlik**

Değişimi başarılı bir şekilde uygulayabilmek için kentin doğasını kıyının rolü ile birlikte geniş ölçekli düşünmenin yanı sıra, önemli kamusal iyileştirmeler yapımında uygun liderlik de gerekli görülmektedir.

Bazı kentler asıl önemli olan kent ve kıyı ilişkisini kurmadan gerçekleştirilen kıyı iyileştirmelerine milyon dolarlık yatırımlar yapmaktadır. Diğer kentler ise liderlik, inovasyon ve kullanılabilir fonları aktifleştirerek dev adımlarla ilerleme kaydetmektedir.

Bir kentte kıyının nasıl yapılacağı konusunu ele alındığında, genellikle bir tasarım yarışması yaratıcı fikirler sağlayan ve mevcutta yaşanan sorunları çözen bir çare olarak önerilmektedir. Ancak tasarım yarışmalarında jüri kararlarının çoğunlukla projelerin kâğıtta nasıl göründüklerinden ve sunuş biçimlerinden etkilenmesi bir dezavantaj olarak ortaya çıkmaktadır. Kazanan proje, sınırlı fonlarla neyin yapılabileceğini ya da daha önemlisi gerçekte neyin en iyisi olduğunu yansıtmayabilmektedir.

Bir yarışmanın başarısı seçilen jüriye, objektiflerin ve parametrelerin netliğine ve projenin tamamlanma aşamasına kadar uygulamaya devam etme niyetinin ciddiliğine bağlıdır. Aynı zamanda, en iyi yarışmalar bile yetersiz kalabilmektedir; bu bakımdan bir binanın tasarımı, büyük bir kentsel projenin ve kamu mekânlarının tasarımı karmaşık kamu sorunsallarına hitap etmeli ve toplumun değerlerini yansıtmalıdır. Kentsel kıyı tek elden hazırlanmış bir gösteriş parçası olarak tasarlanmamalı; bunun yerine, yaratıcı ve iyi planlanmış bir müdahaleler serisi olarak ele alınmalıdır.

### **2.3.2. Anlam ve Kimlik**

Kentsel kıyı iyileştirmeleri, düşüş yaşamış ve bir dönüşüm geçirmeye başlamış bir mekan için yeni bir anlam ve kimlik yaratmayı içermektedir. İhtiyaç duyulan yeni anlamlar kadar fiziksel koşulların değişimi de zor olmaktadır.

Kent tarihinde, özellikle bir topluluğa statü kazandıran ya da bazı rekreasyon faaliyetlerinde birçok kişiyi içeren farklı yapı projelerinin tiplerinde değişiklikler olmuştur. Mesela, 20. yüzyılda tahta kaldırım, rıhtım ya da eğlence parkı sahilinde gerekli özellikler olarak kabul edilmiştir. Günümüzde ortaya çıkan fark ise, projelerin büyüklüklerinin ve kapsamlarının daha büyük olmaları ve bir yerden diğerine değişmeyen paketlenmiş benzerlikler göstermeleridir. Küresel ekonomide yeni işaretler ortaya çıkarken, aynı nitelikteki ürünleri aynı ayarlar ile sunmak giderek daha kolaylaşmaktadır. Ölçek ekonomisini vurgulayan iş stratejileri bu eğilimi güçlendirmekte ve projelerin gelişiminde önemli bir rol oynamaktadır.

Özel bir kimlik ve karakterin oluşturabildiği örneklerde ise kıyıları meşhur ve unutulmaz yerler haline gelmektedir. Ancak bu durumlarda, başka bir sorun ortaya çıkabilmektedir; ilk projenin başarısı ile teşvik edilen diğer birçok proje mekanın kişiliği muğlaklaşana kadar aynı mekana çekilmektedir. Başarılı ticari gelişmelerde ortak bir fenomenle karşılaşmaktadır. Elde edilen başarılar kıyı boyunca uzatılarak gerçekleştirilmekte, bunun yerine gelişmelerde belli bir alanda çok fazla kalabalıklaşmaya fırsat verilmekte ve bu şekilde alanın çekiciliği sınırlanmaktadır.

### **2.3.3. Kentsel Dokuyu Yaymak**

Kentsel kıyuyu yeniden canlandırmada ve bu alanı kentin daha canlı bir parçası haline getirmede uygulanan en etkili stratejilerden biri yeni etkinliklerdir. Ancak, kamu politikalarında yeniden canlandırma kentsel dokunun kıyıya genişlemesini önleyecek şekilde oluşturulmaktadır. Doğal kaynak politikalarının bir sonucu olarak, örneğin korunan büyük bir habitat bazen vahşi yaşam için bir kenara ayrılmaktadır.

Ama bu uygulama kamu genelinin erişemeyeceği ya da özel, ziyaretçi odaklı bir şekilde gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle de kıyının kentin bir günlük yaşamının bir parçası haline getirilmesindeki katkısı çok az olmaktadır. Çevresel değerler her durumda önemli olmakla beraber, kentin yaşanabilirliği bakımından yeniden üzerinde düşünülmesi gerekmektedir.

Kentsel kıyıların açık alanlar olarak korunması birçok çevreye uygun olmakla beraber, kıyının bir kentin imajını, karakterini ve yaşam kalitesini iyileştirecek gelişmelere birçok fırsatlar sunduğu alanlarda beklenenin tersine bir etki yaratabilmektedir.

Benzer bir şekilde ziyaretçi odaklı ticari kullanımlar kıyı üzerinde önemli bir rol oynamakla beraber, sadece bu kullanımlara dayanarak kıyının kentin yaşama ve çalışma parçası haline gelmesi beklenmez. Aslında, bu tür kullanımlar alana özel durumlar için korunmuş bir görünüm vererek kıyının kentten ayrı olduğu hissini arttırmaktadır.

Hiçbir mekan arada sırada gerçekleştirilen etkinlikler ve faaliyetlerle sürdürülememektedir. Bu bakımdan ihtiyaç duyulan tek kullanım değil kentsel dokuyu kıyıya kadar uzatan çeşitli komşuluk birimleridir.

Kıyının iyileştirilmesinde yapılan en önemli hata; kıyıdaki gelişmelerin sadece su sınırında sağlanmasıdır. İçedönük ya da dışadönük fonksiyonları olan yapılar, kamu erişimini ve kıyının görünürlüğünü arttıracak şekilde tasarlanmalıdır. Yüksek yapı gelişimi kıyı şeridini kesmekte ve kıyıya dönük ve kentten uzakta özel konut kompleksleri ile ev sahiplerine kıyı manzarası sunulmaktadır. Ancak bu konutlarda barınmayan diğerlerinin kıyıya erişimi sınırlı kalmaktadır. Bu tür gelişmeler, kıyının kent bütününe sağlayacağı faydaları engellemektedir.

#### **2.3.4. Kıyı Yapıları**

Kıyı boyunca inşa edilen yapılarda, kullanımları ne olursa olsun, kıyının bir geçiş kapısı (gateway) olduğu gösterilmeli ve bunlar dengeli cephelerle tasarlanmalıdır. Büyük ve kompleks yapıların servis ihtiyaçlarını karşılamada yaratıcılık gerekmektedir. Sitelerin büyüklüğü ve yönelimi nedeniyle, otellerin ve iskân bölgesinin gelişimi, yapıların formu ve hacmine yedirilebilmektedir.

Rıhtımlarda kıyı yapılarına modern etkinliklerin entegre edilmesi oldukça zor bir iştir. Rıhtımlar kıyının tarihi karakterine ve kimliğine katkı sağlamaktadır, ama çoğu zaman büyüklüklerine ve kara ile ilişkilerine bağlı olarak yeniden kullanım ve yeniden gelişmeye uygunsuzdurlar. Eski rıhtım yapıları rehabilitasyonunun yüksek

maliyeti sorunlardan birini oluşturmaktadır. Yeniden kullanım planları hazırlanmadan önce rıhtımların fiziksel durumları eleştirel bir şekilde değerlendirilmelidir. Söz konusu rıhtımları yıkıp kıyıyı kamu görüşüne açmak tercih edilebilir. Bu düşünce tarzı köhne tesisleri yeni gelir kaynaklarına dönüştürmeye çalışan yöneticiler tarafından kabul edilmese de, bu tür rıhtımların kaldırılması kıyının ıslah edilmesinde ve kent ile entegre edilmesinde önemli bir adım oluşturmaktadır.

Deniz yapılarının kentsel dokuya nasıl entegre edileceği daha önemli bir konudur. Yeni ve yeniden gelişen binalar kentsel dokuyu ıslah etmede ve geçiş yaşayan kıyı bölgelerindeki izolasyonun üstesinden gelmede bir fırsat sunmaktadır. Bu hedefleri başarmaya yardımcı olan yapılar, yaşanabilir bir bölge ya da komşuluk birimine entegre edilmektedir. Bu düşünce tarzı kentsel tasarım planlarını hazırlamanın öneminin altını çizmektedir.

Geçmişin korunması ve yenilenmesi, kıyının yeniden kullanımı ve yeniden canlandırılması için hazırlanan planlarda başvuru tek kriterdir. Ancak, süreklilik ile geçmiş arasındaki dengeyi sağlamak önemlidir. Çok önemli mimarilerin sürdürülebildiği sadece birkaç yerleşim bulunmaktadır ve bunlar dikkatli bir şekilde korunmalıdır.

### **2.3.5. Bağlantılar ve Akışkanlık**

Kıyısı olan bir kent ile gerçek bir kıyı kentini birbirinden farklılaştıran özelliklerden biri kıyı ile kıyıyı çevreleyen bölgeler arasında güçlü bağlantıların bulunmasıdır. Bu bağlantılar kenti kıyı kenarına doğru açan ve aynı zamanda karayı uzatan bir kamusal mekanlar sistemine, meydanlar ve gezinti yerlerine doğru gittikçe ilerleyebilmektedir. Bağlantılar; yapılara giriş yerlerinin formları, revaklı yapılar, uzatılmış gölgelikler, merdivenler, kenarlıklar, köprüler ve rıhtımlar ve buna ek olarak insanları kıyıya ve kente çeken dikkatli bir şekilde yapılandırılmış etkinlikler bütünü ile elde edilebilmektedir.

Kıyı bölgesinin büyüklüğünü arttırabilecek ve bununla beraber kıyıyı çevreleyen kentte değer ve faydada artışlar yaratabilecek uygulamalar;

- Kıyıyı açmak,
- Kıyıyı daha görünür hale getirmek,
- Güçlü görsel ve fiziksel bağlar kurmak,
- Su manzaralı belirleyici bir kentsel form yaratmaya yönelik olarak yapıları bir araya toplamak,

- Sakinleri ve ziyaretçileri yeni canlı bir çevreye çekmek şeklinde sıralanabilmektedir.

### **2.3.6. Suyun Mekansal Boyutu**

Kara kentsel yeniden canlandırma ile birlikte suyu etkinleştirmek için, kıyıyı yeniden geliştirme planları kara sularını mekansal bakımdan ele almalıdır. Her su birimi farklı mekansal form ve karaktere sahiptir ve bu kıyıya özgü bir durumu göstermektedir. Mesela, nehirler lineer koridorlardır ve sınırlanmış mekanlarda su sürekli olarak akmaktadır. Okyanus kıyıları engin denizlerle engelsiz ve hızlı bağlantı sunmaktadır.

1930'lu ve 1940'lı yıllarda su parkları, kapalı yüzme havuzları, yüzme tesisleri ve plajlar kıyıya erişebilirliği geliştiren rekreasyonel tasarım modellerini şart koşmuştur. Kıyı sabit kalıcı tesislerle dolan bir alan yerine, açık bir düzlem ve etkinlikler için sahne olmuştur. Daha açık olan kıyı mekanı, daha esnek ve daha yoğun olarak çeşitli amaçlar için kullanılabilmiştir.

Çoğunlukla teknelerle yönelik olan yerler, tipik olarak teknelerin demirlendiği ya da bağlandığı korunmuş koylardır ve yüzme, güneşlenme ve rekreasyon amacıyla kullanılan kumsallara bitişiktir. Rekreasyonel tekneçiliği desteklemek için uygun mekanların ve güvenli demirleme yerlerinin yaratılması gereklidir. Bu nedenle, rekreasyonel tekneçilik için yapılan planlamada sadece kalıcı tekne muhafazasına önem verilmemelidir, bunun yanı sıra çeşitli ilginç yerlerde geçici demirleme ile teknecilerin ilgisi çekilebilir ve kıyıya canlı etkinlikler kazandırılabilir. Boyna, kayak veya kano gibi daha küçük ve bireysel araçlarla tekneçilik popülerlik kazanmaktadır ve bu durum kıyıya yeni bir ilgi ve odak getirmektedir.

Özel etkinlikleri ve kutlamaları çekme yeteneği kıyıların değerli karakteristiklerinden biridir. Genellikle bir meskûn kentte kıyı, çok sayıda kişiyi çekecek önemli bir etkinliğe ev sahipliği yapabilecek tek yerdir. Bir kentten sonra diğer kentler de bisiklet yarışları, festivaller, kutlamalar, pazarlar ve sirklerin bir yerin imajını değiştirmede ve yeni kentsel kullanımlara kültürel adaptasyon sürecini başlatmadaki önemini fark etmektedirler.

Büyük ölçekli kentsel değişimler aniden gerçekleşmezler. Bu değişimler zamanla gelişen etkinlikleri tahsis edecek fiziksel bir çerçevenin oluşturulmasını içermektedir. Özel etkinlikler yeni gelenekleri yerleştiren ve kıyıya yeni anlamlar, yeni etkinlikler ve yeni kimlikler getiren aşamalı bir değişimler serisini harekete geçirmektedir.



### **2.3.7. Hareket ve Mekan Hissi**

Deniz ya da kara ulaşımı kentsel kıyının gerekli bir parçasıdır. Bindirme, erişme, kıyı boyunca ve kıyıya hareket kimliğinin gerekli elemanlarından. Günümüzde otomobilin etkilerini farkında olan birçok insan, kıyı çevresinde hareketin ıslah edilmesi gerektiği sonucuna varmaktadır. Ancak, böyle bir adımla kıyıya hayat veren temel faaliyetlerden biri kaybedilecektir.

Mevcut ulaşım uygulamaları “hizmet derecesi” gibi tesislerin nasıl tasarlanması gerektiğini belirleyen ölçütlere dayanmaktadır. Ancak yalnız otomobile dayanan talep esaslı tasarım aslında hatalıdır ve genellikle kimsenin birlikte yaşamak istemeyeceği şeyler yaratmaktadır. Yaşananlardan, tıkanıklıklar için yeni yolların inşa edilmesi girişiminin başarısız olacağı sonucuna varılabilmektedir. Yeni kapasite neredeyse her zaman, doymak bilmeyen otomobil seyahat talebi ve trafik kapasitesini arttırmak için gereken fiziksel değişimler olarak kabul edilmektedir. Aynı zamanda, sağlıklı bir kent merkezindeki tıkanıklık konusunda bilinç artmaktadır ve ulaşım sorunsallarına başarılı çözümler üretmek için kapasite, ulaşım türü gibi birçok faktör hesaba katılmaktadır.

Ulaşım ve dolaşım tasarım yaklaşımları alan ve tesislerin uygun büyüklük ve ölçekte olmaları ve tesislerin isteğe uygun olmaları temeline dayanmalıdır. Kentsel kıyıda, farklı ulaşım türlerinin entegrasyonu kadar hareket sistemlerinin fazlalığı da büyük önem taşımaktadır. Özellikle, düz topografya ve kıyı şeridinin sürekliliğine uygun olan bisiklet gibi belli ulaşım tipleri için yeterli mekanı sağlamak önemli olmaktadır. Kentin diğer kesimlerinden daha çok kıyıya ulaşım koridorları, bisiklet ve yaya hareketini ve diğer araç ulaşımını sağlayarak karma kullanımlı kamusal mekanlar şeklinde hizmet vermelidirler.

Kentsel kıyı tasarlanırken, kıyının sadece içinden geçilen bir mekan olarak değil aynı zamanda bir varış yeri olarak rolü vurgulanmalıdır. Genel bir kural olarak, devlet arazisinin yüzde 50'sinden fazla olmayan bir kısmı cadde geçiş hakkı olarak otomobil dolaşımı için verilmelidir. Açık alan ulaşım tasarımı ile birlikte ele alınmalıdır. Bu şekilde, kıyı bir kamu mekanı olarak sadece gösterilmeyecek, ayrıca bir kamu mekanı haline gelme fırsatını elde edecektir.

### **2.3.8. Duyusal Deneyim**

İnsanlar için mekanların yaratılması yeniden yapılandırma ve ıslah etmenin en gerekli öğelerinden biridir. Son yıllarda, kıyının bir hizmet alanı olarak algılanışı değişime uğramış ve sadece bir çalışma alanı değil, yaşama ve oynama alanı olarak

da görülmeye başlanmıştır. Ancak, peyzaj tasarımında mekan üretiminin o alandaki insanlar olmadan gerçekleştiği mevcut eğilimlerde bu değerler bozguna uğramaktadır. Söz konusu mekanlar estetik olarak düzenlese bile, iki boyutlu algılanmakta ve çevre ve bağlamın dışında kalmaktadır.

Kamu mekanlarının değerini buralarda gerçekleştirilen sosyal kullanımlar belirlemektedir. İnsanların sosyal olarak ya da tek başlarına deneyimlerle bir araya getirilmeleri görsel ve sembolik manalar üretmekten daha fazla anlama gelmektedir, ayrıca çevrenin canlandıran duyuşal niteliklerinin benimsendiğini göstermektedir. Duyuşal deneyim, kıyının benzersiz tabiatına anahtar olarak kabul edilmektedir.

İyi tasarlanmış kentsel kıyı duyuşal deneyimi arttırmaktadır ve çevrenin doğal ilgi çeken özelliklerini geliştirmektedir. Su ile kara arasındaki kontrast artmakta ve düzenlemenin doğal ölçeği farkına varılmaktadır. Gerekli özellikler basitçe mekanın kendini göstermesine ve bireyler tarafından keşfedilmesine izin verilmesi olarak aktarılmaktadır. İyi bir kıyı tasarımı hem çekici ve hem esnektir. Tek bir amaç çerçevesinde tasarlama yapılmamalıdır; bunun yerine, iyi kıyı tasarımı amaçların ve anlamların çeşitliliğini araştırmalıdır ve mekanın değişmesine, uyum sağlamasına ve zamanla değer kazanmasına imkan tanımalıdır.

Kıyı kenarı peyzajda sahil ile suyun etkileşimini gösteren bir güç çizgisidir. Bu kentsel çizgide toplanan enerji insanları hatta doğru ve hat boyunca çeken güçlü bir manyetik niteliğe sahiptir.

Kentsel kıyıları doğal olarak lineerdir ve çizginin basitliği çok büyük çekicilik yaratmaktadır. Bu pozitif bir özelliktir, ama genellikle kıyının doğrusallığının kendi başına yeterli kabul edilmediği bir eğilim bulunmaktadır. Bunun yerine, bu lineer sadelik, gereğinden fazla çeşitlilik yaratmak ve ilgi uyandırmak amacıyla tasarlanmış şekiller ile değiştirilmektedir. Kentler birbiri ardına sahil hattına kıyının gücü ve ihtişamı ile yarışan yapılar inşa ederek hata yapmaktadırlar.

Başarılı kıyı tasarımında alçak gönüllülük önemli bir rol oynamaktadır. Bununla birlikte çoğunlukla sade hareketlerin en uzun ömürlü oldukları farkına varılmalıdır.

### **2.3.9. Kıyının İkili Yapısı (Geçişler Mekanı Olma Özelliği)**

Kentsel kıyı kimliğini büyük ölçüde bir kenar olarak konumundan kazanmaktadır. Bir dünya ile diğeri arasındaki bir sınırdır. Bir geçiş mekanıdır ve önemli gizli bir potansiyele sahiptir. Yan yana olan kara ve su arasındaki kontrast kentsel kıyıyı karakterize etmekte ve tanımlamaktadır.

Gelişmiş kentlerde, kıyı tabiatın en güçlü göstergesidir. Kentin alışılmış hakimiyeti dışında bir yerdir. Harekete geçirdiği duygusal deneyimler, kullandığı geçici etki ve yarattığı geniş ve uzayıp giden alan, kente hayat veren ve canlılık katan bir çevrenin birer elamanlarıdır. Kıyının özel niteliklerini anlamak ve kentte doğa hissini arttırmak kıyı tasarımındaki esas düşüncelerdir. Kıyıya kamu erişimi sadece direkt bağlantıları içermemelidir, bunun yanında kentin daha geniş formunu ve yapısını ve ortak fiziksel, görsel ve kültürel boyutlarını da benimsemelidir.

Kıyı ikili bir şekilde kara ve suyu içermektedir ve bu nedenle iki lisan konuşmaya ihtiyacı vardır. Kıyı geçicidir; met cezirler, su seviyesindeki mevsimsel değişimler, periyodik su basmalar, erozyonlar ve çoğalmalar, tsunamiler ve büyük dalgalar hep suyun karakteristikleridir. Su ister göl, nehir veya okyanus olsun, kıyının dinamik nitelikleri görünmelidir. Bu dinamizm, mekanın kişiliğinin en önemli parçalarından biridir ve kıyıları iyileştirilirken dikkat edilmelidir. Birçok kentte su kenarının değişen doğası ve kara ile su arasındaki ilişki çeşitli şekillerde kutlanmaktadır.

Kentsel kıyı tasarımını yönlendiren prensipler benzersiz değildir. Birçok örnekte görüldüğü gibi kamu mekanları ve kentsel tasarım ile ilintilidir. Ancak, günümüz şartları kentsel kıyıyı kentlerin yeniden gelişme ve yenilemesi için öne çıkarmıştır. Bir yandan kıyı alanlarını düzeltmek ve kente entegre etmek, diğer yandan ise kentin kimliğini ve kentsel yaşamın kalitesini güçlendirmek için var olan potansiyelin kullanılması bir fırsat olarak görülmelidir.

## 2.4. BÖLÜM SONUCU

Kentsel projeler mekansal gelişmeyi yönlendirmede araç olarak kullanılırken genellikle kentin stratejik noktalarını seçmektedir. Bu alanlar kentin çeperinde yer alan büyük proje alanları veya merkezdeki fonksiyonu eskimiş depo, liman, sanayi vb. yerlerdir. Konumundan ve sunduğu imkanlar nedeniyle kentsel kıyı alanları kentsel projeler için yoğun talep gören alanlardır.

Kentsel kıyı alanlarının kamusal kullanım açısından taşıdığı önem ve ayrıcalıklı konumu, bu alanlara ilişkin kentsel projeler geliştirilirken kıyının özel bir tasarım alanı olarak ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Kıyının iyileştirilmesinde yapılan en önemli hata; kıyıdaki gelişmelerin sadece su sınırında sağlanmasıdır. İçedönük ya da dışadönük fonksiyonları olan yapılar, kamu erişimini ve kıyının görünürlüğünü arttıracak şekilde tasarlanmalıdır. Yüksek yapı gelişimi kıyı şeridini kesmekte ve kıyıya dönük ve kentten uzakta özel konut kompleksleri ile ev sahiplerine kıyı manzarası sunulmaktadır. Ancak bu konutlarda barınmayan diğerlerinin kıyıya erişimi sınırlı kalmaktadır. Bu tür gelişmeler, kıyının kent bütününe sağlayacağı faydaları engellemektedir.

Kıyı boyunca inşa edilen yapılarda, kullanımları ne olursa olsun, kıyının bir geçiş kapısı (gateway) olduğu gösterilmeli ve bunlar dengeli cephelerle tasarlanmalıdır. Büyük ve kompleks yapıların servis ihtiyaçlarını karşılamada yaratıcılık gerekmektedir. Sitelerin büyüklüğü ve yönelimi nedeniyle, otellerin ve iskân bölgesinin gelişimi, yapıların formu ve hacmine yedirilebilmektedir

Kentsel kıyı tasarlanırken, kıyının sadece içinden geçilen bir mekan olarak değil aynı zamanda bir varış yeri olarak rolü vurgulanmalıdır. Açık alan ulaşım tasarımı ile birlikte ele alınmalıdır. Bu şekilde, kıyı sadece bir kamu mekanı olarak gösterilmeyecek, ayrıca bir kamu mekanı haline gelme fırsatını elde edecektir.

İyi tasarlanmış kentsel kıyı duysal deneyimi arttırmaktadır ve çevrenin doğal ilgi çeken özelliklerini geliştirmektedir. Su ile kara arasındaki kontrast artmakta ve düzenlemenin doğal ölçeği farkına varılmaktadır. Gerekli özellikler basitçe mekanın kendini göstermesine ve bireyler tarafından keşfedilmesine izin verilmesi olarak aktarılmaktadır. İyi bir kıyı tasarımı hem çekici ve hem esnektir. Tek bir amaç çerçevesinde tasarlama yapılmamalıdır; bunun yerine, iyi kıyı tasarımı amaçların ve

anlamların çeşitliliğini araştırmalıdır ve mekanın değişmesine, uyum sağlamasına ve zamanla değer kazanmasına imkan tanımalıdır.

Kıyının özel niteliklerini anlamak ve kentte doğa hissini arttırmak kıyı tasarımındaki esas düşüncelerdir. Kıyıya kamu erişimi sadece direkt bağlantıları içermemelidir, bunun yanında kentin daha geniş formunu, yapısını ve ortak fiziksel, görsel ve kültürel boyutlarını da benimsemelidir.

Kentsel kıyı tasarımını yönlendiren prensipler benzersiz değildir. Birçok örnekte görüldüğü gibi kamu mekanları ve kentsel tasarım ile ilintilidir. Ancak, günümüz şartları kentsel kıyıyı, kentlerin yeniden gelişme ve yenilemesi için öne çıkarmıştır. Bir yandan kıyı alanlarını düzenlemek ve kente entegre etmek, diğer yandan ise kentin kimliğini ve kentsel yaşamın kalitesini güçlendirmek için var olan potansiyelin kullanılması bir fırsat olarak görülmelidir.

## **BÖLÜM 3: STRATEJİK PLANLAMA KAPSAMINDA KIYILARIN ELE ALINIŞI, BARCELONA ÖRNEĞİ VE İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÜZERİNE BİR İNCELEME**

### **3.1. İSPANYA METROPOLLERİ VE PLANLAMA**

İspanya'nın 17 özerk bölgesinden biri olan Katalanya'nın merkezi Barselona, 100 km<sup>2</sup>'lik bir alanda yerleşmiş 1,6 milyon nüfusuyla yoğunluğu en yüksek Avrupa kentlerinden biridir. Avrupa'nın 6. büyük kenti olan Barselona Metropoliten Bölgesi'nin nüfusu 4,3 milyon, Katalanya özerk bölgesinin toplam nüfusu ise 6,1 milyondur.

İspanya, kentleri eski fakat kentleşmesi yeni bir ülkedir. Ülkenin sanayileşme ve modernleşme sürecinde karşılaştığı güçlükler nedeniyle geciken kentleşmesi, 1960-75 arasında bir patlama yaşadıktan sonra 90'lı yılların ortalarına kadar yavaşlayarak sürmüştür. Hızlı kentleşmenin çarpıcı bir sonucu, sayıları giderek yediyi bulan metropoliten alanların ortaya çıkması olmuştur. İspanyol ekonomisinin belkemiğini oluşturan bu metropoller içinde Madrid ve Barselona ulusal katma değerinin üçte birini üretmektedir.

Hızlı kentleşme süreci boyunca nüfusları artan metropollerin etki alanlarını sürekli genişlettikleri, nüfus ve faaliyetlerinin giderek merkezde toplanmamasıyla daha homojen alanlara dönüştükleri görülüyor. Metropoliten ekonomilerin yapısal bir dönüşüm geçirdiği bu gelişmeler içinde üretim süreçleri parçalanıyor, hizmet sektörü ön plana çıkıyor ve artan bir esnekleşme ve uluslararasılaşma yaşanıyor. İspanya'da kişi başına ulusal gelirin 1985'den sonra gösterdiği artışta, metropol ekonomilerinde yaşanan bu değişimlerin sürükleyici bir rol oynadığı gösterilmektedir(Sökmen,2005).

#### **3.1.1. Küreselleşme Sürecinde Barselona**

Metropollerle ilgili fırsatlar ve tehditler tablosunu değerlendirirken yerel politikalar ve projeler önem taşıdığından, Barselona'nın sergilediği performansı hangi yerel dinamiklerle başardığını tanımak özellikle öğreticidir. Dünya sisteminde 70'ler

boyunca ve 80'lerin başında yaşanan dönüşümlerden bütün sanayi kentleri gibi Barcelona da derinden etkilenmiş ve o dönemde giderek ciddi bir ekonomik kriz içine girmiştir.

78 Anayasası'nı takiben yapılan yerel seçimlerden bir yıl sonra yönetime gelen ve bugüne kadar kenti sürekli yöneten sosyalist-komünist koalisyonu, başlangıçta yeniden dağıtıcı politikalara öncelik veren katılımcı yaklaşımlar izlemiştir. Kent planlamasının önem kazandığı ve kamusal mekanların yenilenmesine öncelik verilen bu dönemde harekete geçirilen dönüşüm projeleri içinde en önemlisi, Tarihi Kent Merkezi'nin (Ciutat Vella) entegre bir rehabilitasyonunu amaçlayan proje. 1988'de belediyenin bu amaçla bir kamu-özel sektör şirketi kurmasıyla hız kazanan bu proje, tarihsel çevre korumasıyla turizmin başarıyla bağdaştırıldığı önde gelen Avrupa örneklerinden biridir.

### **3.1.2. Yerel Katılım ve Barcelona Stratejik Planı**

Avrupa'daki katılımlı deneyimlerden biri Barcelona Stratejik Metropolitan Planı'dır. (İspanya) Barcelona Metropolitan Alanı, 36 belediyeyi içeren bir kentler bütünü olarak, Katalan Bölgesi nüfusunun neredeyse %50'sini barındırmaktadır. Stratejik Plan, 21. Yüzyıl'ın getirdiği ekonomik ve sosyal koşullara bir cevap olarak, ilgili grupların (paydaşların) bir araya geldiği katılımlı bir yöntemle geliştirilmiştir. Planı üretmek için 1988 yılında kar amacı gütmeyen, özel bir dernek kurulmuştur (Strategic Metropolitan Plan of Barcelona Association). Bu derneğin girişimcileri, Barcelona Belediye Meclisi; Barcelona Ticaret, Sanayi ve Taşımacılık Odası; ekonomi camiası, Ulusal İstihdamı Teşvik Kurumu; birlikler; Katalonya İşçi Komisyonları; İşçiler Genel Birliği; Barcelona Üniversitesi; Barcelona Metropolitan Alanı Belediyeler Birliği; Barcelona Ticaret Fuarı; Liman Yönetimi ve Serbest Bölge Konsorsiyumu'dur. Anılan paydaşlar, Barcelona şehirler ağının (conurbation) çeşitli alanlarda gelişimi için uzlaşmaya varmışlardır.

Planlama süreci 1988 yılında başlamıştır. 1990 yılında Birinci Barcelona Stratejik Planı onanmıştır. Planın amacı Barcelona'yı girişimci, sosyal dengesini sağlamış, modern yaşama standartlarına sahip bir metropol haline getirmektir. 1994'te İkinci Barcelona Stratejik Planı onanmıştır. Planın amacı, Barcelona Metropolitan Alanı'nın uluslararası ekonomi ile bütünleşmesi, ekonomik ve sosyal büyüme sağlanması ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesidir. Bunu izleyerek 1999 yılında Üçüncü Barcelona Stratejik Planı onanmıştır. Bu planın temel amacı, gelişen bilgi ekonomisinin taleplerini karşılayacak bir kent modeli oluşturmak; üniversiteler ve firmalar arası teknoloji transferini desteklemek; teknoloji ve bilim parkları gibi üst düzey araştırma

altyapısı sağlamaktır. 2002 yılında plana metropoliten nitelik verilmiştir. Planda referans verilen alan, 36 belediyeyi kapsayan Barselona Metropoliten Alanı haline getirilmiş ve Birinci Metropoliten Plan başlatılmıştır. 2003 yılında Birinci Metropoliten Stratejik Plan onanmıştır. Plandaki üç temel strateji; sürdürülebilir ekonomik büyüme, hareketlilik ve yerel tutarlılık (mobility and territorial coherence); sosyal tutarlılıktır. 2005-2007 dönemi için Birinci Metropoliten Stratejik Plan yenilenmiştir. (BGÖİK,2006)

Görüldüğü gibi, Barselona planlama sürecinde kamu sektöründen özel sektöre, akademiden liman yönetimine kadar çeşitli yerel paydaş gruplarının temsilinin sağlandığı bir yapı oluşturulmuş; stratejik planda yeni dünya düzeninin oluşturduğu koşullar dikkate alınarak, ekonomik, sosyal, çevresel alanlarda gelişme amaçlanmıştır.

### **3.1.3. Barselona Yerel Politikalarında Dönüşüm ve Stratejik Planlama**

Barselona kent yönetimi, istihdam yaratmaya öncelik veren ufak ölçekli projelerle arzuladığı ölçüde ekonomik büyüme sağlayamadığını görerek, 80'lerin ortalarından itibaren bu politikalarda önemli değişikliklere gidiyor ve daha dışa dönük bir ekonomi politikası izlemeye başlıyor. 1992 Olimpiyatları'nı Barselona'nın gelişmesi açısından büyük bir fırsat olarak gören kent yönetimi, başlangıçta bu fırsatı daha çok yerel siyasal hedefler çerçevesinde algılıyor. Ancak bu algılama giderek yabancı sermayeyi çekmek, kenti bu amaçla uluslararası arenada tanıtmak gibi daha geniş boyutlar kazanıyor. Stratejik bir planlamaya geçiş bu ufuk genişlemesinde önemli oluyor(Sökmen,2005).

1988'de stratejik plan hazırlama girişimi Barselona kent yönetimi tarafından gündeme getirilmiş. Ancak giderek diğer karar taraflarının da katılımıyla bu planın arkasında kamu yönetimini aşan çok taraflı bir karar çevresi oluşmuş ve plan, "Barselona Stratejik Metropoliten Planlama Birliği" adlı kar amacı gütmeyen özel bir kuruluş tarafından yönetilen bir statü kazanmış. Stratejik plan hedeflerine ulaşmak için birbiriyle ilişkili bir dizi büyük projeyi kullanıyor. Olimpiyatları düzenlemeye dönük yarışa girildiği dönemde kentin sanayileşme modelini aşarak, Barselona'yı Avrupa çapında bir finans ve hizmet merkezi yapmayı amaçlayan yeni bir sosyoekonomik modele yöneldiği görülüyor. Plan, bu modelin gerektirdiği stratejiyi uygulayabilmek için, sıkışık kent merkezinin dışında, iyi ulaşım ilişkilerine sahip yeni merkez alanlarının düzenlenmesini öngörüyor.



Her ne kadar 1980'lerdeki temel uğraş bu şekilde yerel toplumları içeriden kurmak olduysa da, 1990'larda hem vatandaşların yaşam kalitesinin artırılmasının, hem de sivil toplumun katılımının söz konusu olduğu stratejik kalkınma projelerine ağırlık verildi. Bu konuda üç noktanın altının çizilmesi gerekir: yakınlık, stratejik kalkınma ve yerel refah.

1) Yakınlık, 1990'larda siyasi bir öncelik haline gelmiş durumda. İlk kez olarak yerel yönetimler vatandaşları karar alma ve uygulama süreçlerine dahil etmeye çalışıyorlar. Ekonomik kalkınma ve yaşam koşullarının iyileşmesiyle birlikte vatandaşların talepleri de niteliksel olarak dönüşüm geçiriyor. Temel hizmet ve donanım standartlarına erişim sağlandıktan sonra insanlar, ekonomik çıkarlar ve sosyal gruplar daha özgül ve karmaşık sorunlara ilişkin politikalarla daha ilgili hale geliyorlar. Yerel merciler, halka yakın olmaları dolayısıyla bu yeni talepleri daha iyi tespit edip bunlara daha iyi cevap verebilirler. Bunun sonucunda da, yerel strateji ve politikalar yeni sosyoekonomik koşullara cevap verebilecek şekilde yeniden şekillendirilir.

2) Yerel kalkınmaya yönelik stratejik planlama, siyasi seçeneklere ve sınırlı kaynaklara dayanarak orta ve uzun vadeli meselelerin ele alınması gereğini yansıtır. Bu yeni aşamanın temel nitelikleri ekonomik belirsizlik ve sosyal ortamın daha karmaşık hale gelmesidir. Dolayısıyla, stratejik planlamada öncelikli konuların ele alınması ve kıt kaynakların doğru şekilde hedeflenmesi gerekir. Genel planlama sürecinde amaçlanan, bunun diğer yerel planlama süreçleriyle uyum içinde olmasıdır. Bu, katı bir süreç değildir ve her bir yerel toplumun ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde uyarlanmalıdır.

Yerel yetkililer, planlama sürecine başlarken önce her biri yerel ekonomiyi ilgilendiren birer taraf olan insanları, kamu kuruluşlarını, işletmeleri, toplum örgütlenmelerini ve diğer grupları tespit ederler. Bu da daha çok yerel yönetim tarafından, genellikle de belediye başkanı tarafından yapılır. Bu paydaşların her birinin strateji sürecine kattığı beceri ve kaynaklar, başarıya son derece önemli bir temel teşkil eder.

### 3.2. BARCELONA STRATEJİK PLANI

Barcelona'da gerçekleştirilen stratejik planlan 1988'de Barcelona'nın 1992 Olimpiyatları'na ev sahipliği yapması kararı alındıktan sonra başlamıştır. Organizasyon açısından, Plan Genel Konseyi'nin amacı kurumsal katılımı teşvik etmektir. Konseye belediye başkanı başkanlık eder ve üyeler katılmak isteyen tüm kurumların temsilcilerinden oluşur. Bugün itibariyle bu kurumların sayısı 200'ün üzerindedir. Genel Konsey temel olarak karar alma işlevini yerine getirir. Plan'ı onaylayan (yada reddeden) merci Konsey'dir. Bu da bir başka temel işlevi beraberinde getirir: Konsey'in kurumsal katılımı sağlayan geleneksel kurum olarak statüsü. Bu katılımın yeterli olmaması halinde Plan'ın onaylanması ve uygulanmasının güçleşeceği açıktır. Bu nedenle, Konsey'in üyeleri çeşitli komisyonlarda görev yapan ve bilgi yayma işlevi de üstlenen kişilerdir.

Yürütme Komitesi'nin üyeleri ise kentin yatay çıkarlarını en iyi temsil eden ekonomik ve sosyal kurumların temsilcileridir. Bunlar, kentin paydaşlarıdır:

- Barcelona Belediye Meclisi,
- Ticaret Odası,
- Ekonomik düşünce kuruluşları,
- Sendikalar,
- Barcelona Zona Franca Konsorsiyumu,
- Uluslararası Ticaret Fuarı,
- Ticari birlikler,
- Barcelona Büyükşehir Bölgesi bünyesindeki belediyeler,
- Barcelona Liman Başkanlığı,
- Üniversiteler.

Teknik Komiteler, temel olarak Planlarda yer alması ve İzleme Komisyonları'nın dikkate alması gereken önerilerin hazırlanmasından ve üzerinde anlaşmaya varılan önlemlerin uygulama sürecinin takibinden sorumludur.

Barselona stratejik planlama sürecinin sonucu yaşanan bazı değişimlerin altını çizmek gerekirse bunlar:

Belediye katılımcı bir kültüre kavuştu. 1988’de durum farklıydı. Deneyimler; Teknik Komisyonların çalışmaları, tartışmalar, sempozyumlar ve Genel Konsey toplantılarının sonradan genellikle dikkate alınan girişim ve önerilerin tetikleyicisi olduğunu gösterdi. Bu açıdan bakıldığında Plan, paydaşları seferber etme konusunda başarılı olmuştur.

Plan, sosyal ve ekonomik katılımcılara kentsel sorunlarla ilgili sorumluluk üstlenmeleri için baskı yapmıştır.

Stratejik Plan, katılımcıların kentin sorunlarından kaçmalarını engellemiştir. Plan, otoriterce alınan kararların işlemediği bir paylaşımlı liderlik alanında gerçekleştirilmiştir.

Plan, gerçeklikle ve gelecekle ilgili paylaşılan bir vizyon oluşturarak stratejik değişimlerle ilgili olarak çıkan gerilimlerin azaltılmasına yardımcı olmuştur.

Ütopik ya da anlaşılmaz olduğu düşünölen öneriler somut hale dönüşmüştür. Uygulamaya konmuş olan önlemlerin ötesinde yapılan diğer öneriler de yeni bir kent kültürünü teşvik etmiştir. Bu bağlamda, şu anda çok çeşitli sektörlerde somut olarak mevcudiyetini koruyan Kalite Programı önerilerinin yarattığı etkinin altını çizmek gerekir.

Plan, ekonomik ve sosyal oyuncular arasında bir ortak dil yarattı. Bu da en temel noktalardan biri, zira Plan’dan önce önerilen eylemlerin çoğunda paydaşlara kente ilişkin hiç bir ortak mesaj verilmiyordu. Ancak Plan sayesinde tüm oyuncuların hep birlikte aynı yöne bakmalarını sağlayan bir kent projesi başarıyla gerçekleştirilmiş oldu. Bu da Plan’ın, dışarıdan bakıldığında belirgin şekilde görölebilen tutarlı bir kent modeli oluşturma konusunda başarılı olduğunu gösteriyor(Morata,2006).

### ***Barselona Ekonomik ve Sosyal Stratejik Planında Yer Alan Temel Amaç ve Stratejiler***

Küreselleşmenin ve Avrupa Birliği’nin getirdiği yeni bağlamda, Katalonya’nın Büyükşehir Bölgesi ve başkenti olarak Barselona, kendini 21. yüzyılın yeni enformasyon ve bilgi toplumunun önde gelen kent gruplarından biri olarak konumlandırmak üzere bir sosyal ve ekonomik dönüşüm süreciyle ilerlemelidir. Barselona Büyükşehir Bölgesi, Avrupa kentler ağı içindeki en önemli metropol bölgelerinden biri olarak konumunu sağlamlaştırmalı ve kendi özellikleri ve kimliğiyle bu ağın küresel kentler ağıyla ilişkilendirilmesine katkıda bulunmalıdır.

## Stratejik Yol Gösterici İlkeler

Yön I: Barselona'nın Akdeniz makro-bölgesi içinde önde gelen merkezlerden biri olarak konumlandırılması

Yön II: Yaşam kalitesinin ve bireysel gelişimin iyileştirilmesi

Yön III: Gelişkin sanayinin ve şirket hizmetlerinin güçlendirilmesi

## Temel Amaç

Barselona bölgesinin uluslararası ekonomiyle entegrasyonunu teşvik ederek kendi ekonomik ve sosyal ilerleme ve yaşam kalitesini teminat altına alabilmesini sağlamak.

## Strateji Alanları

Strateji I. Barselona bölgesinin ekonomik sektörlerinin uluslararası ekonomiyle entegrasyonunun sağlanması.

- Daha iyi mesleki eğitim ve teknoloji yapıları kurmak
- Eğitim sisteminin yapısını sosyal ihtiyaçlar ve üretim sektörlerinin ihtiyaçları ışığında güncellemek
- Teknolojik yenileştirme programlarını teşvik etmek
- Kentteki kamu hizmetlerinin ve özel hizmetlerin verimliliğini artırmak

Strateji II. Barselona bölgesinin sosyoekonomik boyutunun ifade edilmesi

- Faaliyetleri metropol bölgesine yaymak
- Bölgede ekonomik destek altyapıları kurmak
- Sosyal örgütlenmeyi iyileştirmek
- Barselona Büyükşehir alanı içindeki bölgelerin sosyal gelişimine yönelik entegre planların teşvik edilmesi
- Bölgelerin ekonomik faaliyetlerinin ve sosyal örgütlenmesinin güçlendirilmesi
- Konut edindirmenin teşvik edilmesi

Strateji III. Sosyal entegrasyonun getirdiği yeni taleplere pozitif cevaplar geliştirilmesi

1. Yeni istihdam alanları oluşturulabilmesi için kurumsal kapasiteyi güçlendirmek

2. Nüfusun yaşlanma trendinden kazanımlar elde etmek

3. Gençlerin potansiyelini sürece entegre etmek

- Kâr amacı gütmeyen kuruluşların desteklenmesi için gönüllü çalışmaların teşvik edilmesi
- Kamu kuruluşları ve özel kuruluşlarda sosyal çalışmaların yapılabileceği daha çok alan oluşturulmasının teşvik edilmesi

4. Göç olgusuna hazırlıklı olmak

- Yerel idare, sosyal kurumlar, göçmen kuruluşları ve STK'lar arasında diyalog ve işbirliğinin geliştirilmesi
- Mesleki eğitim programlarının ve dil öğreniminin güçlendirilmesi
- Bölgede yaşayan herkesin sağlık hizmetlerine ve kamu eğitime erişiminin sağlanması
- Üçüncü Dünya Ülkeleriyle işbirliğinin teşvik edilmesi

Strateji IV. Modern ekonomik faaliyetlerin uluslararası boyutta artırılması

1. Faaliyetleri ve altyapıları hareketlilik, lojistik ve malların ve kişilerin dolaşımıyla ilişkilendirmek

2. Bilişimle ilişkili faaliyet ve altyapıları iyileştirmek

- bilişim altyapıları
- yüksek değer katan hizmetler: bilişim, multimedya vb.
- yeni teknolojilerin getirdiği ihtiyaçlar için eğitim
- üniversiteler arası ilişkilerin güçlendirilmesi

3. Kenti daha çekici hale getirmek

4. Sağlık hizmetleriyle ilgili sektörleri teşvik etmek

5. Endüstriyel olarak verimli faaliyetleri bölgede tutmak

## Strateji V. Barselona bölgesinin uluslararası ekonomi içinde konumlandırılması

### 1. Makro-bölge

- Kuzeybatı Akdeniz'de güçlü ekonomik kalkınmanın gerçekleşebilmesi için coğrafi birlikteliğin güçlendirilmesi
- Bölgeyi kapsayan belli başlı yol güzergâhlarının tamamlanması
- Ortak bir havaalanı stratejisi geliştirilmesi
- Liman yönetiminin eşgüdümünün sağlanması
- Üniversitelerdeki teknolojik olanaklar arasında bağlantılar kurulmasının teşvik edilmesi

### 2. Avrupa

- Kentin Avrupa bağlamında özgül faaliyet alanlarında uzmanlaşmasının sağlanması
- Barselona'nın Avrupa bağlamı içindeki konumunun güçlendirilmesi

### 3. Latin Amerika

- Latin Amerika'yla işbirliği yapılması
- Ticari alışveriş programlarının teşvik edilmesi
- Latin Amerika kentleriyle kent teknolojilerinin aktarılmasına yönelik anlaşmalar ve özgül işbirliği programları gerçekleştirilmesi
- Özgül eğitim programları

### 4. Kuzey Afrika

- Çok taraflı işbirliği programlarına katılımın artırılması
- Mağrip ülkeleriyle ve Kuzey Afrika'yla gerçekleştirilecek AB programlarına yönelik danışmanlık ve hizmet şirketleri kurulması
- Barselona'daki şirketlerin bu ülkelerde yürütecekleri verimli faaliyetlerin teşvik edilmesi
- Barselona Ticaret Fuarı'nın Mağrip ülkelerindeki küçük ve orta ölçekli
- Şirketlere yönelik bir platform olarak güçlendirilmesi
- Kuzey Afrika ülkeleriyle kültürel ve üniversiteler arası değişim programlarının desteklenmesi

- Yılda iki kez hazırlanan İspanya-Fas işbirliği çerçevesi içinde Katalonya'nın daha fazla yer almasının sağlanması
- Katalan ve Kuzey Afrika üniversiteleri arasında ilişkiler kurulması

### **3.3. KENTSEL PROJELER KAPSAMINDA KIYILARIN ELE ALINIŞI, BARCELONA ÖRNEĞİ (Barcelona Olimpiyat Köyü Projesi)**

Barcelona'nın 1992 olimpiyatlarının kenti olarak seçilmesi kentsel dönüşüm planının uygulanması ve genişletilmesi sürecini hızlandırmıştır (Bohigas.Mackay,1992). Olimpiyat projeleri kentin üç farklı alanında yoğunlaşmıştır: Kale bölgesi (Gregotti'nin restore ettiği stadyum, Izosaki'nin kapalı spor salonu ve Calatrava'nın kulesi) vadiler (Bonell ve Rius'un Volodrom'u) ve kıyı bölgesi. Kıyı bölgesinde, onbin kişilik bir olimpiyat köyü daha sonra konut alanı olarak kullanılmak üzere projelendirilmiştir (birçok tanınmış mimar tarafından Barcelona tipi kent bloğu apartman tipolojisi yorumları). Las Sagra Familia'nın aksında yer alan iki adet kule yapısının oluşturduğu bir noktadan konut alanına bağlanan Olimpiyat limanı, kıyının başlıca çekim merkezidir;

Barcelona kıyı dönüşüm projesi konusunda başlı başına önemli bir örnektir. Yüzyıl başından itibaren deniz ile gündelik ilişkisi neredeyse tamamen kopmuş olan kentin bütün kıyısı bu projelerle kamusal bir alan haline getirilmiştir(Meyer,1999). Tarihi kent önündeki eski dok adaları üzerinde çarşı, restoran, sergi ve gösteri işlevlerini barındıran yeni binalar yapılmış (mimarlar Pinon ve Viaplana), birisi tarihi Ramblas'nın devamında olmak üzere iki ana noktadan yaya bağlantısı sağlanmıştır. Kentin kuzey doğusunda kıyı boyunca uzanan eski endüstri yapılarının yerinde beş kilometrelik bir plaj kordonu düzenlemesi yapılmıştır; yıllar içinde B-tipi plaj haline gelen Barcelona'da artık kent içinden denize girilebilmektedir.

Barcelona planında açık kamusal alanların tasarlanması konusu, en önemli hedeflerden olmuştur. Açık kamusal alanlar- İspanyol tarihi kentlerindeki meydanlara benzer bir şekilde- özellikle sert peyzaj elemanlarının (taş, ahşap, kum, çakıl, metal) baskın olarak kullanılmasıyla, birer "mimari mekan" şeklinde tasarlanmıştır. Kentsel park ve açık alan kullanımı yanında, açık alan düzenlemelerinin birçoğu kendisi "yerasanat eseridir. Radikal bir örnek olarak Pinon, Viaplana ve Miralles'in Sants İstasyonu meydanı düzenlemesi verilebilir. Araç kavşak noktaları bile açık alanlar olarak düzenlenmiştir; ortasında park olan bir amfi-park şeklinde tasarlanmış Glories kavşağı gibi. Kentsel alanda yaya dolaşım sürekliliği vurgulanırken, kentin ana meydanlarının hızlı dolaşım ağları ile bağlantısı sağlanmaya çalışılmıştır;

Havaalanından Catalunya Meydanına, Mayorka feribot iskelesinden Sagra da Familya'ya, Sans İstasyonundan plaja gidilebilmektedir.

Barselona 1992 olimpiyatları ile yakaladığı yeniden yapılanma ivmesini sürekli kılmayı başarmıştır. Bu yönde önemli bir proje Kùltürlerin Evrensel Forumu 2004 çerçevesinde kentin kuzey doğu kıyısında gerçekleştirilen fuar alanıdır.(Herzog de Meuron'un kararmış bir emantal peyniri şeklindeki Forum Merkezi projesi pek çok mimarlık dergisinde yayınlanmıştır..1980lerden beri süregelen dönüşümün sonucunda Barselona'nın tarihi kent yapısı yeniden yorumlanmıştır. Bu yorum tekil mimari yapılardan çok var olan kentin formu ve yapısallığını düzenleyen bir dizi kentsel proje ile gerçekleştirilmiştir. Katalanva'nın başkenti, hem tarihi, hem çağdaş mimari yapıtları açısından yaşayan bir mimarlık müzesine dönüştürülmüştür.

Barselona yukarıda kısaca tariflenmeye çalışılan İspanyol kentsel dönüşüm olgusunun tartışmasız yıldızı olmuştur. Barselona kentsel projelerinin bütünü, 1999 yılında RIBA tarafından Altın Ödüle layık görülmüştür. Mimarlık dalında verilen ödülün bir kente layık görülmesi Barselona'nın kentsel tasarım ve mimarlığı bütünleştirmesindeki ve uluslararası ortamda bir referans haline gelmeyi başarması ile ilişkilidir. Ödül töreninde kent adına konuşan mimar -kent tasarımcısı Oriol Bohigas, baş aktörlerinden olduğu kentsel dönüşüm deneyimini on maddelik bir kentsel metodoloji olarak sunmuştur(Erkal,2006).

Bu on madde şu şekilde sıralanmıştır ;

- Kent politik bir olgudur;
- Kent kamusal alanıdır;
- Gerilimler ve rastlantılar kentsel bilginin araçlarıdır;
- Kent kamusal mekanların bütünüdür;
- Kent üst, alt ve çatışan kimlik tanımlarıyla tasarlanmalıdır;
- Tasarlanan kentli tarafından okunabilmelidir ve okunabilirlik ancak mimari ölçekte tasarımlarla sağlanabilir;
- Master planların yerini alt ölçekte bir dizi mimari proje almalıdır;
- Burada merkezîyetlerin sürdürülmesi esastır;
- Mimarlığın aynı zamanda hizmet ve sanat olma durumunun yarattığı ikilem bakidir;
- Bu ikilem mimarlığın kentin bir parçası olarak tasarlanması yoluyla aşılabilir.



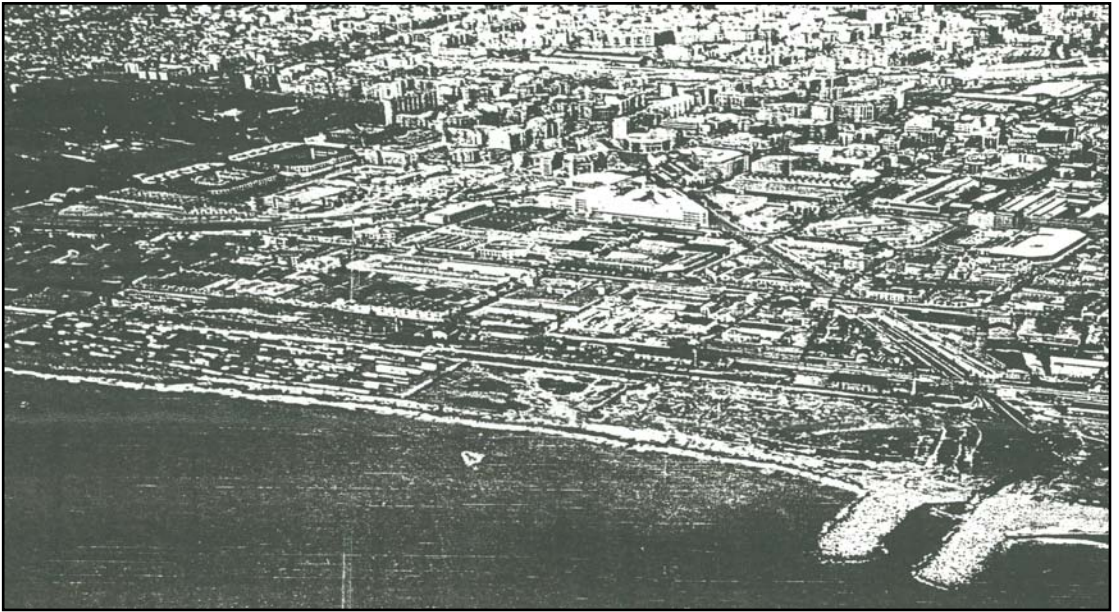
## **BARSELONA OLİMPİYAT KÖYÜ PROJESİ**

Bohigas yaşadığı kentlerde özellikle yok olmaya yüz tutmuş, şehrin çöküntü mahallelerini seçmiştir. Böylece çevresindeki arkadaşlarını da bu bölgeye çekerek, buraların geliştirilebileceğini savunmuştur.

Barcelona dışındaki diğer tüm olimpiyat köylerini içeren şehirlerde görüldüğü gibi, bu şehrin 1992 Olimpiyat'larının organizasyonu için seçilmesinden sonra yeni şehir plan önerileri ortaya çıkmıştır. Böylece şehir kendini hızlı bir değişim içinde bulmuştur. Gerçekte bu izole olmuş bir projeden ziyade, köyün alışlagelmişin dışındaki konumlanmasının ortaya çıkardığı özel durumun çözümü için oluşturulan, şehir ölçeğinde bir çalışma haline gelmiş, bunun sonucu olarak Barselonata Senti'nin temelden değişimi söz konusu olmuştur(Çınar,1993).

İlk olarak belediye yetkilileri şehire denizin gizemini kazandıracak, kıyıda bir olimpiyat köyü inşa etmeye karar verdiler. Gerçekte bu bölge yok olmaya yüz tutmuş eski bir endüstriyel alanın üzerinde yer almak zorundaydı. Bu eski fabrikalar, şehirden demiryolu ile ayrılmakta ve plajlarla son bulmaktaydı.

Deniz ile sınırlandırılan alan ticaret, eğlence ve kültür aktiviteleri için çeşitli alanlar içermektedir. Bölgenin toplam alanı 130ha.dır. Bunun 45ha'ı köyün kapladığı alandır.1km'lik açık plaj ise diğer ortak bölgelerle birlikte 5200m. boyunca devam eden bir deniz cephesi haline gelmiştir(Bakınız şekil 1ve 2).



Şekil 3.1 Barcelona Kıyılarının Eski Hali.



Şekil 3.2 Barselona Kıyılarının Projeden Sonraki Hali.

Değeri düşük şehir yapılarına sahip olan bu kullanılmayan endüstri alanı çeşitli temel altyapı bariyerleriyle şehirden ayrılarak şehir ile deniz ilişkisini yok etmektedir. Alandaki Bogatell Nehri, nehir ağzı, küçük bir plaj ve kıyıda demiryolu önemli bariyerlerdir. Batıda ise büyük bir zon olarak Ciutadella Parkı göze çarpar. Bu zon ile şehir merkezini ikinci bir demiryolu ayırmaktadır. Bu alandaki kötü durumdaki yapılar kolayca restore edilebilir özelliktedir. Alandaki her iki demiryolu da şehir yapısını, caddeleri, endüstri ve yerleşim alanlarını kesen yapıdadırlar. Caddeler ise şehrin hiçbir özel kimliğini taşımayan basit ve açık, net trafik yolları şeklindedir.

***Projede göze çarpan özellikler:***

**Şehirselleme ölçeğinde:** Varolan tarihi, mimari ile yeni mimariyi en iyi şekilde ilişkilendirmek, eski tarihi binalara yeni işlevler verme ve canlandırma, yeni şehirselleme dokuyu da eski dokudaki gibi (grid sistem) formlandırmak,

**Yapısal ölçeğinde:** iç-dış ve çatı tasarımlarında da yine Katalan Modernizmi'nin etkilerini sunmaktır.

Eskinin üzerine yeniden inşanın söz konusu olduğu bu projede amaç:

- Şehrin bir parçasını tekrar yaratırken fiziksel ve sosyal açıdan çevre ile maksimum uyum sağlamak,
- Sahil ile şehri yeniden kavuşturmak,
- Ulaşım sistemini bariyer teşkil etmeyecek şekilde iyileştirmek ve geliştirmek,
- Alanı çevresi ile entegre edip gelecekte de uygun kullanımlara sunmaktır.
- Barselona Olimpiyat Meydanı (Halkası) ile Olimpiyat Köyü arasındaki bağlantıyı deniz cephesindeki saha ile sağlamıştır.

Projenin amacı, Barselona'da yeni bir alan yaratmak ve bunun etkisini başka yerlere taşımaktır. Bu alanlar geçici olarak olimpiyatlarda kullanılacaktır. Projenin istenen amaca ulaşmasında 3 kriter söz konusudur.

Mevcut ve Yeni İmkanlar: Varolan iki okul korunmalıdır. Ayrıca Avinguda da Icaria'nın sonunda bir okul ve The Avinguda del Bogatell yanındaki üçgen parkta spor alanı, konferans salonu, kültürel ve sosyal faaliyetleri içerecek halka hizmet veren bir merkez önerilmektedir. Bu yeni önerilen işlevler sonucunda o parkın yanındaki eski binalara da ilgide artacaktır.

Eski Binaların Tekrar Canlanması: Tarihsel ve estetik önemliliği ve ekonomik değerliliği nedeniyle bütün bu eski yapılar tekrar alana kazandırılmalı ve tekrar kullanılmalıdır. Bu amaçla eskiden kadın hapisanesi olan yapı yaşlı insanların ve sosyal problemlili insanların barınacağı sosyal servis binasına dönmüştür. Bir diğer örnek de: Ciutadella Parkı ortasındaki su deposuna müze işlevi verilmiştir.

Ticaret ve Servisler: Alandaki yapıların her biri konut, ticaret, sağlık, din, kültür, ofis ve ayrıca park gibi kullanımlarda olacaktır. Binaların giriş katı cadde ile binanın sınırı olmakta ve genellikle süper blokların bu katı ticaret amaçlı kullanılmaktadır.

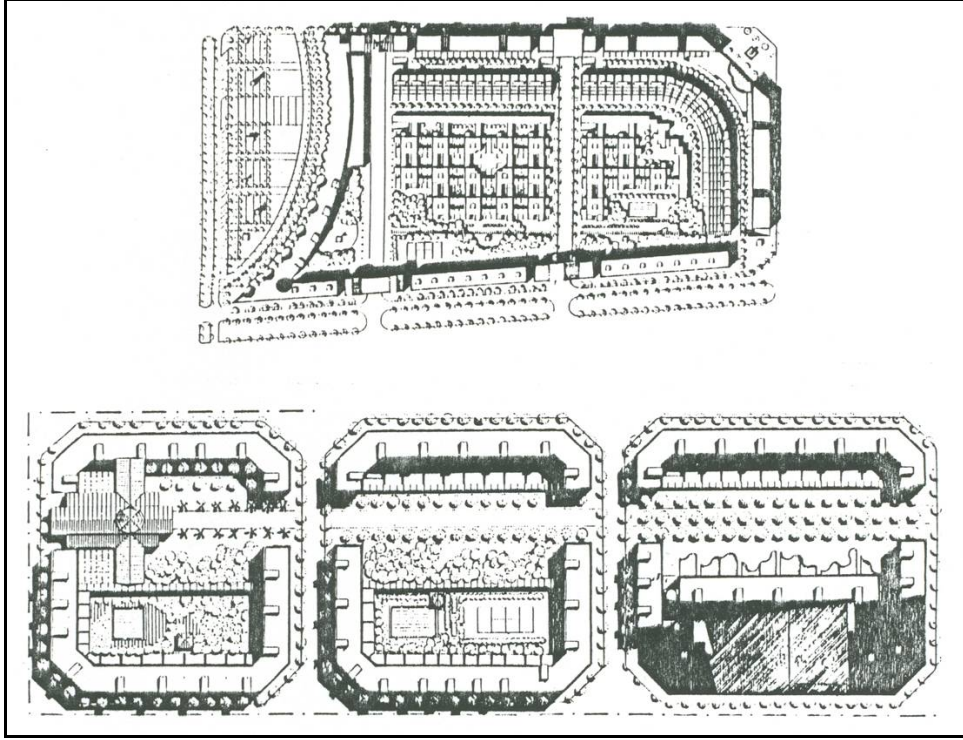
### **Sokaklar ve Bloklar:**

Olimpiyat Köyü'ndeki kapalı şehir blokları ve koridor caddeleri de bugünün gerçek şehirselle dokusuna (ızgara sisteme) uygundur.

Süper bloklar: caddeler boyunca devamlı olarak organize edilip, yine caddeler tarafından sınırlandırılarak temel grid sistemleri oluşturmaktadır. Bloklar caddelere sınır teşkil ettiklerinden dolayı da koridor caddeler oluşmaktadır. Fonksiyonel ve görsel olarak temel network sistemleri olarak yollar bir hiyerarşi içinde yer almışlardır. Süper bloklar (II. derece) yollar tarafından binaların dış duvarlarındaki bahçe

kapılarına doğru bölünmektedirler. Araba ve yayalar için ise özel alanlar süper blokların girişinde yer almaktadırlar.

Süper bloklarda her kata güneş girmekte ve her üniteye eğlence ve spor alanları sağlamaktadır. Bu geleneksel şehir bloklarının boyutu 113 x 113m'den başlar ve her ünitenin ortasında bahçesi vardır. Bu blok yapısı sadece Olimpiyat Köyü'nün kapladığı alanını merkez kesiminde bulunmaktadır.(Şekil 3)



Şekil 3.3 Projede yer alan blok tipleri.

#### ***Plajlar ve Dalgakıranlar:***

Plajların ve etrafındaki aktivitelerle ilgili olan kullanım alanlarının en iyi şekilde değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçtan hareketle proje ile plajların stabil ve güvenilir olması, tabiatın bozulmaması, şehrin denize daha açık olması ve ekonomik olması sağlanmıştır(şekil 4). Bu nedenle iki tane yarım ay şeklinde plaj ve dalgakıran yapılması düşünülmüştür. Ayrıca eski ticaret limanı yenilenmiş ve geçici konaklamaları sağlayan ufak bir liman yapılmıştır.

Passeig de Carles l'in aksına oturtulmuş olan yarımada tüm metropoliten alana hizmet verecek olan kültürel olaylar ve bir konferans merkezi için kullanılacak kompleksin bulunacağı alandır.





Şekil 3.4 Projeden sonra Barselona plajından görünüm.

#### ***Olimpiyat Alanı:***

Alanın bir bölümü 1992 oyunları için Olimpiyat Köyü'nün alanı olarak fonksiyonel karakteristik ve boyut içinde gösterilir. Bu alan 29.7ha'dır. Buna ek olarak alan; The Aviguda del Litoral'ın merkezindeki parkı ve denize açılan rekreasyon alanını da içerir. (17ha) Köyün ihtiyacı olacak servisler için kullanılacak özel bahçeler ve iskan bloklarının zemin katlarındaki geçici prefabrik üniteler şeklinde servis yapıları bulunmaktadır.

Barselona, Olimpiyat oyunları için 1992 yılında Olimpiyat Köyü olarak seçildikten sonra şehir kendini hızlı bir değişim ve gelişim içinde bulmuştur. Çevresel etkiler olarak kirlenmiş bir şehir ve yetersiz yolları ile Barselona hızla gelişmiştir. Yollar yenilenmiş, yeni otoyollar açılmıştır. Proje Köy'ün dışındaki alana olimpiyatlardan sonra da getirdiği fonksiyon ve işlevlerle hizmet vererek, kentin gelişmesine neden olmuştur.

### **3.4. İSTANBUL TARİHİ YARIMADA KIYI BANDININ KIYI TASARIMI BAĞLAMINDA İRDELENMESİ**

#### **3.4.1. Tarihi Yarımada ve Haliç Kıyıları Üzerine**

Tarihi Yarımada kıyı kimliğini belirleyen önemli etkenlerden biri üst ölçekte Haliç ve Marmara kıyılarının metropol ölçekteki rolleridir. Bu kapsamda Haliç kıyı bandının kendi tarihsel sürecindeki dönüşümü Tarihi Yarımada'da kendini çeşitli şekillerde

göstermiştir. Dünyanın gelişmekte olan şehirlerinde suyuolları sanayinin gelişim alanları olarak seçilmiştir. İstanbul haliç bu yönde gelişimini sürdürürken etrafında bu sanayi alanlarına yakın ticaret kolları oluşturmuştur. Metropol ölçekte E-5 karayolunun açılması ile haliçte o güne kadar var olan sanayi yer değiştirmiş ve e-5 üzerine yerleşmiştir. Haliçte kalitesiz ve düşük teknoloji sanayi işletmelerinin kalmasıyla ve gelişmesiyle birlikte çevresinde de niteliksiz bakımsız konut alanları oluşur. Genel olarak göçle birlikte çalışmaya gelen vasıfsız işçilerden oluşan sosyal profil, sonrasında bu bölgede tarihi dokunun korunamamasına sebep olacaktır. Tarihsel sürecinden bu yana ticaret merkezi olmuş Eminönü; kalitesiz ve düşük teknoloji sanayi alanları çevresinde depolama alanları ve toptan satış noktaları ve bu alanlarda çalışan göçle gelen işçilerin ikamet ettiği yer olarak

yeniden bir kimlik değişimine uğramıştır. Bugün metropol ölçekte alınan plan kararlarında(Çevre Düzeni Planı) Tarihi Yarımada'nın ticari faaliyet kalitesinin artırılması planlanmıştır. Buradaki amaç Haliç kıyısındaki kullanım şeklini ve profili yeniden tanımlamak ve yeniden dönüştürmektir.

Bugün güncel olarak tartışılan Haliç Kültür Havzası fikri Haliç'i bütün olarak ele alan ve bütüncül bir Haliç kimliği ortaya koymaya çalışan düşüncedir. Bu kapsamda tarihi yarımada kendi tarihsel dokusu ve önemiyle bu kimlikte etkin bir yer tutacaktır. Fakat Halicin üst kimlik bütünlüğüyle alt bölgelerini değerlendirmek gerekecektir. Tarihi Yarımada Haliç kıyı bandı bu kapsamda Beyoğlu, Eyüp, Galata, Karaköy ile birlikte düşünülmelidir. Halicin fonksiyon planlamasında karşılıklı kıyıların etki alanları ve birbirlerini tamamlayıcılığı önemle üzerinde durulması gereken bir noktadır. Eminönü, Unkapanı ve Fener Balat Tarihi Yarımada sınırlarında Haliç kıyı bölgeleriyle birlikte değerlendirilecek alanlardır. Tarihi Yarımada'nın Marmara kıyısı, yarımadanın karşı kıyı ve İstanbul'a olan bağlantısını güçlendiren açılım noktasıdır. Buradan hareketle bu kıyı bölgesindeki tasarımlarda İstanbul'la olan bağlantılar ve karşı kıyıyla olan etkileşim düşünülmelidir. Tarihi yarımada kıyı bandının sürekliliği ve bütünlüğü göz önünde bulundurularak düşünülmeli gereken Marmara kıyı bölgesi halicin "kültür havzası" vizyonunun devamını oluşturabilir.

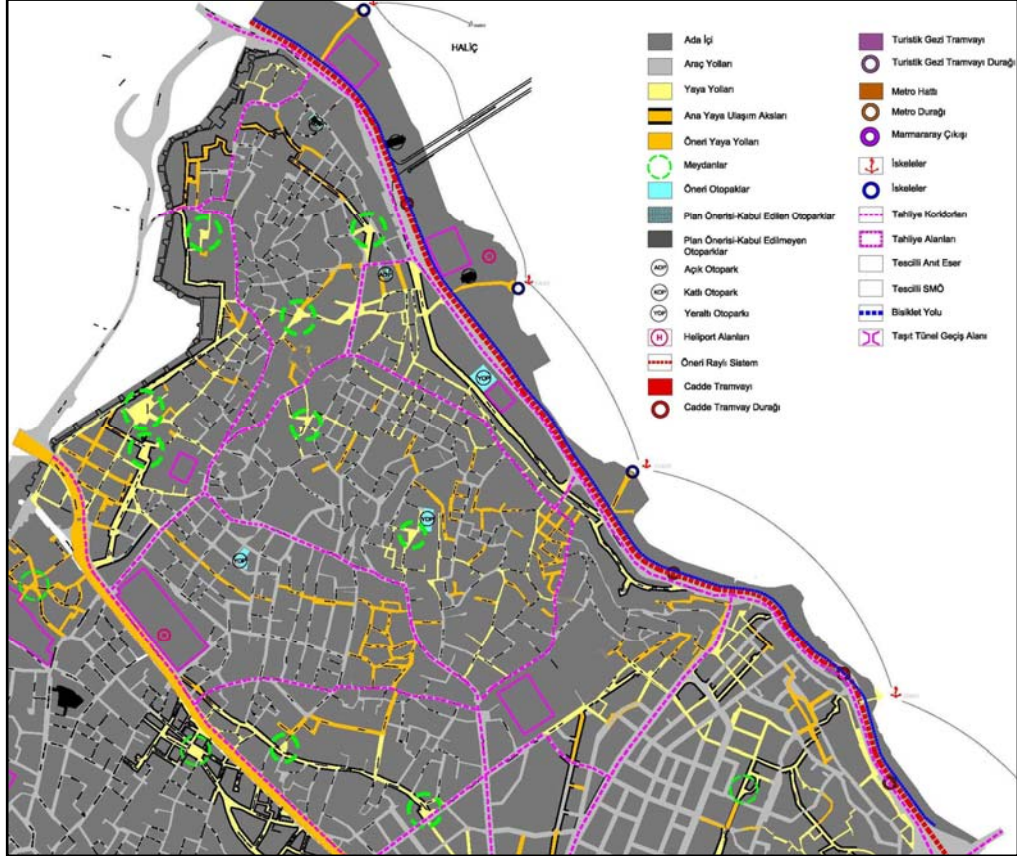
### **3.4.2.Tarihi Yarımada Tasarım Odak Noktaları Ve Bu Alanların Kıyı Tasarımı Bağlamında İrdelemesi**

#### ***Genel Bölgeleme ve Odaklar;***

Kendi içinde sürekliliği olması gereken Tarihi Yarımada kıyı bandının "konularına" göre farklı odak noktaları vardır. Bu odak noktaları kendi içlerinde farklı tasarım dinamiklerine sahip olmasına karşın Tarihi Yarımada bütününde kıyı; kendi içinde

sürekliliği oluşturmaktadır. Odak noktalarının haliç kıyısından Beyoğlu, Marmara kıyısından Üsküdar Kadıköy ile olan ilişkileri ve etkileşimi tasarımda değerlendirilmelidir.. Haliç' in Beyoğlu, Eyüp, Kağıthane, Fatih, Eminönü ile bir bütün olarak düşünülmesi gerekliliği Tarihi Yarımada Haliç kıyısının tasarımında ele alınması gereken önemli bir etkidir. Bu kapsamda üst ölçekte “Haliç Kimliği” bu tasarımın altlığını oluşturmaktadır.

### Fener-Balat-Ayvansaray Çevresi



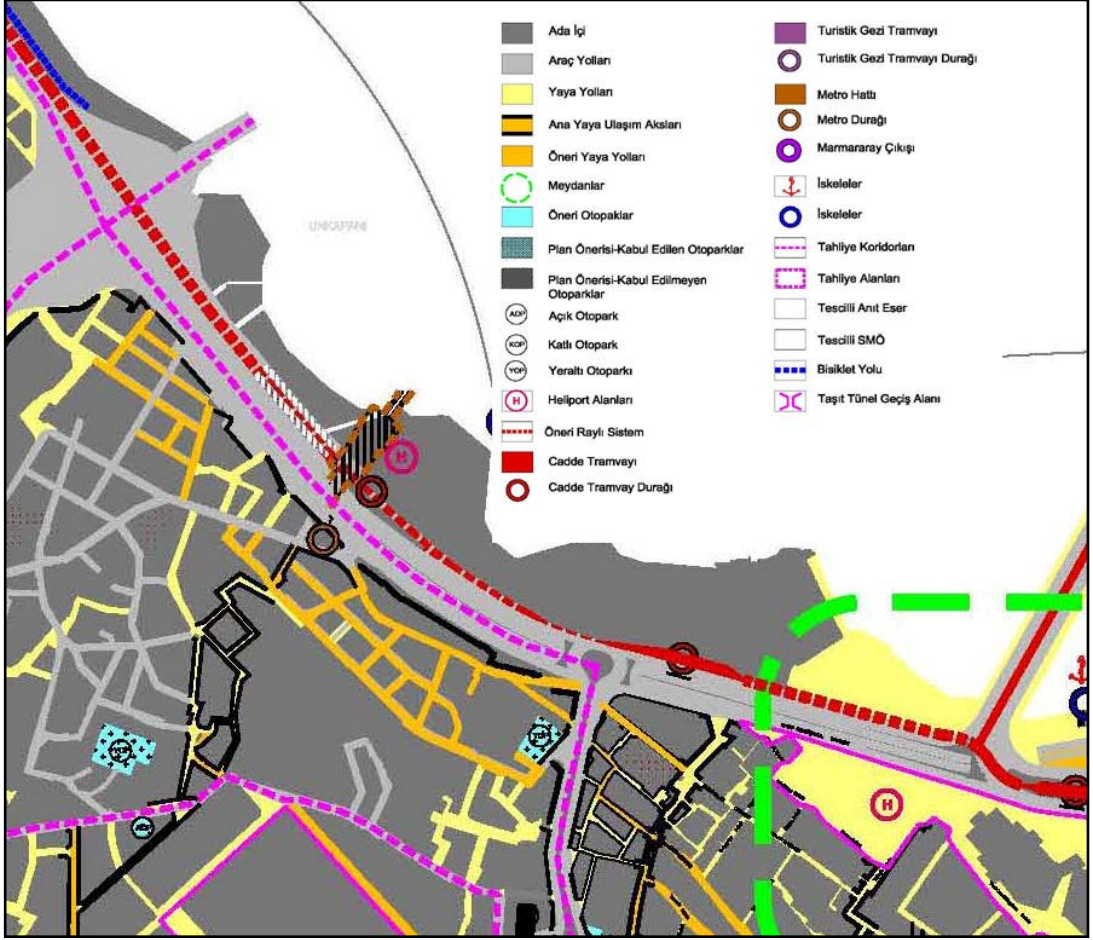
Şekil 3.5 Fener-Balat- Ayvansaray Çevresi

1/1000 ve 1/5000 Koruma Amaçlı Uygulama Nazım İmar Planı kapsamında oluşturulan politikalar sonucunda Fatih ilçesinde önemli desantralizasyon kararları geliştirilmiş ve bu politikalar doğrultusunda Fatih ilçesinde konut yoğunluğu, mevcuda oranla arttırılmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda Fatih ilçesinde Halice kıyısı bulunan Fener-Balat-Ayvansaray ile Marmara Denizine kıyısı bulunan Samatya-Yedikule kıyı bantları tarihi Yarımada yaşayan yerleşik nüfusun en önemli kaçış alanları ve burada yaşayanların açık alan ihtiyaçlarını karşılayabilecek en önemli rekreasyon alanları olacaklarının ip uçlarını verebilmektedir. Bu bölgelerde gerçekleştirilecek olan kıyı tasarımları Tarihi Yarımada kıyı bandı tasarım ilkeleri çerçevesinde, sahip oldukları anıt eser, sivil mimari örnekler ve çeşitli fiziki, kültürel





## Sarıdemir Kıyı Bandı



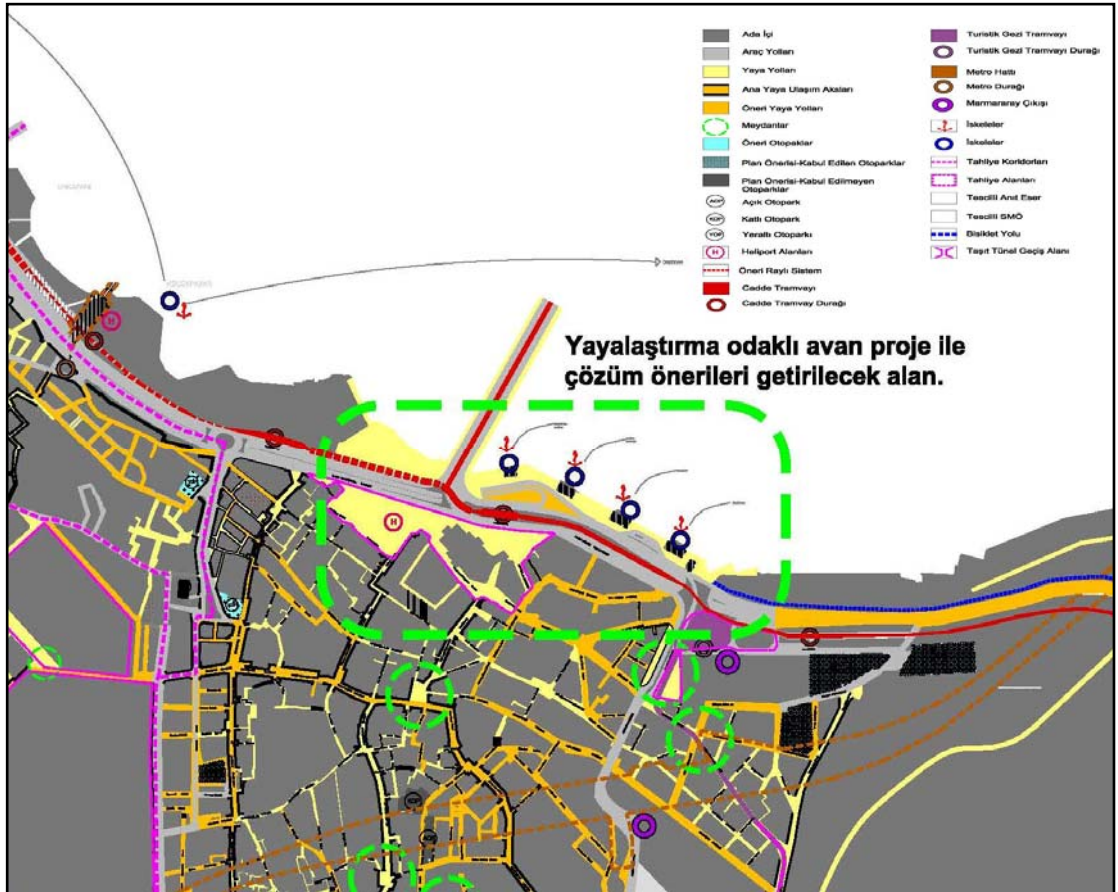
Şekil 3.7 Sarıdemir Çevresi

1/1000 Koruma Nazım İmar Planının önermiş olduğu Eminönü-Alibeyköy arası hafif raylı sistemin Küçük Pazar durağı, Taksim-Yenikapı metro hattının sahil istasyonu ve Seridemir kıyı bandında yer alan iskele alanı bölgede ileride gerçekleştirilecek önemli bir transfer merkezinin ip uçlarını bize verebilmektedir. Ayrıca Süleymaniye Bölgesi için oldukça önem taşıyan ve düşeyde yaratılmaya çalışılan ana yaya aksı da bu bölgede son bulmaktadır. Bu bağlamda Sarıdemir mahalle sınırları içerisinde yer alan kıyı bandının tasarımı, plan kararlarıyla oluşturulan ulaşım transfer merkezi çevresinde ve yine bu alanın tasarım kriterleri eşliğinde şekillenecektir. Ayrıca Süleymaniye Bölgesinin tarihsel süreç içerisinde sahip olduğu fiziksel, kültürel ve sosyal değerler de bu tasarım kriterlerinin belirlenmesinde aktif roller üstlenecektir. Bunun yanında Unkapanı ve Galata Köprülerinin arasında kalan tasarım alanı kıyı kullanımının sürekliliği ve Tarihi Yarımada kıyı tasarımının bütünlüğü açısından oldukça önemli bir bölgedir. Eminönü Meydanından Halicin içlerine doğru önemli bir

geçiş alanı olarak karşımıza çıkmakta, Eminönü ile Fatih ilçelerinin bütünlüğü açısından ayrıca önem taşımaktadır. Alanda gerçekleştirilecek tasarım çalışmalarının bölgenin sahip olduğu ve olacağın değerler çerçevesinden incelenmesi, tasarım kriterlerinin bu çerçevede değerlendirilmesi gerekmektedir.

## Galata Köprüsü ve Yakın Çevresi

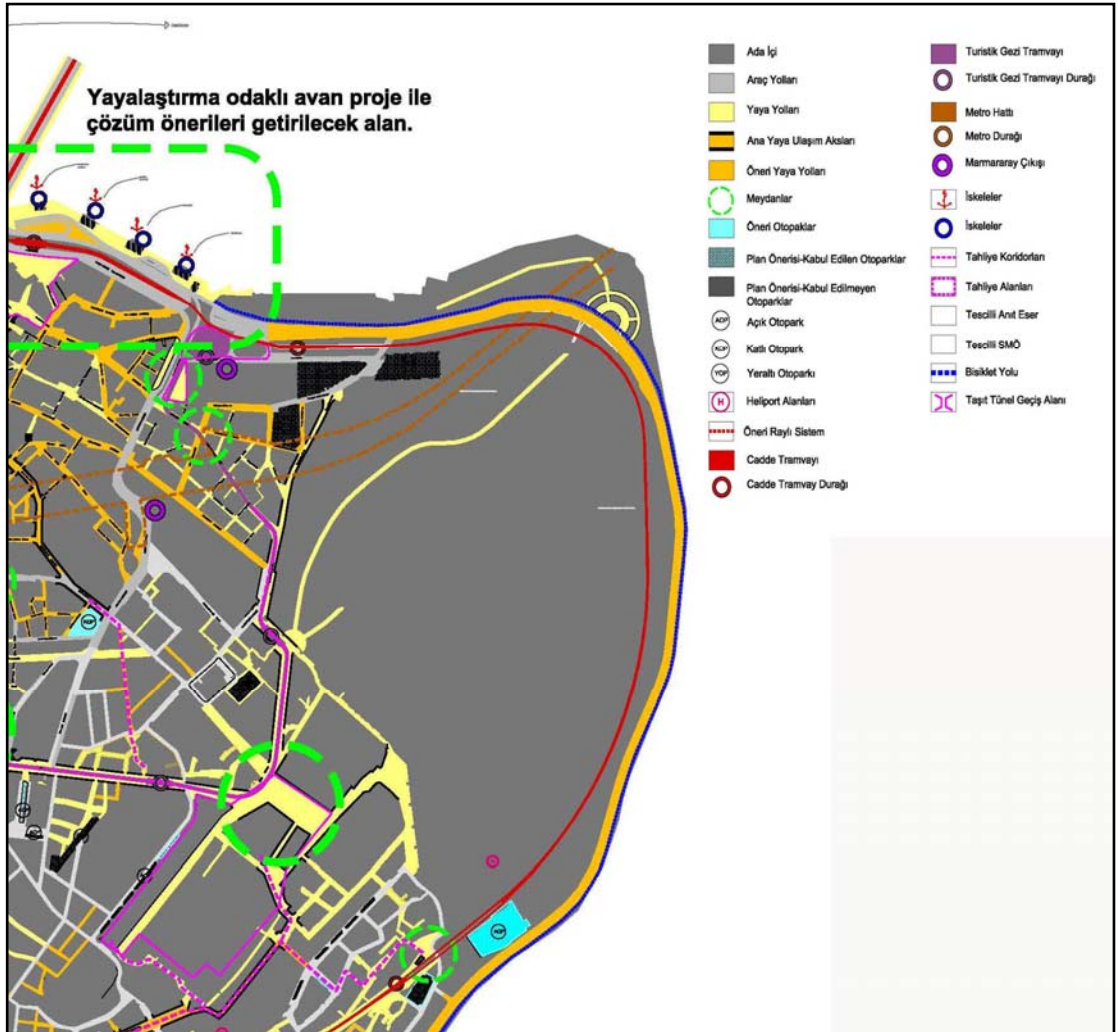
Galata Köprüsü ve çevresi Tarihi Yarımada'nın en önemli geçiş noktası, Eminönü Meydanına açılan tek kapı, Hanlar Bölgesi ve Sultanahmet Meydanına geçişler sağlayan önemli bir tasarım alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Tarihi Yarımada genelinde gerçekleştirilmeye çalışılan kıyı bandı tasarımının bütünselliği ve sürekliliği açısından Galat Köprüsü ve yakın çevresinin diğer bölgeler ile olan ilişkilerinin çok iyi saptanması gerekmekte ve tasarım ilkelerin hazırlanması aşamasında bu ilkelere mutlaka sadık kalmak gerekmektedir. Galata Köprüsü ve çevresi kıyı tasarım alanı mevcutta çeşitli ulaşım ağlarıyla desteklenmekte ve bir anlamda ulaşım transfer merkezi olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.8 Galata Köprüsü ve Çevresi

Mevcutta var olan sahil yolu, raylı sistem hattı ve sahil yolunun çeşitli bölgelerindeki batma çıkmalar kıyının algılanmasını engellemekte, kıyı kullanımının sürekliliğini yok etmektedir. Koruma Nazım İmar Planını kararları ile alanın kullanım şekli değiştirilmiş, birçok noktada fonksiyon değişikliğine gidilmiştir. Bölgede gerçekleştirilecek tasarım projesinde Halicin diğer yakasında yer alan Galata ve Karaköy ile alanın aslında bir bütün olduğunun algılanması ve algıtılması gerekmektedir. Tarihsel süreçten gelen çeşitli sosyal, kültürel ve fiziksel potansiyeller göz ardı edilmeden yerleşik alan ile denizin bütünleşmesi, kıyı kullanımının süreklilik kazanması ve Tarihi Yarımada ölçeğinde bu sürekliliği devam ettirmesi gerekmektedir.

### Sarayburnu, Sultanahmet ve Çevresi

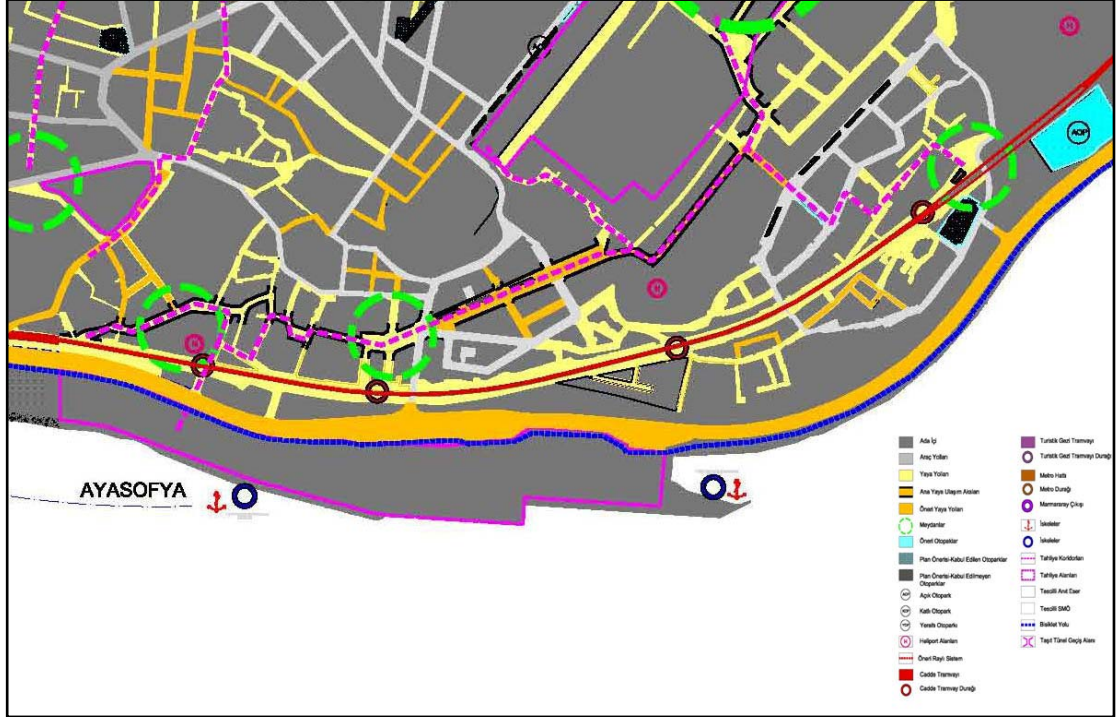


Şekil 3.9 Sarayburnu ve Çevresi



Tarihi Yarımada'nın en önemli seyir teraslarının bulunduğu bu burun, Yarımada'nın ve dolayısıyla Haliç'in Marmara'ya açılan son noktasıdır. Bölgede Topkapı Sarayı, Sultanahmet, Ayasofya gibi turizm odaklarının getireceği talebin kıyı kullanımında değerlendirilmesi gereklidir. İstanbul Turizmi açısından önemli olan bu odak noktaları o bölgedeki kıyının fonksiyonlandırılmasında göz önünde bulundurulmalıdır.

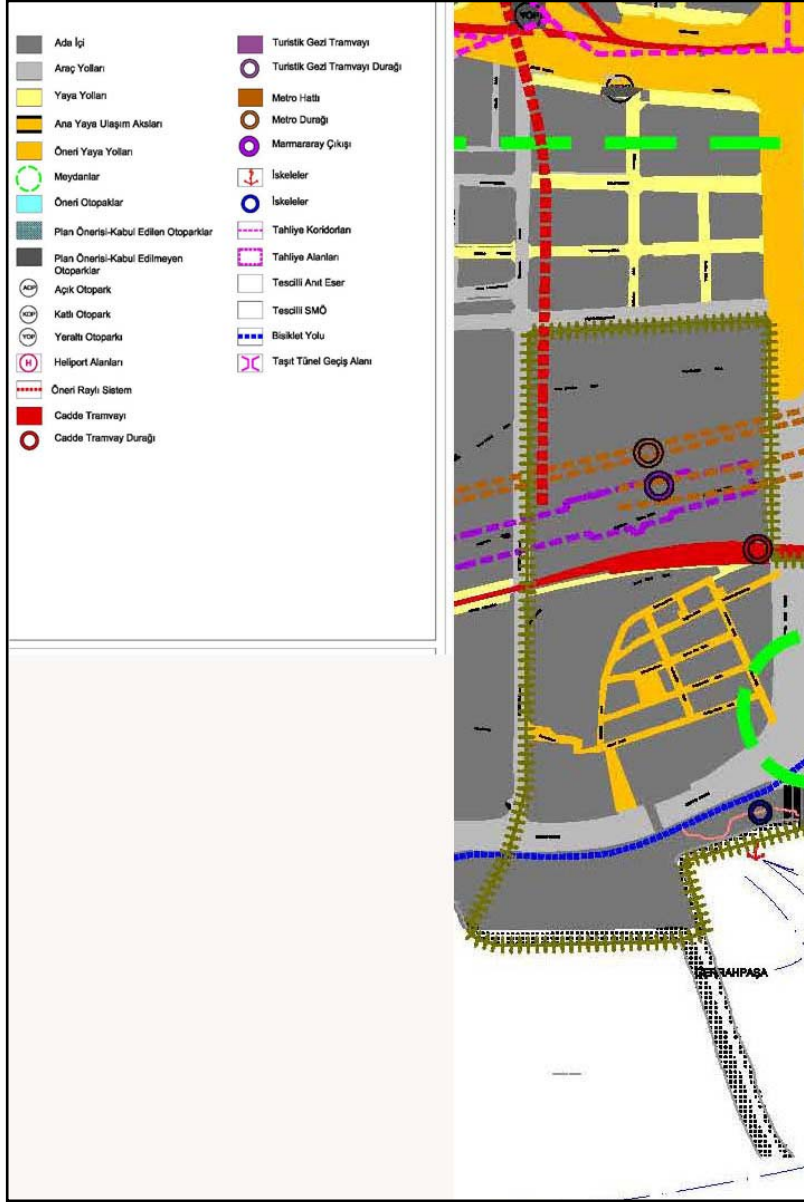
### Küçük Ayasofya ve Çevresi



Şekil 3.10 Küçük Ayasofya ve Çevresi

Küçük Ayasofya bölgesi Tarihi Yarımada ölçeğinde önemli anıt eserlerin kıyı bölgesiyle bulunduğu nokta olarak değerlendirilebilir. Bu kapsamda kıyı tasarımında bölgede oluşacak olan turist talebinin beğenileri ve kullanımına yönelik fonksiyon çalışması yapılmalıdır. Bu tasarımda kıyının turizm fonksiyonunu destekleyen birimlerle zenginleştirilmesi düşünülebilir. Kıyıların öncelikle kamunun kullanımına açılması gerekliliğini tasarımda altlık alınarak; turizminin sebep olacağı kıyı rantının olumsuz dönüştürücü etkilerini düşünmeli, tasarımda bunu önleyecek tedbirler ve alternatifler getirilmelidir.

## Yenikapı ve Çevresi



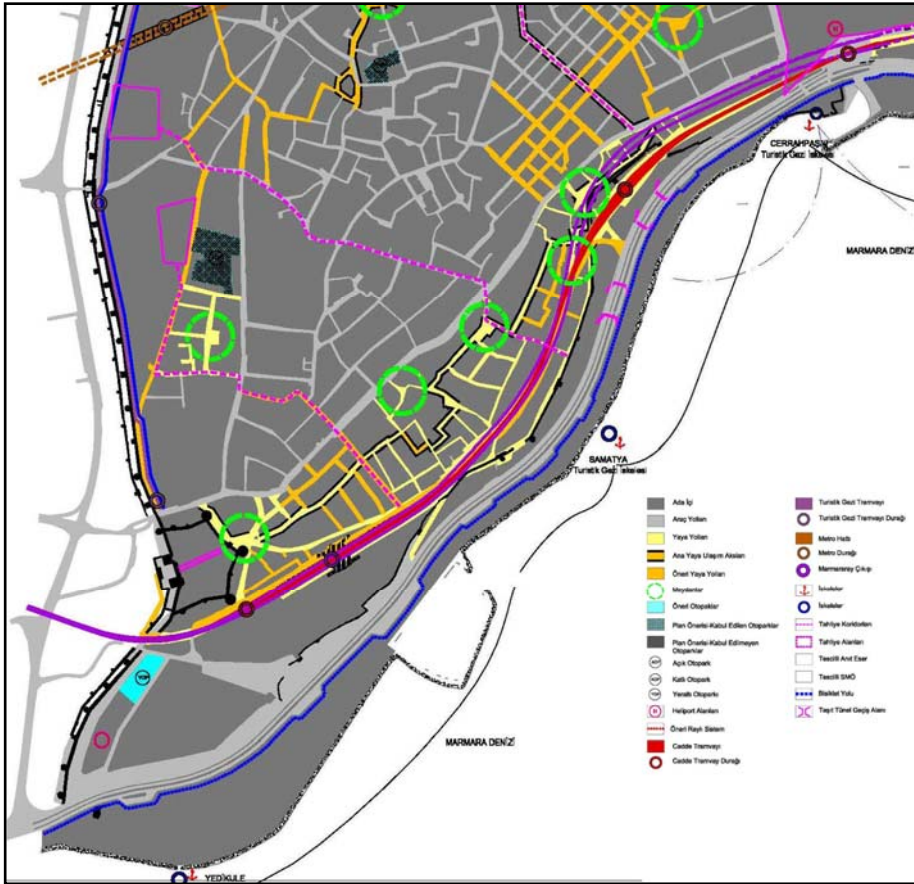
Şekil 3.11 Yenikapı ve Çevresi

Yenikapı Transfer Merkezinin İstanbul ulaşım ağında önemli odaklardan biri olmasıyla birlikte bu alandaki kıyı tasarımında temel etkili eleman olacaktır. Bu nedenle alandaki kıyı tasarımında transfer merkezinin getireceği talep kıyı kullanımını artıracak bir potansiyel olarak değerlendirilmelidir.

## Kumkapı ve Çevresi

T.Y Marmara Kıyısında bulunan Kumkapı, Yenikapı iskeleleri bu bölgede İstanbul ölçeğine hizmet veren önemli bir merkez görevi görmektedir. Bu özellikleriyle T.Y yı bağlayan önemli deniz ulaşım aksları belli bir talebin doğmasına neden olacaktır. Bu talep kıyının gündelik hayattaki kullanımının artırılmasında bir fırsat oluşturur. Tüm bunların yanı sıra plan kararları doğrultusunda getirilen “Kültür Park” ın kıyı kullanımıyla entegrasyonu bu bölgedeki tasarımda öncelikle düşünülmesi gereken etkenlerdendir. Bölgede Kültür Parkın kıyı alanı ile olan bağlantısını sekteye uğratabilecek İSKİ arıtma tesisleri alanı, iz düşümündeki kıyı tasarımında düşünülmeli ve bu alanın kıyı üzerindeki görsel baskısı tasarımda yumuşatılmalıdır.

## Samatya ve Çevresi



Şekil 3.12 Samatya ve Çevresi

Planda konut dokusu ağırlıkta olan Yedikule-Samatya bölgesi kıyı kullanımında Fener Balat bölgesine benzerlik göstermektedir. Plan kararlarını incelediğimizde; bölgede önerilen konaklama fonksiyonu kıyı kullanımını etkileyecek önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Konaklama fonksiyonu kıyı tasarımında fonksiyon planlaması çerçevesinde dikkate alınmalı ve kıyıya verilen fonksiyonların

konaklamanın getireceği talebi karşılaması gerekmektedir. Bu kapsamda sadece konaklama fonksiyonunu tasarımda önemli bir etken olarak ele almak kıyının kamu kullanımına zarar verebilir. Bölgedeki konut fonksiyonu kıyı tasarımında düşünölmeli ve konut kullanımıyla kıyı dokusunun entegrasyonuna ilişkin tasarım kriterleri belirlenmelidir. Bölgenin Yenikapı transfer merkezine komşu kıyı alanı olması; buradaki kıyı fonksiyonlarının Yenikapı'ya oranla daha sadeleşmesini beraberinde getirecektir.

Kıyı bu bölgede konut dokusunun ihtiyacı olan açık alan olarak önemli bir potansiyeldir. Bu kapsamda bu açık kamusal alanın tasarımında ortak amaç bölgenin özelliklerine göre kıyının kullanımını artırmak olmalıdır.

### 3.5. BÖLÜM SONUCU

Barselona kent yönetimi, istihdam yaratmaya öncelik veren ufak ölçekli projelerle, arzuladığı ölçüde ekonomik büyüme sağlayamadığını görerek, 80'lerin ortalarından itibaren bu politikalarda önemli değişikliklere gitmiş ve daha dışa dönük bir ekonomi politikası izlemiştir. 1992 Olimpiyatları'nı Barselona'nın gelişmesi açısından büyük bir fırsat olarak gören kent yönetimi, başlangıçta bu fırsatı daha çok yerel siyasal hedefler çerçevesinde algılamış. Ancak bu algılamaya giderek yabancı sermayeyi çekmek, kenti bu amaçla uluslararası arenada tanıtmak gibi daha geniş boyutlar kazanmıştır. Stratejik bir planlamaya geçiş bu ufuk genişlemesinde önemli rol oynamıştır(Sökmen,2005). Bu durum stratejik planlamanın, kentin ileriye dönük vizyonunu belirleme, esneklik ve planlama sürecini geri beslemelerle destekleme özelliğini göstermektedir.

1988'de stratejik plan hazırlama girişimi Barselona kent yönetimi tarafından gündeme getirilmiştir. Ancak giderek diğer karar taraflarının da katılımıyla bu planın arkasında kamu yönetimini aşan çok taraflı bir karar çevresi oluşmuş ve plan, "Barselona Stratejik Metropolitan Planlama Birliği" adlı kar amacı gütmeyen özel bir kuruluş tarafından yönetilen bir statü kazanmıştır. Stratejik plan hedeflerine ulaşmak için birbiriyle ilişkili bir dizi büyük projeyi kullanmıştır. Bu durum ilk bölümde bahsedildiği gibi, kentsel projelerin stratejik planlama kapsamında ele alınarak, projelerin birbiriyle eklenmesi ve kentle bütünleşmesinin önemini ortaya koymaktadır.

Barselona, kıyı dönüşüm projesi konusunda başlı başına önemli bir örnek olmuştur. Yüzyıl başından itibaren deniz ile gündelik ilişkisi neredeyse tamamen kopmuş olan kentin bütün kıyısı bu projelerle kamusal bir alan haline gelmiştir. Tarihi kent önündeki eski liman alanları yerine çarşı, restoran, sergi, gösteri işlevlerini barındıran yeni binalar yapılmıştır. Kentin kuzey doğusunda kıyı boyunca uzanan eski endüstri yapılarının yerinde beş kilometrelik bir plaj kordonu düzenlemesi yapılmıştır. Bir zamanlar çöküntü bölgesi olan bu alandan şimdi denize girilmektedir.

Barselona planında açık kamusal alanların tasarlanması konusu, en önemli hedeflerden olmuştur. Barselona 1992 olimpiyatları ile yakaladığı yeniden yapılanma ivmesini sürekli kılmayı başarmıştır. Bu yönde önemli bir proje Kültürlerin Evrensel Forumu 2004 çerçevesinde kentin kuzey doğu kıyısında gerçekleştirilen fuar alanıdır. 1980'lerden beri süregelen dönüşümün sonucunda Barselona'nın tarihi



kent yapısı yeniden yorumlanmıştır. Bu yorum tekil mimari yapılardan çok var olan kentin formu ve yapısallığını düzenleyen bir dizi kentsel proje ile gerçekleştirilmiştir. Katalanva'nın başkenti, hem tarihi, hem çağdaş mimari yapıtları açısından yaşayan bir mimarlık müzesine dönüştürülmüştür.

Özetle Barselona şehrinin Barselonata semti Olimpiyat oyunları için 1992 yılında Olimpiyat Köyü olarak seçildikten sonra şehir kendini hızlı bir değişim ve gelişim içinde bulmuştur. Çevresel etkiler olarak kirlenmiş bir şehir ve yetersiz yolları ile Barselona hızla gelişmiştir. Yollar yenilenmiş, yeni otobanlar açılmıştır. Proje Köy'ün dışındaki alana olimpiyatlardan sonra da getirdiği fonksiyon ve işlevlerle hizmet vererek, kentin gelişmesine neden olmuştur. Projenin başarısı kuşkusuz stratejik planlama kapsamında ele alınması ilişkilidir. Böylelikle geniş bir katılımla sağlanan ve başarıyla sonuçlanan bir proje deneyimi olmuştur. Barselona örneği kentsel projelerin, üst ölçek planlarla ilişkilendirildiğinde kentin gelişimine ne gibi katkılar sağlayacağını gösteren başarılı bir örnektir.

Barselona deneyimini değerlendirecek olursak; Barselona yerel kalkınmaya dönük olarak başlattığı projelerle başarılı olamadığını görerek stratejik planlamaya geçmiştir. Olimpiyat oyunlarını kentin gelişim, kalkınması için bir fırsat olarak değerlendirmiş ve mekansal kalitesini de artırmıştır. Kentin gelişimine yönelik stratejileri bir dizi kentsel projeye desteklemiş ve bu projeler birbirini destekler nitelikte olmuştur. İstanbul'da gerçekleştirilecek kentsel projeleri de, bu yöntemde ele almak, kent ve kentliler adına daha faydalı olacaktır.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde, başta İstanbul olmak üzere kentlerimiz neredeyse her gün yeni bir kentsel proje ile gündeme gelmektedir. Yerel yönetimlerin kaynak yaratma ve mevcut problemleri öncelikli olarak çözme tutumları, aynı şekilde özel sektörün, yüksek getirisi ve sağladığı rant sebebiyle kentsel projelere yaklaşımı bunun başlıca nedenidir.

Tüm bu gelişmeler bir taraftan sürerken, üzerinde sıkça durulan diğer bir konu, kentlerimizin karşılaştığı sorunları çözmede, mevcut planlama anlayışının yetersiz kaldığıdır. Ülkemizde benimsenen planlama yaklaşımı, fiziki mekan düzenleme ve arazi kullanım kararları getirmekten öteye gidemeyen klasik imar planlama anlayışıdır. Böyle bir planlama anlayışıyla yaklaşılan kentsel projeler de, yeni kentsel sorunları beraberinde getirmektedir.

Kentsel projelere, günümüzde projecilik anlayışı ile yaklaşılmaktadır. Plan proje birlikteliği göz ardı edilmektedir. Dolayısı ile kentsel projeler, üst ölçekli mekansal gelişmeyi yönlendiren planlardan bağımsız, kentle ve diğer projelerle bütünleşmeyen, çözümden çok sorun yaratan, bütünsellikten ziyade parçacı büyümeyi sağlayan, katılım, uzlaşma ve şeffaflıktan uzak projeler olarak gelişmektedir. Bu durum, planlamanın temel felsefesi olan kamu yararı ve eşitlik ilkesiyle de çelişmektedir. Tüm bu olumsuzlukları giderebilmek kentsel projeleri, stratejik planlama kapsamında ele almakla mümkün olacaktır.

Kentsel projeler, stratejik planlama çerçevesinde, kentin uzun vadeli vizyon ve hedefleriyle örtüşen, esnek yapısıyla kısa dönemli uygulamalara da olanak tanıyan, katılım, müzakere ve şeffaflık ilkelerini barındıran, toplumsal faydaların sorgulanabilirliğini sağlayan yapıda olmalıdır.

Kentsel projeler mekansal gelişmeyi yönlendirmede araç olarak kullanılırken genellikle kentin stratejik noktalarını seçmektedir. Bu alanlar kentin çeperinde yer alan büyük proje alanları veya merkezdeki fonksiyonu eskimiş depo, liman, sanayi vb. yerlerdir. Konumundan ve sunduğu imkanlar nedeniyle kentsel kıyı alanları kentsel projeler için yoğun talep gören alanlardır.

Kentsel kıyı alanlarının kamusal kullanım açısından taşıdığı önem ve ayrıcalıklı konumu, bu alanlara ilişkin kentsel projeler geliştirilirken kıyının özel bir tasarım alanı olarak ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Peyzaj mimarı Bonnie Fisher, kentsel kıyı alanlarında tasarım yapılırken dikkat edilmesi gereken noktaları ve bazı önermeleri şu şekilde sıralamaktadır:

- Hiçbir kıyı kenarı tam olarak diğerine benzemez ve tasarımda bu alanların öz niteliklerinin farkında olunmalıdır.
- Peyzajın temelini oluşturan özellikler mekansal formu ve kimliği güçlendirmek için kullanılmalıdır.
- Kıyı kenarındaki engeller kaldırılmalıdır, ama bu yapılırken büyük kullanımsız açık alanlar veya içe dönük kompleksler gibi yeni engeller getirilmemelidir.
- Kıyı kenarına birçok bağlantı oluşturulmalı ve bununla birlikte bu alanlara gidilmesi için birçok neden yaratılmalıdır.
- Geçmişten kalan miraslar kentin sosyal ve ekonomik çeşitliliği ve kıyı kenarının kimliği için gerekli olmakla beraber, değişim ve uyum sağlama tıpa tıp korumadan daha büyük öneme sahip olmaktadır.
- Tek amaçlı ulaşım sistemleri; yaya, bisiklet, transit ve araç erişimini içeren farklı ulaşım türlerinin bulunduğu koridorlar şeklinde yeniden ele alınmalıdır.
- Kıyı şeridi boyunca altyapıdaki iyileştirmeler eş zamanlı birçok amaca hizmet verecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Kent kıyı kenarına kadar uzatılmalıdır; kentin kıyı kesimi ile yeniden birleştirmesinde barınmayı da içeren karma kullanımlar önemli bir rol oynayabilmektedir.
- Aynı zamanda, kıyı kenarının etkisi iç kesimlere kadar uzatılmalıdır.
- Kara ve su arasındaki geçiş mekanı dikkatle ve önemle tasarlanmalıdır.
- Kıyı kenarı yapıları geçirgen (manzaraya ve kamu erişimine açık) olmalıdır ve kamunun kıyı kenarı yönelimine uygun bir ölçek, form ve karakter düşüncesi ile tasarlanmalıdır.
- Liderlik, büyük ölçekli projelerin uygulanmasını yönlendirecek ve dikkate alacak biçimde geliştirilmelidir.

Kıyının iyileştirilmesinde yapılan en önemli hata; kıyıdaki gelişmelerin sadece su sınırında sağlanmasıdır. İçedönük ya da dışadönük fonksiyonları olan yapılar, kamu erişimini ve kıyının görünürlüğünü arttıracak şekilde tasarlanmalıdır. Yüksek yapı gelişimi kıyı şeridini kesmekte ve kıyıya dönük ve kentten uzakta özel konut kompleksleri ile ev sahiplerine kıyı manzarası sunulmaktadır. Ancak bu konutlarda barınmayan diğerlerinin kıyıya erişimi sınırlı kalmaktadır. Bu tür gelişmeler, kıyının kent bütününe sağlayacağı faydaları engellemektedir.

Kıyı boyunca inşa edilen yapılarda, kullanımları ne olursa olsun, kıyının bir geçiş kapısı (gateway) olduğu gösterilmeli ve bunlar dengeli cephelerle tasarlanmalıdır. Büyük ve kompleks yapıların servis ihtiyaçlarını karşılamada yaratıcılık gerekmektedir. Sitelerin büyüklüğü ve yönelimi nedeniyle, otellerin ve iskân bölgesinin gelişimi, yapıların formu ve hacmine yedirilebilmektedir

Kentsel kıyı tasarlanırken, kıyının sadece içinden geçilen bir mekan olarak değil aynı zamanda bir varış yeri olarak rolü vurgulanmalıdır. Açık alan ulaşım tasarımı ile birlikte ele alınmalıdır. Bu şekilde, kıyı sadece bir kamu mekanı olarak gösterilmeyecek, ayrıca bir kamu mekanı haline gelme fırsatını elde edecektir.

İyi tasarlanmış kentsel kıyı duyuşal deneyimi arttırmaktadır ve çevresinin doğal ilgi çeken özelliklerini geliştirmektedir. Su ile kara arasındaki kontrast artmakta ve düzenlemenin doğal ölçeği farkına varılmaktadır. Gerekli özellikler basitçe mekanın kendini göstermesine ve bireyler tarafından keşfedilmesine izin verilmesi olarak aktarılmaktadır. İyi bir kıyı tasarımı hem çekici ve hem esnektir. Tek bir amaç çerçevesinde tasarlama yapılmamalıdır; bunun yerine, iyi kıyı tasarımı amaçların ve anlamların çeşitliliğini araştırmalıdır ve mekanın değişmesine, uyum sağlamasına ve zamanla değer kazanmasına imkan tanımalıdır.

Kıyının özel niteliklerini anlamak ve kentte doğa hissini arttırmak kıyı tasarımındaki esas düşüncelerdir. Kıyıya kamu erişimi sadece direkt bağlantıları içermemelidir, bunun yanında kentin daha geniş formunu, yapısını ve ortak fiziksel, görsel ve kültürel boyutlarını da benimsemelidir.

Kentsel kıyı tasarımını yönlendiren prensipler benzersiz değildir. Birçok örnekte görüldüğü gibi kamu mekanları ve kentsel tasarım ile ilintilidir. Ancak, günümüz şartları kentsel kıyıyı, kentlerin yeniden gelişme ve yenilemesi için öne çıkarmıştır. Bir yandan kıyı alanlarını düzenlemek ve kente entegre etmek, diğer yandan ise kentin kimliğini ve kentsel yaşamın kalitesini güçlendirmek için var olan potansiyelin kullanılması bir fırsat olarak görülmelidir.

Barselona deneyimine baktığımızda; Barselona kent yönetimi, istihdam yaratmaya öncelik veren ufak ölçekli projelerle, arzuladığı ölçüde ekonomik büyüme sağlayamadığını görerek, 80'lerin ortalarından itibaren bu politikalarda önemli değişikliklere gitmiş ve daha dışa dönük bir ekonomi politikası izlemiştir. 1992 Olimpiyatları'nı Barselona'nın gelişmesi açısından büyük bir fırsat olarak gören kent yönetimi, başlangıçta bu fırsatı daha çok yerel siyasal hedefler çerçevesinde algılamış. Ancak bu algılama giderek yabancı sermayeyi çekmek, kenti bu amaçla uluslararası arenada tanıtmak gibi daha geniş boyutlar kazanmıştır. Stratejik bir planlamaya geçiş bu ufuk genişlemesinde önemli rol oynamıştır(Sökmen,2005). Bu durum stratejik planlamanın, kentin ileriye dönük vizyonunu belirleme, esneklik ve planlama sürecini geri beslemelerle destekleme özelliğini göstermektedir.

1988'de stratejik plan hazırlama girişimi Barselona kent yönetimi tarafından gündeme getirilmiştir. Ancak giderek diğer karar taraflarının da katılımıyla bu planın arkasında kamu yönetimini aşan çok taraflı bir karar çevresi oluşmuş ve plan, "Barselona Stratejik Metropoliten Planlama Birliği" adlı kar amacı gütmeyen özel bir kuruluş tarafından yönetilen bir statü kazanmıştır. Stratejik plan hedeflerine ulaşmak için birbiriyle ilişkili bir dizi büyük projeyi kullanmıştır. Bu durum ilk bölümde bahsedildiği gibi, kentsel projelerin stratejik planlama kapsamında ele alınarak, projelerin birbiriyle eklenmesi ve kentle bütünleşmesinin önemini ortaya koymaktadır.

Barselona, kıyı dönüşüm projesi konusunda başlı başına önemli bir örnek olmuştur. Yüzyıl başından itibaren deniz ile gündelik ilişkisi neredeyse tamamen kopmuş olan kentin bütün kıyısı bu projelerle kamusal bir alan haline gelmiştir. Tarihi kent önündeki eski liman alanları yerine çarşı, restoran, sergi, gösteri işlevlerini barındıran yeni binalar yapılmıştır. Kentin kuzey doğusunda kıyı boyunca uzanan eski endüstri yapılarının yerinde beş kilometrelik bir plaj kordonu düzenlemesi yapılmıştır. Bir zamanlar çöküntü bölgesi olan bu alandan şimdi denize girilmektedir.

Barselona planında açık kamusal alanların tasarlanması konusu, en önemli hedeflerden olmuştur. Barselona 1992 olimpiyatları ile yakaladığı yeniden yapılanma ivmesini sürekli kılmayı başarmıştır. Bu yönde önemli bir proje Kültürlerin Evrensel Forumu 2004 çerçevesinde kentin kuzey doğu kıyısında gerçekleştirilen fuar alanıdır. 1980'lerden beri süregelen dönüşümün sonucunda Barselona'nın tarihi kent yapısı yeniden yorumlanmıştır. Bu yorum tekil mimari yapılardan çok var olan kentin formu ve yapısallığını düzenleyen bir dizi kentsel proje ile gerçekleştirilmiştir. Katalanlar'ın başkenti, hem tarihi, hem çağdaş mimari yapıları açısından yaşayan bir mimarlık müzesine dönüştürülmüştür.

Özetle Barselona şehrinin Barselonata semti Olimpiyat oyunları için 1992 yılında Olimpiyat Köyü olarak seçildikten sonra şehir kendini hızlı bir değişim ve gelişim içinde bulmuştur. Çevresel etkiler olarak kirlenmiş bir şehir ve yetersiz yolları ile Barselona hızla gelişmiştir. Yollar yenilenmiş, yeni otobanlar açılmıştır. Proje Köy'ün dışındaki alana olimpiyatlardan sonra da getirdiği fonksiyon ve işlevlerle hizmet vererek, kentin gelişmesine neden olmuştur. Projenin başarısı kuşkusuz stratejik planlama kapsamında ele alınması ilişkilidir. Böylelikle geniş bir katılımla sağlanan ve başarıyla sonuçlanan bir proje deneyimi olmuştur. Barselona örneği kentsel projelerin, üst ölçek planlarla ilişkilendirildiğinde kentin gelişimine ne gibi katkılar sağlayacağını gösteren başarılı bir örnektir.

Bu örnekten yola çıkarak; Barselona ve İstanbul Tarihi Yarımada projesinin, üst ölçekli planlarda ele alınışı ve kıyı alanlarına ilişkin yaklaşımları incelendiğinde aşağıda verilen tablo (Tablo 1.) ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 1. Üst Ölçekli Planlarda Kentsel Projelere ve Kıyı Alanlarına Yönelik Yaklaşımlar. Barselona Olimpiyat Köyü Projesi ve Tarihi Yarımada Projesi.

	<b>Barselona Olimpiyat Köyü Projesi</b>	<b>Tarihi Yarımada Projesi</b>
<b>Üst Ölçekli Planlarda Kentsel Projelere ve Kıyı Alanlarına Yönelik Yaklaşımlar.</b>	<p>Barselona Belediyesi parçacı projelerle başarılı olamadığını görerek stratejik planlamaya geçmiştir.</p> <p>Plan, yeni dünya düzeninin oluşturduğu gelişmeler dikkate alarak; ekonomik, sosyal ve çevresel alanda gelişmeyi amaçlamıştır.</p> <p>Stratejik planlama süreciyle belediye katılımcı bir kültüre kavuşmuştur.</p> <p>Stratejik Plan, katılımcıların kentin sorunlarından kaçmalarını engellemiştir.</p> <p>Stratejik plan amacına ulaşmak için bir dizi kentsel projeyi kullanmıştır.</p> <p>Plan kapsamında yer alan kentsel projeler kentin ileriye dönük vizyonuna katkı sağlamıştır.</p> <p>Projelerin diğer projelerle ilişki kurulmuştur.</p> <p>1992 olimpiyat oyunları kentin gelişimi için fırsat olarak kullanılmıştır. Yabancı sermayeyi çekmek ve kenti uluslar arası alanda tanıtmak gibi.</p> <p>Barselona 1992 olimpiyat oyunları ile yakaladığı başarı ivmesini sürekli kılmayı başarmıştır. (Kültürlerin Evrensel Forumu 2004 gibi.)</p> <p>Projede endüstri alanlarından boşaltılan alanlar, plaj olarak düzenlenmiş kıyının kamusal alan olarak kullanılması amaçlanmıştır</p>	<p>Üst ölçekli planlarda (100 bin ve 25 bin ölçekli) Tarihi Yarımada'ya ilişkin kararlar getirilmemiş, bölgenin koruma amaçlı nazım plan kararları aynen korunmuştur.</p> <p>Üst plan kararları alt planları yönlendirmesi beklenirken, planlama süreci tersten işlemiştir.</p> <p>Planın katılım boyutu eksik olup, en çok eleştiri getirilen yönüdür.</p> <p>Üst ölçekli plan oluşturulurken, bir taraftan da projeler gerçekleştirilmektedir.</p> <p>Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı amaç ve hedeflerinde kıyıya yönelik kararlar getirilmemiştir.</p> <p>Plan uygulama hükümlerinde; Park ve Dinlenme Alanlarından Gülhane Parkı ve Semt Parkları, Marmara ve Haliç sahilindeki yeşil alanlar için kentsel tasarım projesi ölçeğinde düzenleme yapılacaktır, İbaresini olup ayrıca kıyıya ilişkin kararlar yoktur.</p>

Bugün İstanbul'daki duruma baktığımızda; gündemde olan birçok projenin birbirinden bağımsız ve üst bir stratejinin varlığından yoksun olarak geliştiğini görmekteyiz. Ülkemizde benimsenen planlama anlayışı da bu duruma çözüm getirememektedir. Bir taraftan planlama faaliyetleri sürerken, aynı zaman da kentsel projeler gündeme gelmektedir.

Gündemde olan; Haydarpaşa, Galataport, Zeyport, Haliç Kültür Havzası ve Tarihi Yarımada Projesi gibi çoğunlukla kıyıda yer alan projelerin Üst ölçekli plan kararlarıyla yönlendirilmediği ve birbiri ile ilişkisinin kurulmadığı projeler olarak gelişmektedir. Bu projelerin başarılı olması için; üst ölçekte stratejik planlama kapsamında ele almak ve İstanbul'un ileriye dönük vizyon ve hedeflerini belirlemek, ve çok boyutlu bir katılımı sağlamak gereklidir.

Konuya İstanbul tarihi yarımada kıyı bandı özelinde baktığımızda; 1/100 000 İstanbul Çevre Düzeni Planı ve 1/25 000 Nazım İmar Planı yapılırken, kentsel proje alanları ve bunların birbiriyle ilişkisi üzerinde durulmamıştır. Tarihi yarımada 1/5000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı kıyı bandına yönelik kararlar getirmemiştir.

Tarihi yarımada kıyı bandının ve buralarda yer alan projelerin üst planlarda diğer proje alanlarıyla ( Haliç Kültür Havzası, Perşembe Pazarı, Galataport gibi.) ilişkisi kurulmalı ve bütünsellik sağlanmalıdır.

Çalışmanın ikinci bölümünde de değindiğimiz gibi; kentsel kıyı alanları, kamusal kullanım açısından ve ayrıcalıklı konumundan dolayı özel bir öneme sahiptir. Bu alanlara ilişkin kentsel projeler geliştirilirken, kıyı özel bir tasarım alanı olarak ele alınmalı ve kentsel kıyı tasarım ilkeleri dikkate alınarak tasarlanmalıdır.

İncelediğimiz bu kriterler açısından ; Barselona Olimpiyat Köyü Projesi'nin değerlendirilmesi ve Tarihi Yarımada Projesi'nde kıyı tasarımına ilişkin girdiler ve bu yönde öneriler aşağıdaki tabloda (Tablo 2.) verilmiştir.



Çizelge 2. Barcelona Olimpiyat Köyü Projesi'nin Kentsel Kıyı Tasarımı Bağlamında Değerlendirilmesi, Tarihi Yarımada Kıyı Tasarımına Yönelik Girdiler ve Öneriler

Kentsel Kıyı Tasarımına Yönelik Kriterler	Barcelona Olimpiyat Köyü Projesinin Kentsel Kıyı Tasarımı Bağlamında Değerlendirilmesi	Tarihi Yarımada Projesinde Kıyı Tasarımına Yönelik Girdiler ve Bu Yönde Öneriler
<b>Kentsel Sorumluluk ve Liderlik</b>	<p>Liman yönetiminden sendikalara, belediyeden üniversitelere bir çok paydaş projeye dahil olmuştur.</p> <p>Proje paydaşlara sorumluluk yüklemeye başarılı olmuştur.</p> <p>Projenin baş aktörlerinden biri mimar –kent tasarımcısı Oriol Bohigas'tır.</p> <p>Projede yer alan birçok mimar daha sonra deneyimlerini paylaşmak üzere diğer ülkelerde dersler vermiş ve eserler yapmıştır. Proje bu yönüyle İspanyol mimarların dünyaya açılımını sağlamıştır.</p>	<p>Planı yapan ve uygulayan İBB'dir.</p> <p>Katılım sağlanmadığı için toplumsal sorumluluk yüklemeye açısından başarısızdır.</p>
<b>Anlam ve Kimlik</b>	<p>Sanayiden boşalan alanlara yeni bir kimlik kazandırılmıştır.</p> <p>Kent ve deniz ilişkisi yeniden kurulmuştur.</p>	<p>Kıyıya ilişkin tasarımlar yapılırken halîç kıyılarınin devamı niteliğinde tasarlanmalı ve halîç kimliği, altlık oluşturmalıdır.</p>
<b>Kentsel Dokuyu Yaymak</b>	<p>Kıyıda yeni etkinlikler oluşturulmuştur.</p> <p>Kıyı günlük yaşamın parçası haline gelmiştir.</p> <p>Karma fonksiyonlarla, kentsel doku kıyıya kadar uzatılmıştır.</p> <p>Kıyı geniş bir bant olarak yeniden geliştirilmiştir.</p>	<p>Kıyılar etkinlik amacı ile kullanılmalıdır.</p> <p>Kent ve kıyıyı birbirinden ayıran taşıt yolunun olumsuz etkisi yeni yaya bağlantıları ile giderilmelidir.</p> <p>Tamamen ticaret ve konaklama olan bölgelere karma fonksiyonlar getirilmelidir.</p>
<b>Kıyı Yapıları</b>	<p>Kıyıda yer alan yapılar kıyıya erişim ve görünürlüğü engellemeyecek şekilde tasarlanmıştır.</p> <p>Kıyı şeridinde yüksek yapılara yer verilmemiştir.</p>	<p>Tarihi yarımada'nın mevcut +40 kotu yapı yüksekliği sınırlamasına uyulmalıdır.</p> <p>Marmaray ve Yenikapı transfer merkezi gibi ulaşım binaları, geçirgen ve kıyı bağlantısını engellemeyecek şekilde tasarlanmalıdır.</p>

<p><b>Bağlantılar ve Akışkanlık</b></p>	<p>Kıyı kamusal mekanların bir uzantısı olarak ele alınmıştır.</p> <p>Kıyı açılmış ve görünür hale gelmiştir.</p> <p>Kentsel alanda yaya dolaşımı sürekliliği vurgulanırken, kentin ana meydanlarının hızlı dolaşım ağları ile bağlantısı sağlanmıştır.</p>	<p>Planda yer alan meydan düzenlemelerinin, birbiriyle ve kıyı ile bağlantısı kurulmalıdır.</p> <p>Tarihi yarımada ve Haliç bir bütün olarak ele alınmalı ve süreklilik sağlanmalıdır.</p>
<p><b>Suyun Mekansal Boyutu</b></p>	<p>Yüzme, güneşlenme ve rekreasyon amacıyla plajlar düzenlenmiştir.</p> <p>Kıyı acık alan ve etkinliklere sahne olabilecek şekilde tasarlanmıştır.</p>	<p>Samatya ve Fener-Balat gibi konut alanlarının yoğun olduğu yerlerde kıyı bağlantısı sağlanmalıdır.</p> <p>Haliç kıyıları, Haliçte yapılan etkinlikler için yeniden düzenlenmelidir.</p>
<p><b>Hareket ve Mekan Hissi</b></p>	<p>Ulaşım sistemi, bariyer teşkil etmeyecek şekilde iyileştirilmiş ve geliştirilmiştir.</p> <p>Farklı ulaşım seçenekleri arasında entegrasyon sağlanmıştır.</p> <p>Yaya ve taşıt trafiği ayrılmıştır.</p>	<p>Nazım planda, karar verilen ulaşım kararlarına sadık kalınmalıdır.</p> <p>Yaya taşıt trafiği düzenlenmelidir.</p> <p>Ulaşım entegrasyonuna yönelik kararlar mevcuttur.</p>
<p><b>Duyusal Deneyim</b></p>	<p>Eski sanayi tesislerinin bulunduğu alan düzenlenirken, tabiatın bozulmaması ve kentin denize açık olmasına özen gösterilmiştir.</p>	<p>Estetik açıdan düzenlenmiş mekanlar, sosyal kullanımlarla desteklenmelidir.</p>
<p><b>Kıyının İkili Yapısı</b></p>	<p>Kente, kıyı kimliği tekrar kazandırılmıştır.</p> <p>Kara ve su arasındaki kontrast açığa çıkarılmıştır.</p> <p>Kıyı tasarlanırken kentte doğa hissi yaratılmıştır.</p>	<p>Kıyı ve kent ilişkisi kurulmalıdır</p> <p>Düzenlemelerde su ve kara birlikteliği düşünülmeli ve geçirgenlik sağlanmalıdır.</p>

Tarihi yarımada kıyı bandında gerçekleştirilecek projeler, üst ölçekli plan çerçevesinde ele alınmalı, plan proje ilişkisi kurulmalı ve kıyı alanlarına yönelik tasarımlar yapılırken, önceki bölümlerde de değindiğimiz kentsel kıyı tasarımına ilişkin yaklaşımlar göz önünde bulundurulmalıdır.

## KAYNAKLAR

**Amsoneit, W.**, (1991). Taschen European Architects Contemporary

An Introduction To Urban Waterfront Development, Remaking The Urban Waterfront, Urban Land Institute, 2004

**Baren, A. ve Rigby, D.**, (1996). The New Waterfront, A Worldwide Urban Success Story,

**BAYSAL, A. Karagüzel, A.**, (1993). Kıyıların Korunması ile İlgili Ekolojik Önlemler, Kıyıları Kolokiyumu

**Borja, J., Castells M.**, (1997). Local and Global Earthscan Publication, London

**Ciravoğlu, A.**, (2006). "Kıyıları: Sorunları, Potansiyeller" Kıyı Kullanımı, Kıyı Mimarisi, Mimarist, Sayı.19

**Çakmaklı, T.**, (1992). Katolonya Mimarlığı, Yapı Dergisi, Temmuz Sayısı

**Çamur, C.K.**, (2005). Stratejik Planlama Nedir? Fiziki Mekanın Planlamasında Sunduğu Olanaklar /Taşıdığı Riskler" (Bildiri Özeti), Planlamada Yeni Politika ve Stratejiler, Dünya Şehircilik Günü, 29.Kolokiyumu, Taşkışla, İstanbul

**Çınar, Ş.**, (1993). Oriol Bohigas ve Barselona Olimpiyat Köyü ile İlgili Yüksek Lisans Araştırma Notları

**Çubuk, M.**, (1993). Kentsel Gelişmenin Yönlendirilmesinde Kentsel Tasarım ve Yeni Denge Araçları, 4.Kentsel Tasarım Sempozyumu MSÜ, İstanbul

**Dener, A.**, (2005). İstanbul'un Kıyıları, Stüdyo Tasarım Kuram Eleştiri Dergisi, Sayı 3

**Doğan, E., Erginöz, M. A.**, (1997)." Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması" Arion Yayınları, s.17

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), (BGÖİK) Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu, İl Gelişme Stratejileri ve Politikaları Alt Komisyonu Raporu, S.24, Ankara, 2006

DPT, (2006). Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzu,

**Erkal, N.**, (2006). "İspanya Kentlerinde Güncel Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Barselona Örneği", TMMOB, Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya-01, Kentsel Dönüşüm Tartışmaları, Bülten 40 Mayıs-Haziran 2006, s.66-69

**ERKÖK, F.**, (2002). "Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Bağlamında İstanbul'un Öznel ve Nesnel Değerlendirmesi" Mimarlık Fakültesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, İ.T.Ü, İstanbul

**Fisher, B.**, (2004). "Urban Waterfront Design", An Introduction To Urban Waterfront Development, Remaking The Urban Waterfront, Urban Land Institute

**Fridin, E.**, (2006). Stratejik Planlamada Kentsel Projeler, Makale, www.planlama.org

**Işık, O.**, (1995). "Globalleşme Süreci ve Kentin / Kentliliğin Değişen Anlamları", Birikim, sayı. 68-69, s.98

**Kılıç, A.**, (1999). "Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent - Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği" Doktora Tezi, F.B.E, Y.T.Ü

**Konuk, G.**, (1994). "Büyük Kentsel Projelerin Kentsel Gelişmedeki Yeri, Araçları ve Rolü", 4. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ, İstanbul

**Konuk, G.**, (2003). Kentsel Gelişmeyi Yönlendirmede Planlama İlişkisi İçinde Kentsel Tasarım Bakış Açısından Kentsel Rejenerasyonun Yeri, MSU, İstanbul

**Lash, S., Urry, J.**, (1994). Economies of Signs & Space, Sage Puubl., London.

**Martorell, O., Bohigas, D., MacKay, A.**, (1992). The Olympic Village. Barcelona 92: Architecture, Parks, Leisure Port.

**Meyer, H.**, (1999). City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam, s 115-180.

**Morata, F.**, (2006). Yerel yönetim Ve Yenilikçi Yönetişim: İspanya Örneği, Barselona Özerk Üniversitesi Öğretim Üyesi, Makale

**Özkan, B.**, (1987). Türk Turizminin Önemli Kaynağı Deniz ve Kıyılarına İlişkin Sorunlar, Turizm Yıllığı, Türkiye Kalkınma Bankası, Ankara.

**Rafferty, F., Holst. L.**, (2004). "An Introduction To Urban Waterfront Development", Remaking The Urban Waterfornt, Urban Land İnstitute

**Sökmen, P.**, (2005). "Dünya Metropollerinden İstanbul'a Bakış, Barselona Stratejik Planı", S.96.102, İstanbul Dergisi, Sayı: 53

Tarihi Yarımada Planlama Grubu, Analiz Çalışmaları, İMP, 2007

T.C. Sayıştay Başkanlığı (2006). Kıyıların Kullanımının Planlanması ve Denetimi, Performans Denetimi Raporu

[URL-1, www.pps.org](http://www.pps.org)

[URL-2, www.mimdap.org](http://www.mimdap.org)

[URL-3, www.arkitera.org](http://www.arkitera.org)

[URL-4, www.google.com](http://www.google.com)

[URL-5, www.googleearth.com](http://www.googleearth.com)

[URL-6, www.yapitr.com](http://www.yapitr.com)

[URL-7, www.spo.org](http://www.spo.org)

