

T.C.
GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN
İŞLEVLENDİRİLMESİ KAPSAMINDA İZMİT KIYI ALANINA
İLİŞKİN GELİŞME STRATEJİLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ

NİLAY SÖNMEZ UZUN
YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI

GEBZE

2017

T.C.
GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN
İŞLEVLENDİRİLMESİ KAPSAMINDA
İZMİT KIYI ALANINA İLİŞKİN GELİŞME
STRATEJİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

NİLAY SÖNMEZ UZUN
YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI

DANIŞMANI
DOÇ. DR. REYHAN YILDIZ

GEBZE
2017

T.R.
GEBZE TECHNICAL UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

**EVALUATION OF DEVELOPMENT
STRATEGIES RELATED WITH
IZMIT WATERFRONT WITHIN THE
SCOPE OF REGENERATION OF
URBAN WATERFRONTS**

NİLAY SÖNMEZ UZUN
**A THESIS SUBMITTED FOR THE DEGREE OF
MASTER OF SCIENCE**
DEPARTMENT OF CITY AND REGIONAL PLANNING

THESIS SUPERVISOR
ASSOC. PROF. DR. REYHAN YILDIZ

GEBZE

2017



GTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 31/05/2017 tarih ve 2017/29 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından 13/06/2017 tarihinde tez savunma sınavı yapılan Nilay SÖNMEZ UZUN' un tez çalışması Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

JÜRİ

ÜYE

(TEZ DANIŞMANI) : Doç. Dr. Reyhan YILDIZ

ÜYE

: Prof. Dr. Nihal ŞENLİER

ÜYE

: Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIZ

ONAY

Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun

...../...../..... tarih ve/..... sayılı kararı.

İMZA/MÜHÜR

Doç. Dr. Arif Çağdaş AYDINOĞLU
Gebze Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

ÖZET

Kentsel kıyı alanlarının yenilenmesi kapsamında İzmit Kıyı Alanı Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) planlama sürecinin değerlendirilmesini amaçlayan bu tez çalışmasında; çalışma sistematığı içinde, öncelikle kıyı alanlarının tarihsel gelişim ve yenilenme süreci ele alınmıştır. Bu çerçevede, kıyı alanlarının kullanımı ve tarihsel süreç içinde gelişimi, kıyı alanlarının yönetimi ve planlama süreci ile dünyada kıyı alanı yenileme projelerinin gelişimi incelenmiştir. Türkiye’de kıyı alanları ile ilgili yürütülen planlama çalışmalarının incelendiği üçüncü bölümde; kıyı mevzuatının gelişimi ve kurumsal yapısı, kıyı alanlarına yönelik politikalar ve bütünlük kıyı alanları yönetimi üzerinde durulmuş, kıyı alanları yenileme projeleri ile ilgili çalışmalar ve proje örnekleri (İzmit Sekapark Projesi, İstanbul Haliçport Projesi, İstanbul Galataport Projesi, İstanbul Haydarpaşa Garı ve Limanı Yenileme Projesi ve İstanbul Kartal Kentsel Yenileme Projesi) irdelenmiştir. Bu çerçevede; güncel bir örnek olarak İzmit Kıyı Alanı Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) planlama çalışmaları değerlendirilerek, Türkiye’de kıyı alanları planlama sürecinin etkinliğini arttırmak üzere öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kıyı Yenileme, Kıyı Alanları, Sürdürülebilir Planlama, Mekânsal Dönüşüm, Yenileme, Sürdürülebilirlik.

SUMMARY

In this thesis study aiming to evaluate the planning process of the Kocaeli New City Center (MIA) in the coastal area of İzmit within the scope of renewal of urban coastal areas; within the working system, the historical development and renewal process of the coastal areas is firstly considered. In this framework, the use of coastal areas and their development in the historical process, the management of coastal areas and the development of the planning process and the coastal area renovation projects in the world have been examined. In the third part of the study on coastal planning in Turkey; development and institutional structure of coastal legislation, policies for coastal areas and management of integrated coastal areas, studies on coastal zone renewal projects and project examples (İzmit Sekapark Project, İstanbul Haliçport Project, İstanbul Galataport Project, İstanbul Haydarpaşa Entrance and Port Renewal Project and İstanbul Kartal Urban Renewal Project) have been examined. In this context; A proposal has been developed to increase the effectiveness of the planning process of coastal areas in Turkey by evaluating the planning studies of Kocaeli New City Center (MIA) in İzmit coastal area as a current example.

Key Words: Waterfront Regeneration, Coastal Areas, Sustainable Planning, Spatial Transformation, Regeneration, Sustainability.

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimim boyunca, yoğun emeğini ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, büyük sabırla beni yönlendiren çok değerli hocam ve tez danışmanım, Sn. Doç. Dr. Reyhan YILDIZ'a değerli katkılarından dolayı teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunmayı bir borç bilirim.

Kendisiyle karşılaşmaktan büyük mutluluk duyduğum değerli hocam Sn. Prof. Dr. Nihal ŞENLİER'e,

Yüksek lisans eğitimim boyunca desteğini esirgemeyen Sn. Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIZ'a ve Arş. Gör. Güliz ÖZTÜRK SALİHOĞLU'na,

Hayatımın her döneminde desteklerini ve güvenlerini hiçbir zaman esirgemeyen, varlıkları ile güç veren sevgili anneme, babama ve kardeşime,

Göstermiş olduğu sonsuz ilgi, sevgi ve anlayışından dolayı sevgili eşime,

Yüksek lisans eğitimim ve tez çalışmam süresince yanımda olan, desteğini esirgemeyen herkese,

Sonsuz teşekkürlerimi sunarım...

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	v
SUMMARY	vi
TEŞEKKÜR	vii
İÇİNDEKİLER	viii
SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ	x
ŞEKİLLER DİZİNİ	xi
TABLolar DİZİNİ	xiv
1. GİRİŞ	1
2. KIYI ALANLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ ve YENİLENMESİ SÜRECİ	6
2.1. Kıyı Alanlarının Kullanımı ve Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi	6
2.2. Kıyı Alanlarının Yönetimi ve Planlama Süreci	10
2.2.1. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi	10
2.2.2. Kıyı Alanları Planlama Süreci	14
2.3. Dünyada Kıyı Alanı Yenileme Projelerinin Gelişimi	21
2.3.1. İlk Jenerasyon Projeler - 1960's	23
2.3.2. İkinci Jenerasyon Projeler - 1980's	24
2.3.3. Üçüncü Jenerasyon Projeler - 1990's	26
2.3.4. Dördüncü Jenerasyon Projeler - 2000's	30
2.4. Kıyı Alanlarında Kent Merkezi Yenileme Projeleri	40
2.4.1. Lyon Confluence Projesi	40
2.4.2. Kopenhag Orestadt Projesi	45
2.4.3. Amsterdam Zuidas Projesi	48
2.4.4. Kıyı Alanı Kent Merkezi Yenileme Projelerine İlişkin Değerlendirme	53
3. TÜRKİYE'DE KIYI ALANLARI İLE İLGİLİ PLANLAMA ÇALIŞMALARI VE KIYI ALANLARI YENİLEME PROJELERİ	56
3.1. Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Kurumsal Yapı	56
3.2. Kıyı Alanlarına Yönelik Politikalar ve Bütünleşik Kıyı Alanları	62

Yönetimi	
3.2.1. Ülke Ölçeğinde Planlar ve Politika Dokümanları	62
3.2.2. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planları	65
3.3. Kıyı Alanları Yenileme Projeleri İle İlgili Çalışmalar	68
3.4. Kıyı Alanları Yenileme Projeleri Örnekleri	72
3.4.1. İzmit - Sekapark Yenileme Projesi	73
3.4.2. İstanbul - Haliçport Projesi	75
3.4.3. İstanbul – Galataport (Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi) Projesi	80
3.4.4. İstanbul - Haydarpaşa Garı ve Limanı Yenileme Projesi	83
3.4.5. İstanbul - Kartal Kentsel Yenileme Projesi	87
4. İZMİT KIYI ALANI (KOCAELİ YENİ KENT MERKEZİ) YENİLEME SÜRECİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER	93
4.1. İzmit Kıyı Alanı Tarihsel Gelişim Süreci	93
4.2. İzmit Kıyı Alanına Yönelik Planlanma Çalışmaları	96
4.3. İzmit Kıyı Alanı Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Yenileme Sürecinin Değerlendirilmesi	109
4.4. İzmit Kıyı Alanı Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinin Avrupa'daki Kent Merkezi Yenileme Projeleri İle Karşılaştırılması	125
5. GENEL DEĞERLENDİRMELER	133
KAYNAKLAR	143
ÖZGEÇMİŞ	156

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

<u>Simgeler ve</u>	<u>Açıklamalar</u>
<u>Kısaltmalar</u>	
BKAY	: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
GATAB	: Güney Antalya Turizmi Geliştirme Altyapı İşletme Birliği
GTÜ	: Gebze Teknik Üniversitesi
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İMP	: İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi
İKA	: İstanbul Kent Almanağı
İZBEL	: İzmit Belediyesi
KAY	: Kıyı Alanları Yönetimi
KBB	: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi
KENTGES	: Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı
KVKBK	: Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu
KY-BKAP	: İzmit Körfezi (Kocaeli - Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı
MARKA	: Doğu Marmara Kalkınma Ajansı
MİA	: Merkezi İş Alanı
ÖİB	: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
TCDD	: Türkiye Devlet Demiryolları
TÖİ	: Türkiye Özelleştirme İdaresi
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
UÇEP	: Ulusal Çevre Eylem Planı
ZHA	: Zaha Hadid Architects

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Sekil No:</u>	<u>Sayfa</u>
2.1: Baltimore Inner Harbour Kıyı Alanı.	24
2.2: Barcelona Port Vell Projesinden Genel Görünümler.	25
2.3: Singapore Kıyı Alanı Gelişimi, Shanghai Huangpu Kıyı Alanı Gelişimi.	26
2.4: Rotterdam, Kop Van Zuid Bölgesi.	27
2.5: Rotterdam Kıyı Alanı Gelişimi.	28
2.6: Liverpool Kıyı Alanı Gelişimi.	28
2.7: Dublin Docklands.	29
2.8: Hamburg Hafencity Kıyı Gelişimi.	31
2.9: Danimarka Aalborg Kıyı Alanı.	32
2.10: Londra Docklands Kıyı Alanı.	33
2.11: Bordeaux Kıyı Alanı Yenileme Projesi.	34
2.12: Västra Hamnen Batı Limanı Projesi.	34
2.13: Kopenhag- Nord Havnen Projesi.	36
2.14: MediaCityUK – Manchester	37
2.15: Milla Digital – Zaragona Proje Görselleri.	38
2.16: Paddington Waterside – Londra.	39
2.17: a) Lyon Confluence'in Kent İçindeki Yeri, b) Lyon Confluence'in Hava Fotoğrafi	40
2.18: Lyon Confluence Proje Görselleri.	44
2.19: 2001 ve 2010 yıllarında Kopenhag Orestad Proje Alanı.	46
2.20: Kopenhag Orestadt Projesi.	47
2.21: Amsterdam Zuidas Projesinin Konumu.	49
2.22: Amsterdam-Zuidas Proje Yapısı.	50
2.23: Amsterdam-Zuidas Projesi.	51
2.24: Amsterdam-Zuidas Projesi.	52
3.1: Sekapark Projesi.	73
3.2: Sekapark Projesine ait Etaplamalar.	74
3.3: İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Entegre Projesi.	78
3.4: İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Entegre Projesi Uydu	79

Görüntüsü.	
3.5: Proje Alanına İlişkin Görseller.	79
3.6: Galataport Projesinden Genel Görünüm.	81
3.7: Galataport Projesinden Görünüm.	82
3.8: Şefik Birkiye'nin Hazırladığı Gökdelenli İlk Proje.	84
3.9: Şefik Birkiye'nin Hazırladığı 2. Proje.	84
3.10: Atelier D'art Urbain's Project.	85
3.11: Micheal Graves'in Tasarladığı Haydarpaşa Dönüşüm Projesi.	86
3.12: Kartal Kentsel Yenileme Projesi.	88
3.13: Kartal Kentsel Yenileme Projesine Ait Çizimler.	89
3.14: Kartal Kentsel Yenileme Projesi Alan Kullanımları.	90
3.15: Kartal Kentsel Yenileme Projesi Görseller.	91
4.1: 1972 ve 2001 yıllarında Kocaeli Fuar Alanı ve Sulak Alanı Çevresini Gösteren Fotoğraflar.	95
4.2: İzmit Körfezi Doğu Kıyılarından Batıya Doğru Görünüş ve Kıyı Kullanımı.	95
4.3: İzmit Körfezi Sulak Alan Bölgesi.	96
4.4: İzmit Sahili Peyzaj ve Kentsel Tasarım Proje Yarışmasında Dereceye Giren Projelerden Birinci Proje.	98
4.5: İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Yalova Eksenindeki Merkez ve Alt Merkezleri.	99
4.6: İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı.	101
4.7: 1/50.000 Ölçekli Kocaeli (2025) Çevre Düzeni Planı.	102
4.8: 1/ 25.000 ve 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planları.	104
4.9: B1 Planlama Alt Bölgesi.	105
4.10: B2 Planlama Alt Bölgesi.	105
4.11: B3 Planlama Alt Bölgesi.	106
4.12: Kocaeli Yeni Kent Merkezi Önceki 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı.	107
4.13: Kocaeli Yeni Kent Merkezi Sonraki 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı.	108
4.14: Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinden Görseller.	109
4.15: Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA).	110

4.16:	Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MIA) Alanından Görünümler.	111
4.17:	Gelişim Stratejisi 1: Bütünleşme.	116
4.18:	Gelişim Stratejisi 2: Ulaşım.	117
4.19:	Gelişim Stratejisi 3: Alt Bölgeleme.	118
4.20:	a) Gelişim Stratejisi 4: Kullanımlar, b) Gelişim Stratejisi 6: Kamusal Alan Elde Etme.	119
4.21:	Stratejik Tasarım Çalıştayı Toplantı Resimleri.	121

TABLÖLAR DİZİNİ

<u>Tablo No:</u>	<u>Sayfa</u>
2.1: Kıyı Planlaması Uygulamalarındaki Değişimler.	15
2.2: Kent Merkezi Yenileme Projelerine İlişkin Değerlendirme Kriterleri.	54
4.1: Kent Merkezi Yenileme Projeleri ve Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinin Karşılaştırılması.	126

1. GİRİŞ

Kıyı, su ile karanın ortak özelliklerini taşıyan doğal bir kaynak olmasıyla birlikte ekonomik ve stratejik özellikleri bakımından da çok boyutlu bir kavramdır. Kıyı alanları tarih boyunca, sosyal, kültürel, fiziksel ve ekonomik tüm etkileşimlerin ve kültürel alışverişin gerçekleştiği alanlar olarak işlev görmüş; yerleşimleri şekillendiren ve yaşam tarzı üzerinde etkili temel coğrafi öğelerden biri olmuştur. Kıyı alanları aynı zamanda kentin nefes alma mekânları olarak düşünüldüğünde, su kültürüne sahip kentlerde, fiziksel ve sosyal anlamda kent, kıyı ve insan ilişkisinin ne büyük önem taşımaktadır. Kentlerin kuruluş ve gelişmesinin en etkin aktörü olan su ile suyun kentle olan ilişkisi, süreç içerisinde farklı dinamiklerin etkisiyle biçimlenmiş, müdahaleci ve parçacı yaklaşımlar nedeniyle bu ilişki zamanla zayıflamış, kentler sudan koparak özgün kimlik ve karakterlerini kaybetmişlerdir.

Endüstri çağı ile birlikte, 19. yüzyılın büyüyen liman kentinde su ve kent arasındaki etkileşim bozulmaya başlamış; geniş endüstri alanlarına olanak sağlayan modern endüstriyel liman kenti olgusu ortaya çıkmıştır. Bu süreçte, dünya ölçeğinde teknolojik ve ekonomik konjonktürün değişmesi ve gelişmesine bağlı olarak göze çarpan bir şekilde mekânsal bir ayrışma yaşanmış, endüstri işlevi barındıran kıyı ile kent arasında bir kopuş meydana gelmiştir. 20. yüzyılda, büyük depolar, yollar ve demiryolu bağlantıları ile kendini gösteren kıyı endüstrileri, 20. yüzyılın ortalarından itibaren, büyük alan gereksinimi gibi çeşitli etkenlerle kıyı alanlarından kentin dış çeperlerine doğru çekilmeye başlamıştır. 1960'lı yıllardan itibaren kent ve su ilişkisinde önemli bir dönüm noktası yaşanmış; kent ve su arasında bir süreliğine sınır oluşturan ve kıyıda yaşanan geleneksel etkileşimin kopmasına neden olan endüstri işlevinin kent merkezindeki kıyı konumlarından çekilmesi ile kentlerin yeniden suya yönlendirilmesi için yeni işlevler getirilerek yenilenmesi/canlandırılması olgusu gündeme gelmiştir.

1960'lı yıllardan itibaren Avrupa ve Kuzey Amerika'nın önde gelen liman kentlerinde yer alan liman, tersane ve endüstri işlevlerinin kent merkezindeki konumlarını terk etmesi ile boşalan kıyı bölgelerinin, yeniden kentin bir parçası haline getirilebilmesi için yeni işlevler kazandırılarak dönüştürülmesi olarak tanımlanabilecek bu olgu; başarılı öncü örneklerin de etkisiyle, tüm kıyı kentlerinde önemli bir planlama ve tasarım gündemi oluşturan küresel bir akıma dönüşmüştür.

Bu bağlamda 1960'li yılların ortalarından itibaren mekânsal ve sosyo-ekonomik düzendeki değişimler kentsel kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesinde önemli fırsatlar sunmuş, Amerika, İngiltere ve pek çok ülkede kıyı alanları kentsel yenileme projelerinin uygulandığı ortak alanlar haline gelmiştir. İlk olarak Amerika'da başlayan bu sürecin gelişiminde; artan boş zamanlar için daha fazla rekreasyon ve aktivite çeşitliliğine ihtiyaç duyulması, özellikle eski liman bölgelerinde yer alan tarihi ve mimari mirasın korunma ihtiyacı, kıyı ekolojisi ile ilgili artan çevresel ve sosyal kaygılar, hükümetin kentsel dönüşüm ve kalkınma eylemlerini vergi teşvikleriyle desteklemesi gibi pek çok faktör etkili olmuştur.

Önceleri yolcuların ve malların hareket yeri olan kıyı alanları kargo taşıması, balıkçılık, gemi yapımı ve tamiri gibi denizcilik endüstrisine hizmet ederken, giderek ticaret ve kentsel fonksiyonları da içeren düzenlemelere ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Sanayinin dönüşümü ve yeniden yapılandırılması sürecinde, kıyı alanı yenileme çalışmalarının ilk örnekleri, özellikle eğlence ve ticarete yönelik düzenlemelere odaklanırken, zamanla barınma, çalışma ve farklı insan aktivitelerini kapsayan karma kullanımlı düzenlemeleri de içine alacak şekilde gelişmiştir. Günümüzde, konut, hizmet, kültür, yaratıcı endüstriler, eğlence, alışveriş gibi tamamlayıcı fonksiyonları içeren projeler başarılı kıyı alanları gelişimi için ön koşul olarak kabul edilmekte ve kıyı alanları post-endüstriyel kentsel ekonomilerin dinamik düğüm noktaları olarak görülmektedir.

Kıyı alanları yenileme projeleri; mekânlar, kullanımlar ve vizyonlar arasındaki ilişkileri şekillendirerek, liman, kent fonksiyonları ve bunların ekonomik, çevresel, sosyal yönlerini araştırarak olağanüstü fırsatlar sunmaktadır. Kentsel kıyı alanlarındaki gelişimler, özellikle kentsel sorunların çözümü, küresel sermayenin çekilmesi ve kentler arası yarışta önemli bir araç olarak görülmektedir. Bununla birlikte, bu alanlar politik ve ekonomik trendlerin desteklediği ve kozmopolit kent yaşamını yansıtan imaj bölgeleridir. Sosyal açıdan bakıldığında ise, kültürün, mekanların, tesislerin yer aldığı aynı zamanda toprak ve suyla ilgili yeşil stratejilerin geliştirilmesi yoluyla ekolojik modernleşmenin sağlandığı kentsel yaşam kalitesini yükselten rekabetçi bölgelerdir. Kıyı alanlarının yeniden yapılandırılması ve dönüşümüne ilişkin projeler literatürde dört farklı evrede ele alınmaktadır. Bu evreler birbirinden kesin sınırlarla ayrılmamakla birlikte, kıyı alanlarının dönüşümü ve yenilenmesinde farklı stratejiler ve yaklaşımlar benimsenmesi nedeniyle birbirinden farklılaşmaktadır.

Kıyı alanlarının yenilenmesine ilişkin dünya deneyimleri incelendiğinde, liman işlevine dayalı terkedilmiş endüstriyel tesislerin bulunduğu, sosyo-ekonomik ve mekânsal olarak çöküntüye uğramış kıyı alanlarının, özellikle ekonomiyi yeniden canlandırma amacıyla; konut, ticaret, iş, rekreasyon veya turizm işlevleriyle yeniden geliştirildiği görülmektedir. Bu işlevlerden birinin daha baskın olduğu örnekler bulunmakla birlikte, günümüzde başarılı olarak nitelendirilen kıyı yenileme çalışmalarının; ekonomik, ekolojik ve sosyal yararları dengeleyerek sürdürülebilirlik kavramını gerçekleştirebilen çalışmalar olduğu kabul görmüştür. Farklı grupların ve çıkarların çatıştığı uzun soluklu bu süreçte, bu yararları dengeleyebilmek için kamu, özel sektör, sivil toplum, akademi kurumları arasında işbirliği sağlayarak çok aktörlü bir katılıma imkân verecek bir örgütlenme birimi oluşturabilen kentsel yönetimler, başarılı kıyı yenileme projelerini hayata geçirebilmektedir.

Dünya çapında gerçekleştirilen projeler incelendiğinde, kıyı yenileme stratejilerindeki genel yaklaşımın; kıyı alanına erişim sağlayabilecek kamusal mekânlar yaratmak, kıyıyı yeniden kentsel dokunun ve yaşamın bir parçası haline getirmek olduğu görülmektedir. Ancak; kent ve su etkileşiminin fiziksel ve sosyal anlamda kendiliğinden var olduğu kıyı alanlarında günümüzde yeni kamusal mekanlar ve etkinlikler sunularak yeniden kurulmaya çalışılan bu ilişki; çağın gerektirdiği toplumsal gereksinimlere ve kent gerçeklerine karşılık verebilmek için; kent, kültür, doğa, gündelik yaşam, rekreasyon kavramlarının değişimleri karşısında yorumlanarak yenilenen biçimde bir planlanmayı gerekli kılmaktadır. Kent ve su arasındaki bu yeni ilişkiyi kurmak; kıyı alanını, yenileme sürecinin ilk adımından başlayarak toplumsal kullanıma ayırmak ve sürecin tüm aşamalarında kamusal açık mekân organizasyonu ve kent-kıyı bütünleştirilmesi planlama-tasarım-uygulama ilkeleri oluşturarak garantilemek ile mümkün kılınabilecektir.

Kıyı alanlarının yenilenmesi olgusu dünyadaki gelişmeler ve deneyimler ile karşılaştırıldığında Türkiye için yeni bir kentsel gündemdir. Türkiye’de işlevini yitiren kıyı alanlarının yenilenmesi konusunda yaşanan gelişmelerde ilk adımların 1980’li yıllarda, dünyadaki neo-liberal politikaların etkisi altında atıldığı görülmektedir. 2000’li yıllardan itibaren ise, kıyı alanı yenileme projelerinin “mega projeler” olarak yerel ölçekten çıkarak küresel ölçekte önem kazandığı gözlenmektedir. Türkiye’de son yıllarda özellikle İstanbul’da Bu kapsamda, “Küresel Kent İstanbul Vizyonu” ile gündeme gelen Haliçport, Galataport, Haydarpaşa Garı ve Limanı Yenileme Projesi ve Kartal Kentsel Yenileme Projesi

gibi kıyı alanı yenileme projelerinin planlama süreçleri planlama ve politika gündeminin en önemli konularından birini oluşturmaktadır. Diğer yandan, Türkiye’de kıyı alanı yenileme projelerinin ilk örneğini oluşturan İzmit Sekapark Yenileme Projesi başarıyla uygulanan projelerden biri olarak literatürde yerini almıştır. İstanbul’da gündeme gelen projelerinin gelişim süreci incelendiğinde; bu projelerin alt yapısı hazırlanmadan, yeterince paylaşılmadan ve tartışılmadan projelendirilmesi, yerel yönetimlerin devre dışı bırakılarak merkezi hükümet kanalıyla gerçekleştirilmesi, işlev seçimlerinin planlama ilkelerini dikkate almaması, rant odaklı yaklaşımları, bütünsellikten uzak ve katılımcı olmayan planlama süreçleri nedeniyle büyük eleştiriler aldığı görülmektedir. İstanbul’un kent-su ilişkisinin yeniden kurulması bağlamında önemli fırsatlar ve potansiyeller sağlayan; doğal, kültürel, tarihsel değerleri barındıran kıyı alanlarının, ekonomik amaçlar doğrultusunda kruvaziyer liman, iş merkezi, konut, otel işlevlerinin gelişimini sağlayarak, kamu kullanımını kısıtlayan bir şekilde düzenlenmesiyle, İstanbul’un özgün kıyı değerlerini göz ardı eden, kimliksiz bir kıyı şeridi oluşumu ön plana çıkarmaktadır.

Kıyı alanlarının yenilenmesi olgusu, vizyon ve hedef belirleme, strateji oluşturma, planlama, projelendirme, uygulama, uygulama sonrası yönetimi içeren; birbiriyle çelişen birçok çıkar grubunun, kentsel aktörün, meslek disiplininin dahil olduğu; uzun bir zaman ve maliyet gerektiren bir süreçtir. Bu süreçte her sektörden geniş bir katılım gerektiren, kamu ve özel sektör kurumları, üniversiteler, meslek, sanayi ve ticaret odaları, sivil toplum organizasyonları ve medya arasında kıyı için işbirliği içinde çalışılabilmesi için gerekli yükümlülükleri belirlemek üzere örgütlenmek gerekmektedir. Kıyı alanlarının sürdürülebilir gelişiminde; üst ölçekli mekânsal strateji planından, kentsel tasarım ölçeğine kadar bir bütün olarak ele alınan, kamu yararı gözetilen katılımcı bir planlama sürecinin benimsenmesi son derece önem kazanmaktadır.

Kıyı alanlarının sürdürülebilir gelişimi açısından önemli bir yer tutan kıyı alanı yenileme projelerinin ele alındığı bu tez çalışması kapsamında; dünya deneyimlerinden yola çıkılarak, sürdürülebilir bir kıyı yenileme çalışmasının temelini oluşturan anahtar konu ve kavramların ortaya konduğu kuramsal bir çerçeve oluşturulmuştur. Bu bağlamda, niteliksel araştırma yöntemleri ile “kıyı alanlarının yenilenmesi olgusu”; tanımlamalar, literatür bilgileri, tarihsel süreç içinde fonksiyonel değişimler, dünyada ve ülkemizde gerçekleşmiş örnek projelerin genel

değerlendirmeleri kapsamında ele alınmıştır. Aynı zamanda çalışma alanı olarak seçilen İzmit Kıyı Alanı (Kocaeli Yeni Kent Merkezi) örneğinde yürütülen çalışmanın, ileriye yönelik benzer planlama ve tasarım çalışmalarında ilgili kamu ve özel kurumlar için referans oluşturacağı gibi Türkiye’de yeni yeni gelişmekte olan konuyla ilgili bilimsel çalışmalara da önemli bir katkı sunması hedeflenmiştir.

Tez çalışmasının Türkiye’de kıyı alanlarında gerçekleştirilen planlama çalışmalarında kent içerisinde kalmış olan atıl durumdaki veya kentin değişen dinamiklerine ayak uyduramayarak çağın gerektirdiği dinamizmden uzak kalan, verimli ve etkin kullanım özelliğini kaybetmiş kıyı alanlarının yenilenmesine yönelik yenileme projelerinin tasarlanması ile ilgili yapılan sınırlı sayıdaki çalışmaya önemli katkılar sunması ve Türkiye’de kıyı alanları yenilenmesine yönelik yürütülen projelere örnek oluşturması amaçlanmaktadır.

2. KIYI ALANLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE YENİLENMESİ SÜRECİ

Konunun kavramsal çerçevesinin ortaya konduğu bu ilk bölümde, öncelikle kıyı alanlarının kullanımı ve tarihsel süreç içinde gelişimi ele alınarak, kıyı alanlarının planlanması süreci incelenmektedir. Bu çerçevede; tüm dünyada kıyı alanlarının bütünleşik yönetimi ve planlanması çalışmaları ile kıyı alanlarının yenilenmesi sürecinde güncel yaklaşımlar ve kıyı yenileme projeleri ile ilgili çalışmalar sunulmaktadır.

2.1. Kıyı Alanlarının Kullanımı ve Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi

Tarih boyunca kentler ve su arasında yakın ilişkinin olduğu ve pek çok yerleşimin su kenarında ya da yakınında konumlandığı görülmektedir. Antik uygarlıklar geçmişte kıyı duvarları ve limanlar inşa etmişler, denizlere akan nehirleri yönlendirmişler, balıkçılık ve tarım için zengin kıyı topraklarını kullanmışlar, limanlar ve diğer kıyı kaynaklarıyla ticaret yapmışlardır [Kay and Alder, 1999]. Kıyıların sahip olduğu önemli potansiyeller ve yaşamsal fonksiyonlarla donatılmış olan zengin aktiviteler ile, kıyı alanları her dönemde olduğu gibi, günümüzde de ekonomik, sosyal ve ekolojik açıdan kentlerin gelişim süreci içinde önemli roller üstlenmektedir.

Genel bir yaklaşımla “su ile karanın buluştuğu alanlar” olarak tanımlanan kıyı alanlarının, literatürde farklı perspektiflerden çok çeşitli tanımlamaları yer almaktadır [Kay and Alder, 1999], [Bruttomesso, 2001], [Gospodini, 2001], [Yassin et al., 2010]. Kıyuyu su ve karanın birleştiği yer olarak tanımlayan Kay & Alder (1999), aynı zamanda kıyı alanlarını şekillendiren doğal yapıların son derece dinamik olduğunu, zaman ve mekân içinde farklılaşma gösterdiklerini belirtmektedirler. Kıyı alanlarının bir yönetim ve bir ekosistem bölgesi olduğu kadar, petrol, su ürünleri, mineraller ve habitatlar için temel bir kaynak, deniz taşımacılığı, turizm, rekreasyon gibi kullanımlar için de bir talep alanı olduğunu vurgulamaktadırlar. Kıyı alanlarındaki kullanımlar aşağıdaki şekilde ifade edilmektedir:

- Kaynaklardan Faydalanma: Balıkçılık, kıyı ormancılığı, petrol, gaz, mineral kumları, mercan ve tuz gibi kaynaklar pek çok kıyı ülkesi için önemli gelir kaynaklarıdır. Bu tür yenilenemeyen kaynakların yönetimi, biyoçeşitliliğin ve habitatın korunması açısından son derece önemlidir.
- Ulaşım ve Altyapı: Kıyı alanlarındaki büyük altyapı gelişimleri, limanlar, çeşitli taşıma sistemlerinin işletilmesi için destek tesisleri, yollar, köprüler, geçitler ve savunma tesisatlarıdır.
- Turizm ve Rekreasyon: Rekreasyon kullanımları ile birlikte, büyüyen bir sanayi olarak kabul edilen turizmin odaklandığı noktalar genellikle kıyı bölgeleridir [Kay and Alder, 1999].

Romein (2005) kıyı alanlarını; ticari kıyı alanları; kültürel, eğitimsel ve çevresel kıyı alanları; tarihi kıyı alanları; rekreasyonel kıyı alanları; yerleşim kıyı alanları; çalışma kıyı alanları gibi altı farklı grupta sınıflandırmakla birlikte, bu sınıflandırmanın aslında rastgele bir sınıflandırma olarak kabul edilebileceğini, çünkü aslında kıyı alanlarının geniş alanlar olarak çoğunlukla birden fazla fonksiyonu içerdiğini vurgulamaktadır.

Kent ile su arasındaki özel bölgeler olarak dikkat çeken kıyı alanları, sahip oldukları yapı ve fonksiyonlar nedeniyle kentleri farklılaştıran ve ön plana çıkaran bölgeler olarak görülmektedir [Bruttomesso, 2001], [Gospodini, 2001]. Ekonomideki küreselleşme ile birlikte artık ülkeler arasındaki yarış, yerini kentler arasındaki yarışa bırakmış ve kentler sahip oldukları faaliyet ve sektörlerle ön plana çıkmaya başlamıştır. Kıyı alanlarında yer alan faaliyetler ve kente kazandırdıkları ekonomik canlılık, sosyal etkileşimleri de beraberinde getirmiştir [Yassin et al. 2010]. Bugün bu alanlar, kentsel kullanımlar, sanayiler, enerji terminalleri, tersaneler, ikinci konut, turizm, rekreasyon, deniz ticareti ve ulaşımı, balıkçılık gibi faaliyetlerin yer seçmek için yarıştığı bölgeler haline gelmiştir. Birçok liman kentinin kıyı bölgelerinde, karakteristik biçimde büyük bir hareketlilik görülmekte, insanların, aktivitelerin ve işlevlerin birbiri ile iç içe geçtiği gözlenmektedir. Kent vizyonunun form bulduğu bu alanlar, kentin parçalarını bir araya getirerek hayatı zenginleştirmekte ve kent kültürünü yansıtmaktadırlar [Marshall, 2001].

Kentlerin çekim noktaları olarak kıyı alanları ekonomik ve toplumsal hayatta yaşanan değişimler ile yeni kullanımlara imkân verecek şekilde yeniden

düzenlenmeye başlamıştır [Rafferty and Holst, 2004]. Kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde etkili olan başlıca faktörler şu şekilde ifade edilmektedir.

- Genellikle kent merkezinde yer alan fabrika ve liman alanları potansiyel alanlar olarak görülmektedir.
- 1960'lar ve 1970'lerden itibaren tarihsel koruma hareketinin gelişmesi kıyı alanlardaki tarihsel değerlerin korunmasında da dönüm noktasını oluşturmuştur.
- Kıyı alanlarındaki sanayinin desantralizasyonu, 1970 ve 1980'li yıllarda yaşanan çevresel sorunları ve su kalitesinin önemini arttırmasıyla birlikte, kıyı alanlarının ve suyun temizlenmesi konusu tüketiciler ve girişimciler için daha önemli hale gelmiştir.
- Kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılmasında yerel yönetimler ve sivil toplum hareketleri önemli rol oynamışlardır.
- Kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesinin temel nedenlerinden biri; ihmal edilen ve çöküşe terk edilen alanların 1980 ve 1990 arası yeniden canlandırılması olmuştur. Kent merkezinde yaşanan dönüşümler ile kentsel kıyı alanları eğlence, yeme içme ve alışveriş merkezleri gibi aktiviteler ile yeniden hayat bulmuştur.
- Kent merkezindeki kıyıları deniz ulaşımındaki yeni kullanımlarla kıyıların gelişiminde önemli roller üstlenmişlerdir. Feribotlar ve diğer deniz ulaşım araçları kullanıcılar için bir çekim merkezi oluşturarak gelişmeye bir karakter vermiştir.

Artan ulaşım ve ekonomik gelişmeler eskiden erişilemez olan kıyı alanlarını zamanla kentin en değerli alanları haline getirmeye başlamıştır [Giovinazzi and Moretti, 2010]. Kentsel yenileme çalışmalarının odak noktasını oluşturan kıyı alanlarına ilişkin yapılan planlama ve tasarım çalışmalarında, kent kıyı bağlamının güçlendirilmesi, tarihi ve kültürel kimliğin korunması, doğal çevre ve peyzajın geliştirilmesi konuları ağırlık kazanmış ve kıyı geliştirme çalışmaları kentsel-bölgesel gelişme perspektifinde önemli bir değer olarak ortaya çıkmıştır. Son yıllarda uluslararası bağlamda ve Avrupa'da kentsel dokudaki yenilemelerin ana teması ve politikanın önemli bir paradigması haline gelen kıyı alanları yenileme projelerinin birçoğu kıyı ara yüzünün geri kazanılması üzerine yoğunlaşmıştır. Yassin et al., (2011b), kıyı alanlarının gelişimine odaklanılmasında; bu alanlarda yer alan terkedilmiş binaların ve boş alanların kıyının değerini düşürmesi ve suç için ortam

oluşturması, kıyı alanlarının gelişiminde devlet desteğinin sağlanması, turizm endüstrisi ve turizm işletmelerinin kıyı alanlarına artan talebi, kıyı alanlarının rekreasyon, eğlence ve birçok açık hava aktivitesine olanak tanınması konularının etkili olduğunu ifade etmektedir. Kıyı alanlarının kentsel gelişme ve planlama açısından sunduğu olanaklar ve fırsatlar da aşağıdaki şekilde ortaya konmaktadır [Hamamcıoğlu, 2005], [Papatheochari, 2011]:

- Kentlerin kalbinde yer alan maddi ve manevi değeri yüksek alanlar olması,
- Ekonomi gelişmede yeni imkânlar sunması,
- İnsanların suya olan ilgisi,
- Günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm sektörlerinin özellikle su kenarlarını tercih etmesi,
- Yoğun kent yaşamı içinde insanların nefes alabilecekleri yeşil ve açık alanlara ihtiyaç duyması,
- Ekolojik ve tarihi değerleri zarar görmüş olan kıyı alanlarının sağlıklı hale getirilmesi ve kentle bütünleştirilmesi konusundaki yaklaşımların gelişmesi ve bu çerçevede tarihi mirasın korunması, kıyı ekosistemlerinin korunması için sürdürülebilirlik yöntemlerinin kullanılması ile çevre koşullarının ve suyun niteliğinin iyileştirilmesi, niteliği bozulan alanlara yapılan yatırımların artması,
- Kentsel gelişmede yeni gelir ve istihdam olanaklarının yaratılması,
- Kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi aktivitelerin kente kazandırılmasında öncelikli yerler olması, kentin görüntüsünün iyileştirilmesi ile daha iyi pazarlama stratejilerinin oluşturulması,
- Katılımcılığı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya konulabileceği çalışma alanları sunması,
- Araştırmacılar ve ziyaretçiler için ilgi odağı olması,
- Günümüzün geçmişle bağlantılarını sağlayan önemli mekân izlerinin öneminin algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilebilmesine olanak sağlaması.

Kıyı alanlarının bu olanaklarının yanı sıra, yapılan müdahaleler ve kısa süreli sağlanan faydalar nedeniyle önemli problemlerle yüz yüze olduğu Papatheochari (2011) tarafından vurgulanmaktadır. Bu problemlerin başlıcaları; kentin ihtiyaçlarına, ilgi ve özel niteliklerine uymayan eylemlerin gerçekleştirilmesi

nedeniyle kıyının kültürel kimliğinin bozulması, ticari başarısızlıklar, arazi kullanımındaki anlaşmazlıklar, kamu ve özel sektör arasındaki çıkar çatışmaları, kıyı projelerine ilişkin finansmanın giderek azalması, karar verme ve uygulama aşamasındaki gecikmelerin ekonomik, siyasi ve sosyal değişimlerde uyum sorunlarına neden olması, kıyı ekosistemlerine karşı insan faaliyetlerinden kaynaklanan çevresel baskıların artması olarak ortaya konmaktadır.

2.2. Kıyı Alanlarının Yönetimi ve Planlama Süreci

2.2.1. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi

Zengin doğal kaynak potansiyeli ve biyoçeşitliliği nedeniyle duyarlılığı yüksek olan kıyı ekosistemleri üzerinde kentsel gelişme unsurları ve insan faaliyetlerinin neden olduğu çevresel baskıların tüm dünyada giderek arttığı görülmektedir [Web 11, 2016]. Kıyı kaynaklarının korunması ve kıyı alanlarının sürdürülebilir kullanımına yönelik stratejiler ve eylem programlarını içeren kıyı alanları yönetimine dayalı politikalar son 30 yıldan bu yana uluslararası dokümanlarda yer almaktadır. Bu doğrultuda, ilk girişimler; çevrenin bozulması ve kirlenmesi kaygıları ile ortaya çıkan çevre yönetimi anlayışının geliştirilmesine yönelik olmuştur [Çakır, 2012]. Temelleri 1969 yılında ABD Ulusal Çevre Yasasında atılan kıyı yönetimi çalışmaları 1970'lere kadar daha çok deniz jeolojisi ve biyolojisi gibi farklı disiplinlerin çalışmaları olarak sürdürülmüştür. Kıyı yönetimlerine ihtiyaç olduğu, kurumsal raporlarda belirtilmiş, 1972 yılında Stockholm İnsan Çevresi Konferansı'nda tartışılmış ve aynı yıl ABD'de Kıyı Alanları Yönetimi Yasası çıkartılmıştır. Kıyı Alanları Yönetimi Yasası uyarınca alınan önlemler geleneksel sektörel yaklaşımlara göre daha başarılı bulunmuştur [Duru, 2003].

1974 yılında Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) kapsamında Bölgesel Denizler Programı başlatılmış, 1975 yılında 16 Akdeniz ülkesi ve Avrupa Birliği, Akdeniz Eylem Planı'nı (AEP) yürürlüğe koymuştur [Web 12, 2016]. Taraflar, Akdeniz Eylem Planı çerçevesinde yürütülecek olan faaliyetlerin hukuki dayanağını oluşturmak üzere hazırlanan ve 1981 yılında yürürlüğe giren Barselona Sözleşmesi'ne benimsemiştir. Türkiye'nin de taraf olduğu "Akdeniz'in Kirlenmeye

Karşı Korunması Sözleşmesi” kıyı alanlarına yönelik en önemli adımlardan birini oluşturmuştur.

ABD’de başlatılan girişimlerin ardından 1980’lerin başına kadar, pek çok ülke bu yönde bir çaba içine girmeye başlamıştır [Duru, 2001]. Genellikle uluslararası örgütler ya da başka devletler tarafından desteklenen, çoğunlukla yalnızca belli bir kıyı alanına, özel bir kalkınma projesine ya da erozyon gibi önemli bir kıyı sorununa yönelik olarak düzenlenen bu ilk programlar çoğunlukla planlama ve planın etkili bir biçimde uygulanmasına yönelik olmuştur. 1978 yılında Avrupa Komisyonu Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) politikalarının bütünsel yapısını vurgulayarak ABD’de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Avrupa’da Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi konulu iki rapor hazırlamıştır [Çakır, 2012].

1980’lerin ortalarından başlayarak, kıyı bölgelerinin içinde bulunduğu karmaşık ilişkiler bütünü yönetme işinin, tek sektöre dayalı olarak yapılmasının güçlükleri ortaya çıkmaya başlamış ve bütünleşik kıyı alanları yönetimi gündeme gelmiştir. 1992’de Brezilya’nın Rio kentinde toplanan Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı Dünya Zirvesinde tüm ülkeler tarafından kabul edilen Gündem 21 Eylem Planı’nda küresel ölçekte BKAY Politika ve Eylem Planı yer almıştır [Web 12, 2016]. UNEP- Birleşmiş Milletler Çevre Programı’nda BKAY konusu ele alınmış, Barselona Konvansiyonu ile Akdeniz Eylem Planı çalışmaları bağlamında edinilen bilgi ve deneyimden de yola çıkarak Gündem 21 dokümanında yer alan kararların yaşama geçirilmesi için somut ilkeler, esaslar ve yöntemler öneren “Kıyı Alanlarının Bütünleşik Yönetimi İçin Kılavuz” hazırlanmıştır.

1992 yılında Rio de Janeiro zirvesinde alınan kararlara uygun olarak, Barselona Sözleşmesi 1995 yılında, deniz çevresinin yanı sıra, kıyı alanlarını da kapsayacak biçimde genişletilmiş ve sürdürülebilir kalkınma hedefi, halkın katılımı, çevresel etki değerlendirmesi gibi unsurlar eklenmiştir. “Akdeniz’in Deniz Çevresinin ve Kıyı Alanlarının Korunması Sözleşmesi” olarak yeniden düzenlenen ve yürürlüğe giren Barselona Sözleşmesi’ne Türkiye 2002 yılında taraf olmuştur.

1999 yılında Avrupa Komisyonunca hazırlanan Avrupa Mekânsal Gelişme Perspektifinde (ESDP) kıyı alanlarında arazi kullanımlarındaki baskılar, rekabet ve çatışmalar nedeniyle önemli sorunların yaşandığı, çevresel açıdan hassas ve biyolojik çeşitlilik içeren kıyı alanlarının bütünleşik yönetimi çerçevesinde, mekânsal gelişim stratejilerinin bölgesel ve çevresel etki değerlendirmeleri esas alınarak belirlenmesi gerekliliği vurgulanmıştır [EC, 1999]. Yine aynı yıl hazırlanan Avrupa Bütünleşik

Kıyı Yönetimi Strateji Belgesi'nde, 2000-2005 dönemi kıyı alanları planlaması ve yönetimi ile ilgili ana ilkeler ortaya konmuştur [Çakır, 2012]. Bu çerçevede, Avrupa'daki kıyı bölgelerinin doğal, sosyo-ekonomik ve kültürel kaynaklarının bozulması sorunlarıyla karşı karşıya olduğu belirtilerek, sürdürülebilir kıyı gelişimini sağlamak üzere kıyı alanları için uzun vadeli ve sektörler arası bir perspektiften, kara ve deniz bileşenlerini bütünleştiren ve tüm paydaşları sürece dahil eden aktif ve katılımcı bir planlama süreci tanımlanmıştır [Web 16, 2016]. Avrupa Konseyi'nin Altıncı Topluluk Çevre Eylem Programında, sürdürülebilir kalkınma stratejisi ve kıyı alanları yönetimine ilişkin temel ilkeleri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- Deniz ve kara parçalarını içeren doğal kaynakların sürdürülebilir yönetiminin ekosistem yaklaşımına dayalı bütünlüğünün ve işlevselliğinin korunması,
- Kıyı alanları için iklim değişikliği, deniz seviyesinin yükselmesi, fırtınaların getireceği tehlikelerin yarattığı tehditlerin tanımlanması,
- Kıyı yerleşimlerinin kültürel miraslarının korunmasını içeren ekolojik kıyı koruma tedbirlerinin alınması,
- Sürdürülebilir ekonomik fırsatların ve istihdam seçeneklerinin oluşturulması,
- Yerel toplulukların kültürel ve sosyal özelliklerinin korunması,
- Halk için hem rekreasyon hem de estetik amaçlı erişilebilir alanların tasarlanması,
- Deniz-kara etkileşiminin yönetilmesinde, deniz ve kara ile ilgili eylem programlarının koordinasyonunun sağlanması.

1980'lerde çok sektörlü bir yaklaşım benimsenerek uygulamaya başlanan ve sürdürülebilir gelişme için önlem alıcı ve uyarlanmış bir bütünsel kaynak yönetim süreci olarak tanımlanan bütünleşik kıyı alanları yönetimi süreci, kıyı ekosistemlerinin ve peyzajının hassas doğasını, faaliyetlerin ve kullanımların çeşitliliğini ve etkileşimlerini tüm faaliyetlerin kıyı ile uyumunu dikkate alan sürdürülebilirlik temelli dinamik bir süreçtir [Çakır, 2012].

Kıyı alanları tüm dünyada yüksek ekonomik kalkınma potansiyeline, zengin kaynak çeşitliliğine, kültürel, tarihi ve doğal güzelliklere, çok sayıda gelişme ve kullanma seçeneğine, kaybedilme riski yüksek doğal alanlara ve ekosistemlere sahip, hassas sistemler olarak kabul edildiğinden, bu alanların korunması, kaynaklarının

sürdürülebilir kullanımı için akılcı yönetimi ve Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi çalışmaları günümüzde de son derece önemli hale gelmiştir [Çakır, 2012]. Bu çerçevede; kıyılardan yararlanma esasları, kıyı planlama ilkeleri, kıyı ekosistemi ve hassas alanların korunması, kıyılarda kirliliğin kontrolü ve önlenmesi, kıyılarda afet yönetimi ve iklim değişikliği etkilerine hazırlanılması, kıyı alanları envanterlerinin oluşturulması ve kıyı alanları yönetiminin finansmanı gibi konular öne çıkmaktadır.

Bütünleşik kıyı alanları yönetiminin amaç ve hedefleri şu şekilde ortaya çıkmaktadır [Web 12, 2016]:

- Sürdürülebilir ekonomik fırsatların ve istihdam seçeneklerinin oluşturulması,
- Kıyı alanlarında uyumlu ve dengeli kullanımın teşvik edilmesi için tüm sektörleri kapsayan bütünsel politika ve karar alma süreçlerinin geliştirilmesi,
- Kıyı alanlarının, mevcut ve planlanan kullanımlarının ve bunların karşılıklı etkilerinin belirlenmesi,
- Kıyı yönetimi ile ilgili yönetim modeli sisteminin geliştirilmesi,
- Önemli projelerin etkilerinin önceden değerlendirilmesi ve sistematik biçimde gözlenmesi konularını da içeren, proje planlaması ve uygulamasında kıyı kaynaklarını koruyan ihtiyati yaklaşımların benimsenmesi,
- Kıyı ve deniz alanlarının kullanımı sonucunda meydana gelen değer değişikliklerini yansıtan, ulusal kaynak ve çevre muhasebesi gibi yöntemlerin geliştirilmesi ve uygulanmasının teşvik edilmesi,
- İlgili bireylerin, grupların ve örgütlerin mümkün olduğu ölçüde, ilgili bilgilere erişiminin sağlanması, kendilerine uygun düzeylerde planlama ve karar alma süreçlerine katılımı konusunda fırsatların oluşturulması.

Uluslararası strateji belgeleri ve ülke deneyimlerinin ortak sonuçlarına bakıldığında şu genel değerlendirmelere ulaşılabilmektedir [Web 12, 2016]:

- Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi “kıyı alanlarında sürdürülebilir gelişme için, sürekli, önlem alıcı ve uyarlanmış bir planlama ve kaynak yönetimi” olarak tanımlanmaktadır.

- BKAY, kıyı ve etkileşim alanını bir bütün olarak ve tüm yönleri ile ele alan, kavrayan ve gelecek için çok sektörlü, çok disiplinli öngörülerde bulunan bir yaklaşım ve yönetim anlayışıdır.
- BKAY, dinamik ve katılımcı bir planlama sürecini gerektirmektedir.
- BKAY'de ilgili kesimlerin katılımı, amaçların koordinasyonu ve gerekli politikalar ile eylemleri sağlayacak kurumsal ve yasal araçlara gereksinim duyulmaktadır.
- BKAY, sorunları gündeme geldikleri şekliyle değil, daha kapsamlı bir tarzda, yani çevreyi oluşturan tüm bileşenler arasındaki etkileşimi de göz önünde bulundurarak ele almayı gerektirmektedir.
- BKAY'ne ilişkin deneyimler, kıyı alanları yönetiminin amacında bir ortaklaşma olduğunu göstermektedir.
- BKAY süreci, kıyı alanından sağlanan faydayı en çoğa çıkarmayı, kıyıda yer alan faaliyetler arasındaki çatışmalar ile bu faaliyetlerin doğal kaynaklar ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmeyi amaçlamaktadır.
- BKAY bu hedeflerin tekil uygulama ve çabalarla gerçekleştirilemeyeceği, ancak bütünsel ve kapsamlı bir planlama ve yönetim yaklaşımı ile yapılabileceği anlayışından hareket etmektedir.

2.2.2. Kıyı Alanları Planlama Süreci

Kıyı alanlarının planlanması süreci kıyının özelliklerini, kullanım taleplerini ve kaynaklarını içeren stratejiler ve politikalar oluşturarak kıyı alanlarının sürdürülebilir gelişimi için tutarlı bir çerçeve sağlamaktadır [Kay and Alder, 1999]. Kıyı alanlarının planlamasını şekillendiren bir dizi planlama teorisi ve kuramsal yaklaşım olduğunu belirten Kay & Alder, kıyı alanları planlama yaklaşımlarının kıyı yönetimlerinde ekonomik, kültürel, idari ve siyasi koşullara göre biçimlendirildiğini ifade etmektedirler. Kıyı alanları planlama sürecindeki değişimler Tablo 1.de sunulmaktadır.

Tablo 2.1: Kıyı Planlaması Uygulamalarındaki Değişimler.

Eski Planlama Uygulamaları	Gelişmekte Olan Planlama Uygulamaları
Mekanik	Organik/Sibernetik
Dayatılmış kontrol	Kendi kendini örgütleyen/uyarlanabilir
Parçacıl yaklaşım	Disiplinlerarası/bütüncül yaklaşım
İndirgemeci modeller	Karmaşık/olasılıkçı modeller
Kapalı sistemler	Açık sistemler
Araç-sonuç nedenselliği	Alt fonksiyonlar (çoklu nedensellik)
Belirsizliklerin ortadan kaldırılması	Belirsizliklerin kabulüne dayalı öğrenme süreci
Planlama düzeninin oluşturulması	Var olan düzen ile uyum sağlanması
Hiyerarşik düzen	Piyasa türü koordinasyon
Örtüşmeden kaçınılması	Yarı otonom sistemlerin örtüşmesi
Bitiş tarihinin verilmesi	Hedeflerin süreçler doğrultusunda geliştirilmesi
Sabit bir sürecin izlenmesi	Süreçte öğrenme ve esneklik
Doğanın tahrip edilmesi	Doğayla paylaşım /sürdürülebilir gelişme
Geleceğin programlanması	Değişen bir gelecek için esnek çerçeveler
Tutarlı hedefler	Uzlaşmanın sağlanması
Siyasete nötr	Planlama siyasettir
Başkaları için güç	Başkaları ile güç
Kurumsal denetim	Hükümet ile kendi kendine yardım
Monolitik hükümet	Birçok perspektif ve kurumların olduğu hükümet
Rasyonel, doğrusal	Rasyonel, sezgisel
Kemikleşmiş kurumlar	Deneysel yöntemlerin desteklenmesi
Pragmatik veya vizyon sahibi	Pragmatik ve vizyon sahibi

Kıyı planlama sürecinin ilk aşamalarında sorunlar, amaç ve hedefler, olanaklar ve kısıtlamaların tanımlandığı ve alternatiflerin belirlendiği rasyonel planlama modelinin uygulandığı gözlenmektedir [Kay and Alder, 1999]. Bu modelde alternatifler arasından seçimlerin yapılması ve uygulanması genellikle diğer planlama yöntemleriyle gerçekleştirilmekte ve bu yöntemler, planlama sürecindeki katılımcıların değer yargılarına göre değişebilmektedir. Bununla birlikte, 1990'ların başında Avrupa'da da giderek yaygınlaşan uzlaşmacı planlama modeli, Avustralya, Endonezya, Sri Lanka ve Filipinler gibi birçok ülkede de uygulanmıştır. 2000'li yıllarda kıyı alanları planlama sürecinde kamu ve özel sektörün ortak işbirliğine dayanan katılımcı yaklaşımların öne çıktığı görülmektedir [Millsbaugh, 2001], [Bruttomesso, 2001]. Kıyı alanlarının planlanması sürecinde dikkat edilmesi gerekli konular şu şekilde ortaya konmaktadır: Planın, eski ve yeni kullanımlar açısından uyumlu olması, insan ölçeğinin esas alınması, kıyı alanlarına kamu erişiminin sağlanması, kamu ve özel sektörün fon kaynaklarının kullanılabilirdiği, gerçekçi bir projeksiyona dayalı, talepleri karşılayacak, gerçekçi bir iş planının oluşturulması, kıyı planının ve iş takviminin toplumdan geniş ölçüde destek alması, yatırımcılardan önce yerel halkın konsepti benimsemesi, sürdürülebilir bir toplumsal uzlaşmanın sağlanması, kıyı alanı tasarımının kamunun ihtiyaçlarını karşılaması ve yerel değerleri yansıtması.

Halkın planlama sürecine katılımının sağlanması son derece önemli bir faktör olarak görülmektedir ve bu süreçte görüşmeler, anketler ve çalıştaylar sayesinde sosyal anlamda pek çok veri toplanabilmektedir [Sairinen and Kumpulainen, 2006], [Yassin et al. (a), 2011]. Kıyı alanlarının yenilenmesinde toplum vizyonu göz önünde bulundurulduğunda, yeni gelişmeler halkın ortak amaç ve beklentilerini karşılayabilmektedir. Başarılı bir kıyı gelişimi için planlama sürecinde; ekonomik, çevresel ve toplumsal hedeflerin bütünleştirildiği bir vizyonun oluşturularak, bu vizyonun aşama aşama uygulanabilir olması, küçük deneyimlerle başlanarak kamunun istekleri doğrultusunda gözden geçirilmesi son derece önemli olmaktadır.

Kıyı alanları planlamasında üzerinde durulması gereken en temel konu sürdürülebilirliktir ve yirminci yüzyılın sonlarına doğru dünyanın kıyı yönetim programlarında sürdürülebilirlik egemen bir paradigma olarak karşımıza çıkmaktadır [Kay and Alder, 1999]. Doğa rezervleri, tarihsel ve kültürel değerler mutlaka korunmalı, doğal çevreye uyumlu, kapasite sınırları içinde planlama ve tasarım gerçekleştirilmelidir. Doğal peyzajın korunmasına odaklanılmalı, kültürel öneme

sahip unsurlar korunmalı ve geliştirilmelidir [Zyl, 2009]. Planlama sırasında doğal faydalar ve insani gereksinimler dengelenmelidir. Arazi kullanım planlaması ve sürdürülebilirlik her zamankinden çok içi içe yer almakta ve sürdürülebilirlik ile ilgili fikirler, prensipler ve politikalar her yerde görülebilmektedir [Lang, 2012].

Eylül 2000’de “The International Centre Cities on Water” konferansında dünyada sürdürülebilir kentsel kıyı gelişimi için aşağıda belirtilen 10 temel ortaya konmuştur [Bradbury, 2010]:

- i) Su ve çevrenin niteliği korunmalıdır. Dere, nehir, kanal, göl, koy ve deniz suyu kalitesi tüm kıyı gelişmeleri için ön koşuldur ve yerel yönetimler bu konuda sorumluluk almalıdır.
- ii) Kıyı alanları kentin ayrılmaz bir parçası olarak düşünülmesi ve kentin canlılığına katkı sağlamasıdır. Su, kentsel peyzajın bir parçası olduğundan, ulaşım, eğlence, kültür gibi işlevler için kullanılmalıdır.
- iii) Tarihi kimlik bir alana karakter verir. Su, kent, olaylar, landmarklar, doğanın ortak mirası kentin kıyı alanlarına yeniden karakter ve anlam vermek için kullanılmalıdır. Endüstriyel geçmişin korunması sürdürülebilir gelişmenin ayrılmaz bir parçasıdır.
- iv) Karma kullanım öncelikli olmalıdır. Kıyı alanlarında kültür, ticaret ve konut kullanımları yer almalıdır. Suya erişim öncelikli olmalı, konut mahalleleri işlevsel ve sosyal olmalıdır.
- v) Kamu erişimi ön koşuldur. Kıyı alanları hem fiziksel, hem görsel açıdan her yaşta ve gelirden yerel halka ve ziyaretçilere erişilebilir olmalıdır.
- vi) Kamu-özel ortaklıklar planlama sürecini hızlandırmaktadır. Yeni kıyı gelişimleri kamu-özel ortaklığında planlanmalıdır. Kamu idareleri tasarım ve altyapı kalitesini garantilemelidir ve sosyal dengeyi sağlamalıdır. Özel geliştiriciler piyasa bilgilerini temin etmek ve gelişimi hızlandırmak için sürece baştan dahil edilmelidir.
- vii) Halkın katılımı sürdürülebilirlik için önemli bir unsurdur. Kentler sürdürülebilir kıyı gelişimlerinden sadece ekonomik ve ekolojik anlamda değil, sosyal anlamda da fayda sağlamalıdır. Toplum, projelerin başından itibaren bilgilendirilmeli ve toplantılara dahil edilmelidir.
- viii) Kıyıların yenilenmesi uzun dönem projelerdir. Kıyıları adım adım geliştirilmelidir ve kent kendi potansiyellerinden yararlanmalıdır. Birden fazla

konuya yer verilmelidir, mimari, kamusal alan, sanat gibi. Kamu yönetimleri, bağımsız ekonomik döngülerin kontrolü ve kısa vadeli çıkarların engellenmesi için politik düzeyde tepki vermelidirler.

ix) Canlandırma devam eden bir süreçtir. Tüm master planları kıyı alanlarının içerdiği anlam ve işlevsel ilkelerin detaylı analizine dayalı olmalıdır. Planlar esnek, değişime adapte olabilecek şekilde ve ilgili tüm disiplinleri bir araya getirecek nitelikte olmalıdır. Sürdürülebilir büyüme sistemini teşvik etmek için, kıyı yönetimleri ve işletmeler eşit önceliğe sahip olmalıdır.

x) Kıyı alanlarının yeniden gelişimi kompleks bir iştir ve farklı disiplinlerden profesyonelleri gerektirmektedir. Farklı disiplinler arasında bir ağ kurulmalı ve bilgi akışı sağlanmalıdır.

Kıyı alanlarının planlanması ve yenilenmesi süreci siyasi, ekonomik ve piyasa koşullarıyla ilişkili olarak görülmektedir [Radosavljević, 2008], [Zyl, 2009], [Yassin et al. a, 2011]. Kıyı alanlarının gelişme stratejileri toplumsal eğilimlere bağlı olarak değişebilir bir yapıya sahiptir. Mekânsal politikalar ekonomik, sosyal ve çevresel boyutları içine alan sektörler arası bir yaklaşımı gerektirdiğinden, kıyı gelişimleri gibi büyük projelerin hazırlanması ve gerçekleştirilmesi süreci, stratejik bir yaklaşımla öncelikli olarak sorunların tanımlanmasını gerektirmekte ve uzun bir zamana ihtiyaç duymaktadır. Bertsch (2008), kıyı alanlarının planlanmasında izlenecek adımları şu şekilde belirtmektedir:

i) Arazi kullanım planı ile değil, su planı ile başlanmalıdır. Suda gerçekleşen her şey karada olacaklar için belirleyici bir faktördür. Su planı ister liman, rekreasyon, eğlence veya eğitim kullanımları için olsun, karada olduğu gibi heyecan verici ve ekonomik açıdan uygulanabilir olmalıdır. Öncelikli olarak arazi planı geliştirildiğinde, genellikle suya yönelik bir çalışma yapılmamaktadır.

ii) Kıyı alanları karayolları, tren yolları ve insanların oluşturduğu bariyerlerle engellenebilmektedir. Kıyı alanının diğer bölgelerden izole edilmemesi ve kamu erişiminin rahat sağlanabilmesi için erişim ön planda tutulmalıdır.

iii) Kıyı alanı mevcut yapıyla bütünleşmeli, tarih, kültür ve mevcut mimari yapı gelişme stratejilerinin arkasındaki itici güç olmalıdır.

iv) Kamu kullanımları vurgulanmalı ancak özel girişimler de desteklenmelidir. Özellikle büyük ölçekli projelerde kamu-özel ortaklığı gereklidir. Kamu bina ve

mekânları konforlu, güvenli, hoş görünümlü ve toplu taşıma erişimine olanak tanıyacak şekilde geliştirmelidir. Kamu yararı ile yatırımcıların ekonomik beklentileri arasında bir denge sağlanmalıdır.

v) Tüm ilgi grupları sürece dahil edilmelidir. Devlet kurumları, yatırımcılar, sivil toplum örgütleri ve çevre grupları kıyı alanı gelişiminde hak sahibi olmalı ve süreçte yer almalıdır.

vi) Uzun vadeli vizyon ile kısa vadeli gelişim bütünleştirilmeli, büyük projeler yönetilebilir parçalara ayrılarak geliştirilmelidir. Bu sayede paydaşlar ilerlemeyi görerek gelecekle ilgili bir vizyon sahibi olabilirler.

Kıyı alanlarının uzun yıllardır kentin bütününe kapsayan yenileme stratejilerinden ayrı tutulduğunu belirten Kotval and Mullin (2010), kentsel gelişme stratejilerinin belirlenmesi sürecinde kıyı alanlarının önemini ve eşsizliğinin anlaşılmasının son derece önemli olduğunu vurgulamaktadır. Kıyı alanlarının potansiyelinin ortaya konulmasında kıyı alanının karakteri ve kıyıda yer alması gereken kullanımların belirlenmesi, suyun eşsiz bir nitelik olarak değerlendirilmesi ve suyla bağlantılı aktivitelerin vurgulanması gerekmektedir. Kıyı alanlarının gelişme stratejilerinin belirlenmesi sürecinde Wang, (2013) aşağıdaki hususların önemine değinmektedir:

- Kıyı alanlarının tanımlanması ve kıyı alanlarının kentin geleceğindeki rolünün belirlenmesi,
- Kıyı alanı master planlarının hazırlanması, planlamanın ilk aşamalarından itibaren toplumun, yatırımcıların ve geliştiricilerin sürece dahil edilmesi,
- Planlama sürecinde kamu kurumları, özel kuruluşlar ve sivil toplum örgütleri ile işbirliği yapılması,
- Kıyı alanı master planının finansal riski azaltacak ve piyasa değişikliğine yanıt verecek şekilde ele alınması ve gözden geçirilmesi,
- Kıyı alanlarının fiziksel ve ekonomik koşullarının geliştirilmesi için kıyı alanı projelerinin teşvik edilmesi.

Kıyı gelişiminde belirgin kurallar olmadığını vurgulayan Wang and Wang (2008), “The Researches on Sustainable Development of Urban Waterfront” adlı

çalışmalarında, planlama, tasarım ve ekolojik anlamdaki eksiklikleri aşağıdaki başlıklar altında ele almaktadırlar:

- Kıyı alanı ve kent arasında entegrasyonun sağlanamaması ve kıyı alanlarının kullanımında fonksiyonel eksiklik: Kıyı alanlarında yapılmış ve yapılmakta olan projelerde bütünsellikten çok görselliğe önem verme eğilimi söz konusudur. Bu şekilde kent ve kıyı arasındaki geçiş bölgelerinde, kıyı-kent entegrasyonunda ve fonksiyonel elemanların kullanımında sorunlar yaşanmaktadır. Kıyı kullanımında uyumlu bir açık alan sisteminin oluşması sağlanamamakta ve çeşitliliği sağlayan sosyal aktivitelere yer verilmemektedir.
- Kıyı alanlarının gelişiminde yaklaşımlardaki farklılıklar-dengesizlikler: Kıyı alanlarına yapılan müdahalelerde, yapılan işlemlerin sonuçlarının neler olacağı düşünülmemekte ve olumsuz sonuçlarla karşılaşılabilir. Örneğin; taşkınları engellemek için kullanılan yanlış kanal yapısı kara ve su arasındaki değişimlere engel olabilmekte ve sınırda yaşayan canlılara ve kıyı ekosistemine zarar verebilmektedir.
- Kopya mekanların oluşması ve yerel özelliklerin göz ardı edilmesi: Pek çok kentte yerel özellikler göz ardı edilerek, dünyadan güzel görsel etki yaratan kıyı alanları ve peyzajlar taklit edilmektedir. Bu durum suyun orijinal karakterinin yok olmasına neden olmaktadır. Sürekli ve basit tekniklerle oluşturulan kıyı alanları yerel kültürün de olumsuz etkilenmesine, zamanla kentlerin kimliklerini kaybetmesine neden olmaktadır.
- Belirsiz ekoloji konsepti: Kentsel kıyıları çoklu ekosistemleri barındırmaktadır ve ekolojik denge açısından planlama aşamasında toprak, su, bitki, hayvan, ekolojik öğeler göz önünde bulundurulmalıdır. Buna rağmen kentlerin çoğunda, yerel yönetimlerin ve tasarımcıların belirlemiş oldukları belirgin bir ekolojik tasarım yaklaşımı bulunmamaktadır.
- Tasarım aşamasında kıyıdaki kullanımların lokasyonlarının belirlenmesindeki eksiklik: Kıyı alanları genellikle kentin yapısal özelliklerinden sıyrılmış şekilde açık alanlarda konumlanmış durumdadır. Kıyı alanlarının tasarımı, kullanıcıların psikolojik yapıları ve istekleri düşünülmeden, görsel form öncelikli düzenlenmektedir. Kıyı alanlarındaki fonksiyonların konumlandırılmasında kullanıcı istekleri değerlendirilmemektedir.

- Ulaşım sisteminin sağlıklı kurulamaması: Kıyıda yer alan yollar genellikle kıyı ile kent arasındaki bütünlüğü bozmaktadır. Kıyı alanlarında yer alan pek çok yürüyüş yolu ve tesis trafik yolları nedeniyle kesintiye uğramaktadır.
- Yönetim eksikliği: Kıyı alanlarındaki projeler, yönetsel sınırlar nedeniyle parçacıl düzenlenebilmektedir. Bazen suyun iki farklı yanı bile farklı yönetimlere ait olabilmektedir. Kıyı alanlarında süreklilik ve peyzaj göz önünde bulundurulmalıdır.
- Planlama ve tasarımda sürdürülebilir gelişim açısından esneklik eksikliği: Tasarım ve planlamada ekonomik yararın öne çıkması esnekliği azaltmakta ve bu durum kıyı alanlarındaki sürdürülebilir gelişmeyi olumsuz etkilemektedir.

2.3. Dünyada Kıyı Alanı Yenileme Projelerinin Gelişimi

Mekânsal ve sosyo-ekonomik düzendeki değişimler, 1960'li yılların ortalarından itibaren kentsel kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesinde önemli fırsatlar sunmuş, Amerika, İngiltere ve pek çok ülkede kıyı alanları kentsel yenileme projelerinin uygulandığı ortak alanlar haline gelmiştir [Jones,1998]. İlk olarak Amerika'da başlayan bu sürecin gelişiminde; artan boş zamanlar için daha fazla rekreasyon ve aktivite çeşitliliğine ihtiyaç duyulması, özellikle eski liman bölgelerinde yer alan tarihi ve mimari mirasın korunma ihtiyacı, kıyı ekolojisi ile ilgili artan çevresel ve sosyal kaygılar, hükümetin kentsel dönüşüm ve kalkınma eylemlerini vergi teşvikleriyle desteklemesi gibi pek çok faktör etkili olmuştur.

Önceleri yolcuların ve malların hareket yeri olan kıyı alanları kargo taşıması, balıkçılık, gemi yapımı ve tamiri gibi denizcilik endüstrisine hizmet ederken, giderek ticaret ve kentsel fonksiyonları da içeren düzenlemelere ev sahipliği yapmaya başlamıştır [Rafferty and Holst, 2004]. Sanayinin dönüşümü ve yeniden yapılandırılması sürecinde, kıyı alanı yenileme çalışmalarının ilk örnekleri, özellikle eğlence ve ticarete yönelik düzenlemelere odaklanırken, zamanla barınma, çalışma ve farklı insan aktivitelerini kapsayan karma kullanımlı (kafe, restoran, eğlence alanları, rekreasyonel alanları, kültürel turizm vb.) düzenlemeleri de içine alacak şekilde gelişmiştir [Romein 2005], [Abulnour, 2012].

Günümüzde, konut, hizmet, kültür, yaratıcı endüstriler, eğlence, alışveriş gibi tamamlayıcı fonksiyonları içeren projeler başarılı kıyı alanları gelişimi için ön koşul

olarak kabul edilmekte ve kıyı alanları post-endüstriyel kentsel ekonomilerin dinamik düğüm noktaları olarak görülmektedir. Kıyı alanları yenileme projeleri; mekânlar, kullanımlar ve vizyonlar arasındaki ilişkileri şekillendirerek, liman, kent fonksiyonları ve bunların ekonomik, çevresel, sosyal yönlerini araştırarak olağanüstü fırsatlar sunmaktadır [Giovinazzi and Moretti, 2010]. Kentsel kıyı alanlarındaki gelişimler, özellikle kentsel sorunların çözümü, küresel sermayenin çekilmesi ve kentler arası yarışta önemli bir araç olarak görülmektedir [Oakley, 2011], [Smith and Ferrari, 2012]. Bununla birlikte, bu alanlar politik ve ekonomik trendlerin desteklediği ve kozmopolit kent yaşamını yansıtan imaj bölgeleridir. Sosyal açıdan bakıldığında ise, kültürün, mekanların, tesislerin yer aldığı aynı zamanda toprak ve suyla ilgili yeşil stratejilerin geliştirilmesi yoluyla ekolojik modernleşmenin sağlandığı kentsel yaşam kalitesini yükselten rekabetçi bölgelerdir.

Liman ve kıyı alanlarının yenilenmesi süreci, dünya çapındaki ekonomik yeniden yapılanma, kıyı alanlarındaki sanayinin üretim ve organizasyon sürecindeki teknolojik değişimler ve global hiyerarşide kentler arasındaki yarış ile yakından ilgilidir [Schubert, 2011]. 1960'ların sonlarında ekonomik üretim sistemlerinin global ölçekte reorganize olması ve teknolojik yenilikler liman ve kıyı alanlarındaki sanayinin geri çekilmesine neden olmuştur. Limanların ve kıyı endüstrilerinin kıyıyı terk etmesi ile yeni kullanımlar yerini almaya başlamıştır. Sanayileşme, de-industrialization ve post endüstriyel dönemde bir dizi mücadeleye sahne olan kıyı alanları, kentlerin post endüstriyel topluma doğru dönüşüm sürecinde önemli fırsatlar sunmaktadır. Kıyı alanlarının yenilenmesi süreci ve yaşanan mekânsal ve sosyal değişimler, sanayileşmeden bilgi temelli ekonomilere ve post endüstriyel topluma geçişi sembolize etmektedir.

Dünyada kıyı alanlarındaki değişim ve yenileme süreci incelendiğinde, iki farklı planlama yaklaşımının ortaya çıktığı görülmektedir [Harms, 2007]. Bunlardan ilki; geleneksel limanların yeniçağın gemi ve konteynerlerinin gereksinimlerini karşılayacak ve gerekli ulaşım altyapısını sağlayacak şekilde dönüşümünü, ikincisi ise; eski liman kullanımlarının yeni arazi kullanımlarıyla (kentsel hizmetler, ofis, konut, rekreasyon vb.) yer değiştirmesini esas alan planlama ve kentsel tasarım projelerini içermektedir. Kıyı alanlarının yeniden yapılandırılması ve yenilenmesine ilişkin projeler literatürde dört farklı evrede ele alınmaktadır [Schubert, 2009]. Bu evreler birbirinden kesin sınırlarla ayrılmamakla birlikte, kıyı alanlarının yenilenmesi

sürecinde farklı stratejiler ve yaklaşımlar benimsenmesi nedeniyle birbirinden farklılaşmaktadır [Senlier et al., 2015].

2.3.1. İlk Jenerasyon Projeler- 1960's

İlk jenerasyon projeler 1960'ların ortalarında liman bölgelerinin terk edilmesi nedeniyle Kuzey Amerika'da (Baltimore, Boston and San Francisco) ortaya çıkmıştır [Shaw, 2004], [Schubert, 2009]. Bu evrede, planlama deneysel bir yaklaşımla ele alınarak yeni bir görev üstlenmiş ve kıyı alanı düzenlemeleri post-endüstriyel döneme geçişin sembolü olarak görülmüştür. Kıyı alanlarındaki yeni kullanımlar çoğunlukla turistik tesisler, oteller ve ofis kullanımları olarak ortaya çıkmıştır. Bu ilk kıyı gelişimi projelerinin en etkili örnekleri Baltimore Inner Harbour, Boston Quincy Market, New York Pierhead Building, San Diego Kıyı Alanı, San Fransisco Giradelli Meydanı ve Pier 63 olarak literatürde yer almaktadır [Papatheochari, 2012].

Baltimore Inner Harbour kıyı alanı gelişimi çeşitli açılardan başarılı bulunmaktadır [Wang, 2003]. Kamu kurumları ve özel organizasyonların gelişme stratejileri konusunda bir anlaşmaya varmasına olanak sağlayan bir networkün oluşturulması, yarı kamusal kurumların varlığı, özel yatırımcıları çekmek için finansal teşvikler gibi farklı yaklaşımların benimsenmesi, kent imajını geliştirmek için tasarım yarışmalarının düzenlenmesi, kamu tarafından belirlenen tasarım kriterlerinin uygulanması konusunda sıkı bir denetimin sağlanmış olması vb. (Şekil 2.1) [Web 19, 2017]. Diğer yandan, birçok başarısına rağmen, Baltimore kıyı alanı yenileme süreci, sosyal açıdan önemli eleştiriler almıştır. Projenin yarattığı iş olanaklarının düşük gelir grubundan ziyade banliyö sakinleri tarafından kullanılması, turizmin getirdiği refah sonucu mevcut işçi sınıfının yaşam maliyetinin artması ve büyük çaplı bir soylulaştırma baskısıyla karşı karşıya kalmaları bu eleştirilerden bazılarıdır.

Boston kıyı alanı gelişimi ile New York Battery Park City ilk jenerasyon projelerin diğer iki önemli örneğidir. Önemli bir finans merkezi niteliğinde olan Boston kıyı alanı, konut, eğlence ve ticaret kullanımlarını geliştirerek, kent ile kıyının tekrar bütünleşmesini ve kamu yararını esas alan bir gelişimi hedeflemiştir. Kıyı alanında kamu mülkiyetinde büyük arazilerin yer alması, kurumlar arası

işbirliğinin oluşturulması ve kıyı alanı gelişim planının hazırlanması uygulamada başarı getiren etmenler olmuştur.



Şekil 2.1: Baltimore Inner Harbour Kıyı Alanı.

New York Battery Park City için ise iki master plan geliştirilmiş ve kentsel tasarım rehberi hazırlanmıştır. Kent ile kıyı bir dizi kamusal açık alanlarla birbirine bağlanmış ve yüksek kalitedeki kamusal mekânlar diğer kıyı gelişimleri için model oluşturmuştur.

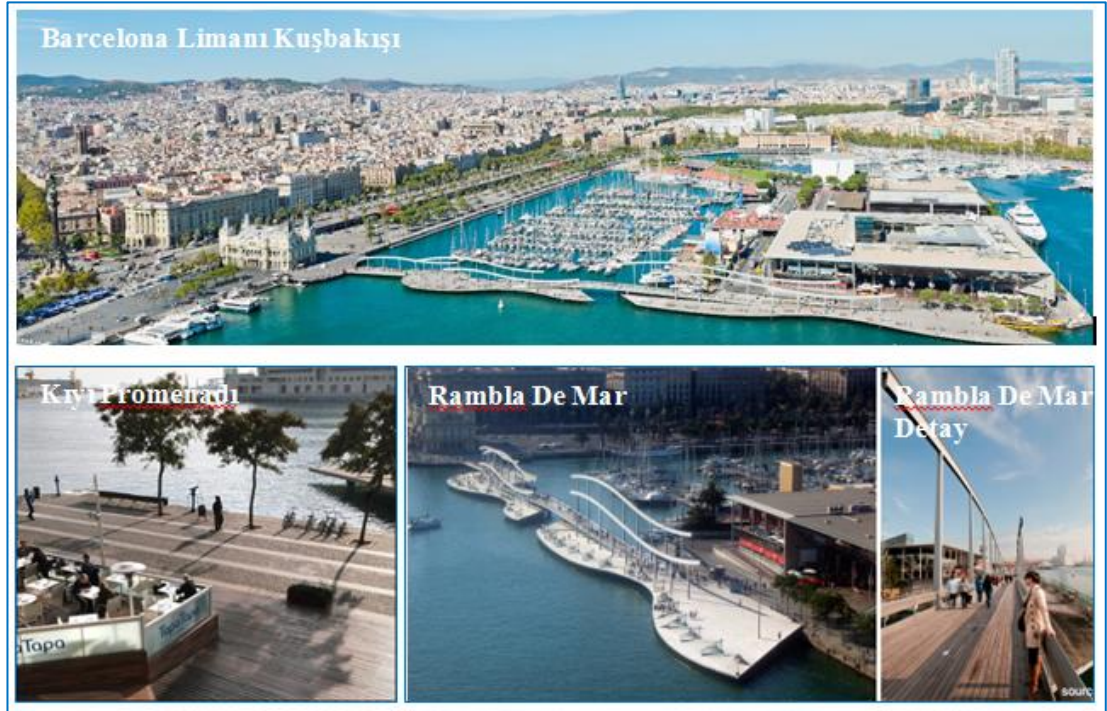
Kentsel yenilemenin en erken örnekleri olarak bu ilk jenerasyon kıyı alanı projeleri, İskandinavya, İngiltere, Hollanda, İspanya, Avustralya, Japonya, Latin Amerika, Güney Afrika gibi birçok ülkede kıyı gelişim projelerini etkilemiştir.

2.3.2. İkinci Jenerasyon Projeler- 1980's

1980'lerin başında konteyner taşımacılığındaki dramatik değişimler nedeniyle, pek çok liman bölgesinde, gemi ve konteynerlerinin gereksinimlerini karşılayacak kıyı alanı dönüşümleri gündeme gelmiş ve daha büyük ölçek ve boyutta yenileme projeleri yaygınlaşmıştır [Schubert, 2009]. Post-endüstriyel kıyı gelişimlerinin bu ikinci evresinde; projelerin ana temasını kıyı alanları boyunca ofis ve boş zaman aktivitelerini içeren karma kullanımlar oluşturmuştur. Londra, Barselona, Sidney, Toronto, Cape Town, Singapur, Shanghai gibi dünya kentlerine yayılan bu

dönemdeki projeler, kamu-özel ortaklığının oluşturulması ve özel yatırımların kullanılmasında yeni yaklaşımlar getirmiştir [Shaw 2004], [Schubert, 2009]. Avrupa’da Londra ve Barselona gibi kentlerin kıyı alanlarının yenilenmesinde, Kuzey Amerika planlama ve kent yönetimi geleneğinden farklı olarak konunun bölgesel ölçekte ele alındığı görülmektedir.

Barselona Port Vell Projesi, planın ve mimarların yönlendirdiği bir süreçte, 1992 Olimpiyat oyunlarının kentte gerçekleşmesini de önemli bir fırsat olarak değerlendirerek kente yeni bir kimlik ve dinamizim kazandırılması, su kıyısında yeni bir Avrupa kenti oluşturulması amaçlarını kıyı alanı gelişimi ve uzun dönem planlama stratejileri ile bütünleştiren önemli bir örnektir [Yerliyurt, 2008]. Uygulanan kentsel yenileme modeli, plancıların 1970’lerde “Yeni Barselona” fikrini oluşturmaları ile başlamış, gelişme süreci içinde niteliksel planlama ve stratejik mekânsal planlama yaklaşımı ve 1990’larda Olimpiyat Oyunları sonrası özel sektör ve esnek planlama anlayışı ile devam etmiştir (Şekil 2.2) [Web 17, 2017].



Şekil 2.2: Barcelona Port Vell Projesinden Genel Görünümler.

Singapore, Shanghai, Hong Kong gibi Asya metropolisleri ise, globalleşmenin zorlamalarına karşı hızlıca uyum sağlayarak, kolonial yapıdan bilgi ve hizmet temelli merkezlere dönüşmeye başlamışlardır (Şekil 2.3) [Schubert, 2009].



Şekil 2.3: Singapore ve Shanghai Huangpu Kıyı Alanı Gelişimi.

Bu ikinci evrede, mimarlar, plancılar ve yatırımcılar kıyı alanı projelerinde yeni ve hâkim bir tarzı izlemekle birlikte, ‘beton perdeler-‘concrete curtains’ olarak bilinen bu tarz ağır bir şekilde eleştirilmiştir [Schubert, 2009]. Diğer yandan, tüm dünyadaki kıyı alanı düzenlemelerinde, zayıf planlama ve uygulamalar nedeniyle Sidney’den Toronto’ya kadar birçok kıyı alanında monoton, tekdüze ve birbirine benzer sonuçların ortaya çıktığı gözlenmektedir.

2.3.3. Üçüncü Jenerasyon Projeler- 1990’s

1990’ların başında kıyı alanı gelişimlerinde farklı yaklaşımların benimsendiği görülmektedir [Schubert, 2009]. Oslo, Rotterdam ve Gothenburg gibi Avrupa liman şehirlerinde katılımcı planlama metodları kullanılmış ve yerel halk planlama sürecine dahil edilmiştir. Kıyı alanlarının yeniden yapılandırılmasında; adım adım planlama ve tasarım yaklaşımı (step-by-step approach), kentsel tasarım yarışmaları ve master planlar etkili olmuştur. Sıklıkla, olimpiyat oyunları (Barselona), akvaryum ve müze gibi kültürel ve boş zaman aktivitelerini içeren etkinlikler kıyı alanlarının yeniden canlandırılmasında organize edilmiştir. Londra, Barselona, Liverpool, Bristol, Amsterdam, Dublin, Berlin, bu dönemde Avrupa’da başarılı kıyı düzenlemelerinin gerçekleştiği önemli kentlerdir [Wang, 2003].

Rotterdam örneği, maceracı bir mimari ve iyi yönlendirilmiş gelişme stratejileri ile farklı bir tarzı yansıtmıştır [Shaw, 2004], [Doğan, 2005]. İkinci Dünya Savaşı sonrası büyük ölçekli yenileme projelerinin gerçekleştirildiği kentte, limanın fonksiyonlarını yitirmesi nedeniyle 1991 yılında şehir konseyi tarafından kentin ekonomik gelişimini sağlamak üzere Kop Van Zuid bölgesinde konut, ofis, kamusal

mekânlardan oluşan yeni bir arazi kullanım planı hazırlanmıştır. Bu plan 1993 yılında eyalet hükümeti tarafından da kabul edilmiştir. Kop Van Zuid kıyı yenileme çalışmaları hizmetler sektörünün ve geleneksel endüstrilerin düşüşte olduğu pek çok kentte yankı uyandırmıştır (Şekil 2.4) [Web 51, 2017].



Şekil 2.4: Rotterdam, Kop Van Zuid Bölgesi.

Proje kapsamında konut alanları, ofis alanları, servis alanları, eğitim alanları, rekreasyonel alanlar, özel kullanıma ve kamuya ait otopark alanları tasarlanmıştır. Planlama sürecinde katılımcı bir yaklaşım benimsenmiş; arazi kullanım, planlama ve kentsel tasarımdan sorumlu Rotterdam Kent Planlama ve Konut Departmanı, arazi yönetimi ve finansal yönetimden sorumlu Rotterdam Kent Geliştirme Kurumu, inşaat mühendisliği, ulaşım gibi alanların bağlı olduğu departmanlar, alandaki arazi sahipleri ve özel sektör girişimcilerinden oluşan geniş grup ile ortak toplantılar yapılmıştır. “Kurumsal uyum” ve “yenilikçi” planlama anlayışı ve farklı kurum ve işletmeler arasında işbirliği ve koordinasyona dayalı karar verme süreçleri limanı kentin ayrılmaz bir parçası haline getirmiştir [Jelovac, 2013]. (Şekil 2.5) [Web 51, 2017].



Şekil 2.5: Rotterdam Kıyı Alanı Gelişimi.

Liverpool kıyı alanı yenileme projesi, 1970'lerden itibaren endüstriyel üretimin ve nüfusun önemli ölçüde azalması sonucu, tarihi kent merkezi, tersaneler ve mevcut antrepo-depo yapılarının yeniden işlevlendirilmesini, merkezde kültürel ve eğlence odaklı düzenlemelerin yapılmasını ve marina fonksiyonunun getirilmesini içermiştir (Şekil 2.6) [Web 35, 2016].



Şekil 2.6: Liverpool Kıyı Alanı Gelişimi.

Liverpool merkezinin yeniden canlandırılmasını gerçekleştirmek için kamu ve özel sektör işbirliği ile bağımsız bir şirket olan Liverpool Vision kurulmuştur. Avrupa'dan ve hükümetten aldığı kaynakla yeni yatırımları çekmek ve yeni iş imkânları yaratmak amacıyla çalışmalarını yürüten bu şirket 2000 yılında, "Strategic Regeneration Framework" hazırlamıştır. Bu dokümanda, Liverpool Avrupa'nın önde gelen şehirlerinden biri olarak tanımlanmış, su kenarının önemi vurgulanarak, ulusal ve uluslararası konferans ve eğlence turizminin geliştirilmesine yönelik stratejiler benimsenmiştir.

Dublin Docklands kıyı yenileme projesi, teknolojik, ekonomik, mimari, sosyal ve kültürel değişim arasındaki kompleks ilişkilerin bir örneğini oluşturmuş, kentin dinamik ve gelişen yeni imajı ile bir dünya şehri olmasını hedeflemiştir [Doğan, 2005]. Kıyı alanının dönüşümü, günlük yaşamın gereksinimleri ile geleceğin vizyonlarını bir araya getirerek, hem alanın endüstriyel mirasını korumayı amaçlamış hem de yeni tarz bir mimari yaklaşımı sergilemiştir. Projede toplam 147.300 m2lik alan ofis, perakende satış alanı, konut alanı, müze, sosyo-kültürel ve eğlence aktivitelerini içerecek şekilde tasarlanmıştır (Şekil 2.7) [Web 20, 2016].



Şekil 2.7: Dublin Docklands Projesi.

Marsilya kıyı yenileme projesi, üçüncü jenerasyon projelerinin diğer bir örneğini oluşturmaktadır. Kıyı yenileme projesi kapsamında deniz ticaretiyle ilgili kültürel mirasın önemli bir parçası olan antrepolar kültür ve ticaret merkezlerine dönüştürülmüştür [Web 5, 2016]. 1991'de Mimar Eric Castaldi tarafından başlatılan

projenin ilk etabı 2013 yılında tamamlanmıştır. Projede Joliette Meydanı ve Akdeniz Meydanı'nın arakesitinde, hem iki bölgeyi, hem de rıhtım ve kenti birbirine bağlayan alanlar oluşturulmuş, kamunun kıyıya erişimine ve tarihi ve kültürel değerlerin korunmasına özel önem verilmiştir [Jelovac, 2013]. Planlama sürecinde toplumun fikirlerini içeren ve stratejik gelişmeyi hedefleyen olası senaryolar değerlendirilerek katılımcı planlama yaklaşımları uygulanmıştır.

2.3.4. Dördüncü Jenerasyon Projeler- 2000's

Yeni bin yılın başlangıcı ile birlikte 4. evre projelerin ortaya çıktığı görülmektedir. Kamu-özel girişim ortaklığı ve profesyonel planlama yönetiminin benimsendiği bu dönemde, kıyı alanı kentleri kendine özgü liman mirasını temel alan yeni kent pazarlama stratejileri ile global ölçekte rekabet etmektedir. Günümüzde kıyı yenileme projelerinde lüks konutlar ve karma kullanımlar hakimdir. Avrupa'daki liman kentlerinde, kıyı alanları gelişiminde planlama kültürü, gelecekteki planlama stratejileri, uygulama ve sonuçlar açısından büyük farklılıklar olmakla birlikte, son yıllarda küçük ölçekli ve proje esaslı dönüşüm projelerinden bölgesel yaklaşımların esas olduğu planlama yaklaşımına doğru bir geçişin yaşandığı gözlenmektedir [Wonneberger, 2011]. Londra Docklands, Rotterdam, Hamburg Hafencity, Danimarka Aalborg ve Odense Kıyı Alanı, Edinburg Leith Dock ve Granton Limanı, Bordeaux, Kopenhag Nord Havnen, Manchester MediaCityUK ve Londra Paddington Waterside bu evrenin dikkat çeken kıyı alanı yenileme projeleridir.

Hamburg kent merkezine yakın bir konumda yer alan Hafencity kıyı alanının yenilenmesinde; kentin ekonomik ve mekansal çekiciliğinin artırılması, karma arazi kullanımının oluşturulması ve kentin uluslar arası imajına katkı sağlanması amaçlanmıştır (Şekil 2.8) [Schneider, 2010], [Smith and Ferrari, 2012]. Kentin kıyı alanı ile bağlantısının güçlendirilmesi, kent için yeni iş, sosyal ve kültürel olanakların geliştirilmesini hedefleyen Hafencity Master Planı 2000 yılında Hamburg Senatosu tarafından kabul edilmiştir. Kıyı alanının sürdürülebilir gelişiminde aşağıdaki stratejik konular önem kazanmıştır:

- Sürdürülebilir yaklaşım, endüstri alanının dönüşümü, sürdürülebilir karma arazi kullanımı, termal enerji kullanımı, yeşil bina tasarımı ve teşvikleri ‘Eco-Etiket’.
- Merkez ve doğu Hafencity’de karma kullanımlı binaların en az %30’ unun Gold Hafencity Eco-Etiket koşullarını sağlaması.
- Planlama, mülkiyet, alan kullanımı, kentsel yapı ve kamusal açık alanlar, program alanları.

Planlama ve uygulama süreci gelecekte tahmin edilemeyen durumlara karşı uyum sağlayabilecek esnek bir süreç olarak düşünülmüştür. Projeyi ve altyapıyı finanse etmek amacıyla özel bir fon oluşturulmuş ve uygulama sürecinde kamu yardımları öngörülmüştür. Gelişme süreci bir dizi sergi ve görüşmeler ile kamuoyu ile paylaşılmış ve sürece halkın katılımına büyük önem verilmiştir.



Şekil 2.8: Hamburg Hafencity Kıyı Gelişimi.

Danimarka Aalborg kıyı alanı yenileme süreci önemli bir örnek oluşturmaktadır [Kiib, 2012]. 1999 yılında kıyı alanında karma konut ve iş alanları

olarak öngören proje önerisi, kamu alanlarına yönelik kapsamlı stratejiler içermemesi nedeniyle yerel vatandaşların güçlü eleştirilerine maruz kalmıştır. 2000’li yıllarda stratejiler kamu tartışmalarına açılmış, 2004 yılında Aalborg Üniversitesi tarafından Avrupa Birliği’nin desteklediği bir proje ile gelişme stratejileri yeniden ele alınmıştır. Bu süreçte, söz konusu proje ile çeşitli grupların katıldığı atölye çalışmaları ve toplantılar organize edilmiş ve tartışmalar planlama sürecinin yönlendirilmesinde etkili olmuştur. Kıyı alanında konut ve ofis alanlarının özelleştirilmelerini önlemek için karma kullanımların oluşturulması, endüstriyel mirasın geliştirilerek kullanılması, kamu mekânlarında tasarım kalitesinin yüksek olması gibi konuların üzerinde önemle durulduğu görülmektedir (Şekil 2.9) [Web 15, 2016].



Şekil 2.9: Danimarka Aalborg Kıyı Alanı.

Danimarka Odense Kıyı Alanı Yenileme Projesi (Waterfront Communities Project) ise, 2002’de Odense Belediyesi’nin plancılar, arazi sahipleri, vatandaşlar, kullanıcılar ve diğer ilgi grupları ile bir araya gelerek yönettiği bir süreçte ortaya çıkmıştır [Reigstad, 2012]. Liman fonksiyonlarının ve aktivitelerinin hem mevcut hem de gelecekteki kullanıcılara cazip hale getirilmesi için forumlar düzenlenmiş ve geleceğe yönelik ortak bir vizyon -karma kullanımlı, şehrin canlı bir parçası olan, sürdürülebilir ve yaşanabilir bir liman alanı- oluşturulmuştur. Kıyı alanındaki kamusal mekanların geliştirilmesi için The Centre for Public Space Research–Realdania Research kuruluşu ile işbirliğine gidilmiştir. Kıyı alanındaki Harbour

Meydanı, kentin pek çok etkinlik ve aktivitesine ev sahipliği yapan en büyük kamusal mekan olarak ortaya çıkmıştır.

İngiltere Edinburg Leith Dock ve Granton Limanı yenileme projelerinde, yeni konut alanları, kamu mekanları ve karma kullanımların tutarlı gelişimi teşvik edilerek, ulusal ve uluslararası düzeyde bir kıyı alanı imajının oluşturulması hedeflenmiştir [Ferrari and Smith, 2012]. 2011 yılında Edinburg Kent Konseyi'nce yayınlanan "Kıyı Alanı ve Leith Dock Gelişimi Çerçevesi"nde; kıyı alanları ile mevcut kentsel alanların bütünleştirilmesine yönelik ilkeler ortaya konmuştur.

Londra Docklands örneği gelişim ve etkisi günümüze kadar devam eden en tartışmalı yenileme projelerinden birini oluşturmaktadır [Brownill, 2011]. Londra Docklands Gelişme Kuruluşu'nun (LDDC) 1998'de kapanmasına rağmen, alanın dönüşümü devam etmiştir (Şekil 2.10) [Web 18, 2016]. Zaman içinde yeni kuruluşlar ortaya çıkmış, serbest pazarın yerini farklı politika söylemleri almış, alanın mekânsal dönüşümü en azından 2008'deki ekonomik krize kadar hızlanarak devam etmiştir.



Şekil 2.10: Londra Docklands Kıyı Alanı.

Londra kıyı alanı dönüşümü, dünyadaki diğer kıyı alanlarında olduğu gibi, global ekonomik kriz nedeniyle bir dönüm noktası yaşamıştır. Canary Wharf yakınındaki Wood Wharf'ın inşaatı devam etmekle birlikte, kamu harcamalarının kesilmiş olmasının önemli bir etkisinin olacağı ve İngiltere'deki politika ve yönetimdeki değişikliklerin de sürecin karmaşıklığını artıracakları düşünülmektedir. Politika dokümanlarında Londra dönüşüm alanı önemini korumakla birlikte, sosyal

bütünleşme ve devlet yardımları konularında daha az vurgu yapıldığı görülmektedir. Krizin etkilerinin devam etmesi, şimdiye kadar uygulanan birçok yenileme yaklaşımının temellerinin ve gelişme stratejilerinin sürdürülebilmesinin tehdit altında olduğunu göstermektedir. Bazıları bu durumu, 1980'lerden bu yana hakim olan kentleşme formunun sonu ve 1970'lerin kamu sektörü ve planlamanın yönlendirdiği planlama sistemi yaklaşımına (plan-led and public-sector-led approach) bir dönüş olacağı şeklinde yorumlamaktadır.

Bordeaux kıyı alanı yenileme projesi, sosyo-kültürel gelişmeyi ekonomik geliştirme ile bütünleştiren kentsel yenilemenin en başarılı örneklerinden birini oluşturmaktadır [Doğan, 2005], [Jelovac, 2013]. Kıyı alanı gelişme stratejileri, endüstri tarafından terk edilen alanlar ile düşük kaliteli konutların yer aldığı arazilerin yer aldığı bölge üzerinde yoğunlaşmıştır. (Şekil 2.11) [Web 1, 2016].



Şekil 2.11: Bordeaux Kıyı Alanı Yenileme Projesi.

Projenin hedefi, ekonomik ve kültürel aktivitelerin canlandırılması, yatırımların kıyı alanına yönlendirilmesi olarak belirlenmiştir. 1980'lerin sonlarında yerel bir kuruluş olan "Arc-en-Reve"nin öncülüğünde tüm Bordeaux şehir için küresel stratejinin bir parçası olarak kıyı alanlarının geliştirilmesi konusu ön plana çıkmış ve "Bordeaux Metropole Amenagement" şirketi kıyı alanları yenileme projelerinin yönetilmesi ve uygulanması için kurulmuştur. Projenin uygulanmasında yerel aktörler ile kamu ve özel sektör temsilcilerinin önemli katkıları olmuştur. Sürdürülebilirliğin önemli bir ilke olarak kabul edildiği projenin başarısı bu tarihi kente 2010 yılında Kent Akademisi tarafından verilen "Yılın Avrupa Kenti" ödülünü

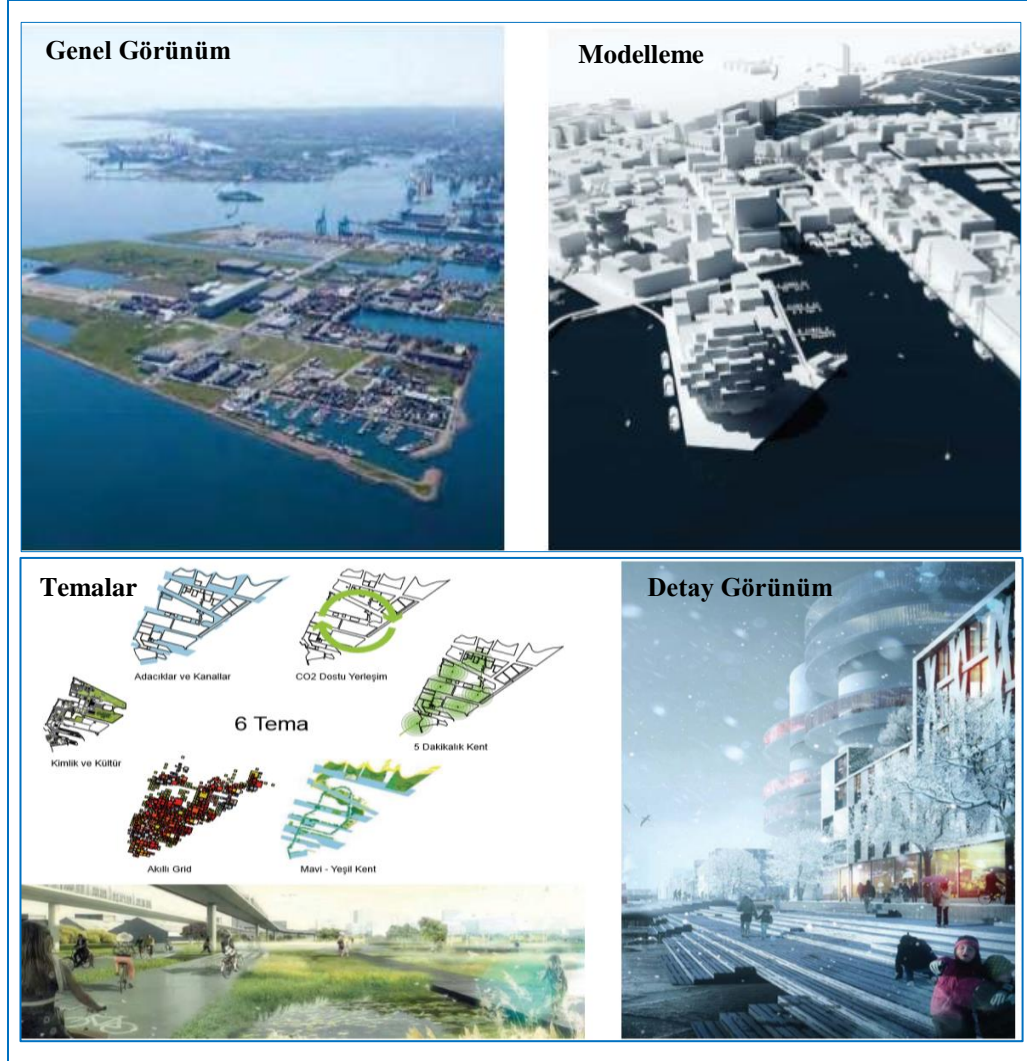
getirmiştir. Bordeaux deneyimini değerli kılan; kıyı alanı planlama sürecinde, uluslararası mimarların yapılarının öne çıktığı bir uygulama olmak yerine, farklı kültürleri bütünleştiren ve yaşam kalitesini yükseltmeyi amaçlayan orta ölçekli kentsel müdahaleleri içermesidir.

Västra Hamnen Batı Limanı Projesi, 140 hektarlık alanda endüstriyel limanın sürdürülebilir bir kent merkezine dönüşümünü esas almaktadır [Kentsel Strateji, 2011]. 2001 yılında başlayan planlama çalışmaları ile uluslararası ölçekte yaratıcılık, bilgi ve ekonomik gelişme temelli, çevreye duyarlı ve karma kullanımlı bir düzenlemenin yapılması amaçlanmıştır. Proje alanı, odağını endüstriyel üretimden kültür ve bilgi ekonomisine çeviren Malmö kentinin anahtar gelişme alanı haline gelmiştir. Sürdürülebilir kentsel gelişmede ulusal model oluşturmak, yaşama, çalışma, servis ve konut kullanımlarıyla bilim kentine dönüşen bir kent merkezi yaratmak projenin vizyonunu olarak ortaya çıkmıştır. Planlama sürecinde; yeni kent merkezinin insan ve çevre odaklı tasarlanması, eski-yeni kent merkezi ile kent arasında bütünlüğün sağlanması, yeşil kent tasarımı, geri dönüşümün teşvik edilmesi, 100% yerel yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması, çevreye duyarlı ulaşım, yerel yatırımları teşvik programı, sürdürülebilir gelişme, araştırma ve değerlendirme konuları üzerinde durulmuştur (Şekil 2.12) [Kentsel Strateji, 2011].



Şekil 2.12: Västra Hamnen Batı Limanı Projesi.

Kopenhag- Nord Havnen Projesi, eski limanın yer aldığı “Nordhavnen” bölgesini yeni bilim merkezi olarak, “endüstri kentinden” ”bilgi kentine” dönüştüren Kopenhag'ın sembolik dönüşüm örneklerinden biridir [Kentsel Strateji, 2011]. Proje ile, çevresel duyarlılık ile birlikte sosyal çeşitlilik ve değer artışı geleceğin sürdürülebilir kentinin yaratılmasında önemli stratejiler olarak benimsenmiştir (Şekil 2.13) [Kentsel Strateji, 2011].



Şekil 2.13: Kopenhag- Nord Havnen Projesi.

Manchester- MediaCityUK Projesi, kentin Salford kıyısında ileri teknolojilerin kullanıldığı medya endüstrisi odaklı bir gelişme alanı olarak tasarlanmıştır [Kentsel Strateji, 2011]. Uzun yıllar ağır sanayi olarak hizmet veren ve 1982 yılında kapatılan Salford limanı'nın gelişme süreci 2004 yılında başlamış, 2006 yılında da 215 ha. alanda kıyı alanı gelişim şeması oluşturulmuştur. Kıyı alanının gelişme vizyonu;

insanlar için dijital ve yenilikçi endüstrilerden oluşan bir yerleşmenin planlanması olarak ortaya çıkmıştır. Proje tamamlandığında alanda 1000 işletme ile 15.000 kişiye istihdam sağlanması hedeflenmektedir. Avrupa'nın en büyük stüdyolarına sahip BBC'nin, Londra merkezindeki 2.500 çalışanının ve Manchester kent merkezi dışında faaliyet göstermekte olan yerel ağ yayınlarının MediaCityUK'e taşınması planlanmıştır. Salford Üniversitesi de faaliyetlerini 800'den fazla çalışanı ve öğrencisiyle MediaCityUK'deki yeni kampüsünde sürdürmeyi amaçlamaktadır. Proje ile kıyı alanının barları, kafeleri ve restoranlarıyla hem gündüz hem de gece önemli bir odak noktası oluşturacağı düşünülmektedir (Şekil 2.14) [Kentsel Strateji, 2011].



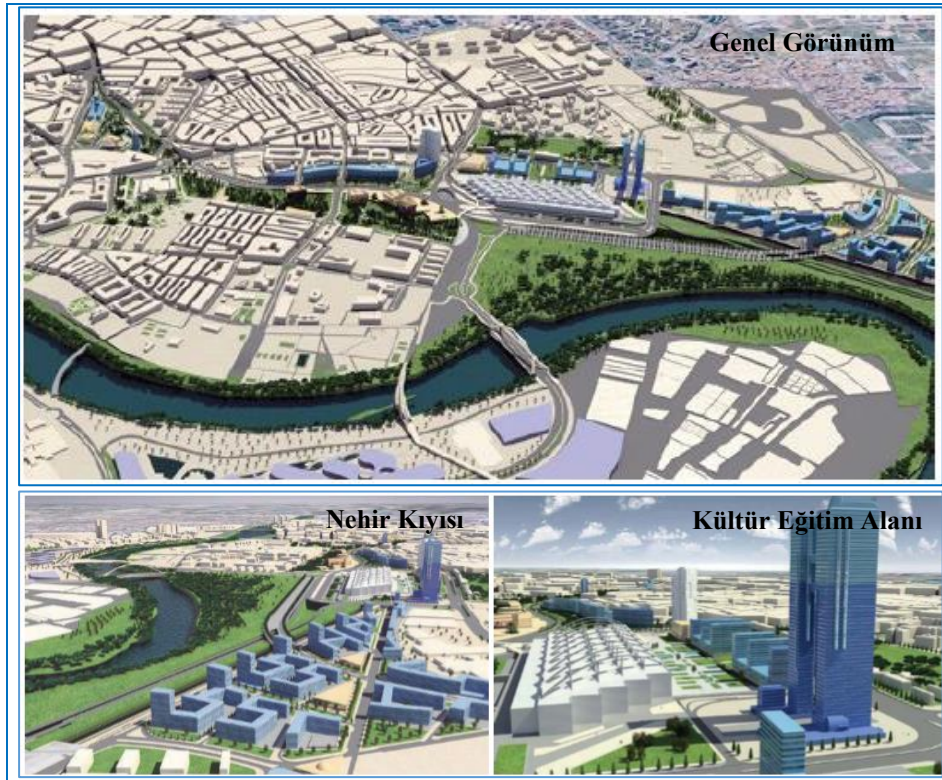
Şekil 2.14: MediaCityUK – Manchester Proje Alanı.

İspanya'nın Zaragoza tarihi kentinde Milla Digital Projesi, Ebro nehrinin kenarında 2008 Expo etkinliğinin gerçekleştiği alanda başlamıştır. Konut, ofis ve donatı alanlarının bir arada düşünüldüğü kıyı alanında, bilgi yoğunluklu aktiviteler ile inovasyon ve bilgi kentinin yaratılması hedeflenmiştir. Kıyı alanının sürdürülebilir gelişiminde aşağıdaki konular önem kazanmıştır:

- Zaragoza için XXI. yüzyıl kenti olarak global bir kimliğin oluşturulması.
- Zaragoza kentinin bölgesel teknoloji ve kültür merkezine dönüştürülmesi.
- Su ile kentin bütünleştirilmesi.

- Bilgi kültürünün, kentin tarihi ve dönüşen peyzajını yansıtacak mekansal ifadesinin oluşturulması.
- Teknoloji odaklı iş olanaklarından faydalanmak üzere yerel kapasitenin artırılması.
- Kentin pasif mekânlarının aktive edilmesi.
- Kamusal mekânların güçlendirilmesi.

Milla Digital Projesi; Zaragoza Kent Konseyi Bilim ve Teknoloji Bölümü ile Aragon merkezi yönetim ortaklığı ve üniversiteler işbirliği ile 2004 yılında yürütmeye başlanmıştır. Projenin hazırlanması sürecinde; Telefonica, Endesa, Siemens, Indra ve Samsung gibi kuruluşların da önemli destekleri söz konusudur. Kıyı alanının mekansal organizasyonunda, Zaragoza Üniversitesi Aragon Mühendislik ve Araştırma Enstitüsü'nün alanla ilgili telekomünikasyon ağı, teknoloji ve akıllı ev sistemleri konusunda yürüttüğü çalışmalar ve MIT'nin 'yeni yüzyılın kamusal alan tasarımları' ile ilgili gerçekleştirdiği özgün kentsel tasarım öğeleri kullanılmıştır (Şekil 2.15) [Kentsel Strateji, 2011].



Şekil 2.15: Milla Digital - Zaragona Proje Görselleri.

Londra Paddington Waterside, 46 ha.lık alanda planlanan Londra'nın yeni konut, ticaret, rekreasyon, eğlence ve sağlık merkezi projesidir. Paddington, Metro istasyonu ve ulaşım bağlantıları nedeni ile gayrimenkul odaklı gelişme açısından büyük bir potansiyel taşımakta ve Londra'nın yatırım açısından en önemli bölgesinde yer almaktadır (Şekil 2.16) [Kentsel Strateji, 2011]. 1998-2018 yılları arasında kapsayan 14 farklı gelişim şemasından oluşmaktadır. Projenin vizyonu; kaliteli yapı stoğu, yaşanabilir, erişilebilir ve kaliteli yeni bir yaşama ve çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Bölgesel ekonominin canlandırılması, iş geliştirmeye yönelik eğitim alanlarının oluşturulması, kamu yatırımları için kentsel alanların düzenlenmesi ve ticari bir merkezin tasarlanması amaçları kıyı alanının gelişiminde etkinlik kazanmıştır.



Şekil 2.16: Paddington Waterside – Londra.

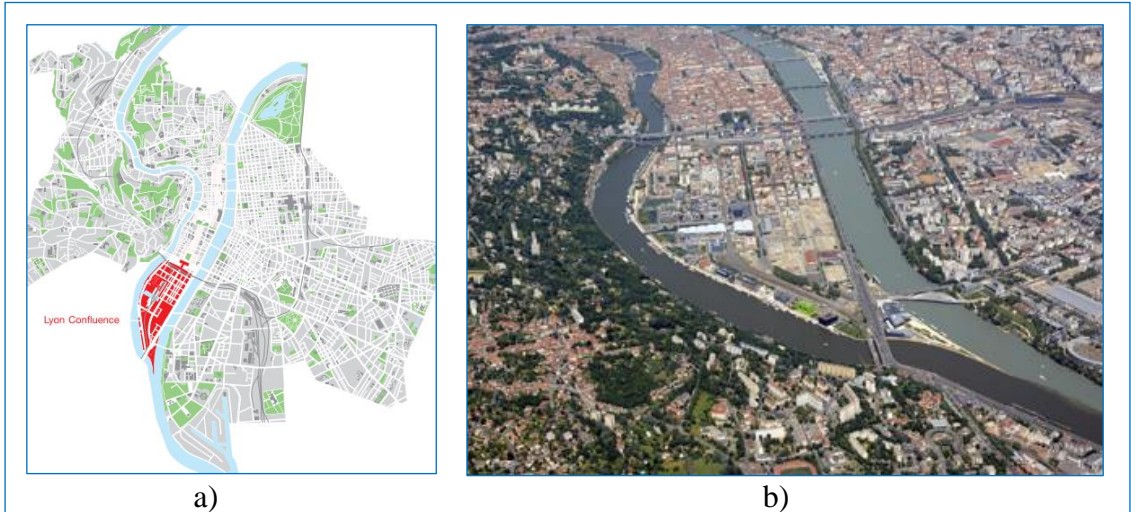
Planlama sürecinde; Paddington Dönüşüm Ortaklığı, çeşitli yatırımcıları ve geliştiricileri bir araya getirmiştir. Bölgedeki mülk sahiplerinin sürece dahil edilmesi, bağımsız geliştirme ve bütçe araçlarının geliştirilmesi, karma kullanım prensibinin benimsenmesi, Paddington Waterside'ı diğer kıyı alanı gelişimlerinden ayırmaktadır. 1998 yılında kurulan ve temel amacı, yerel halkın sosyal ve ekonomik özgürlüklerini elde etmelerini sağlamak olan Paddington Trust Development (Paddington Gelistirme Vakfı) projenin sosyal dönüşüm ayağını oluşturmuştur.

2.4. Kıyı Alanlarında Kent Merkezi Yenileme Projeleri

2.4.1. Lyon Confluence Projesi

UNESCO Dünya Mirası listesinde yer alan Lyon kenti, ekonomik potansiyel olarak Fransa'nın ikinci kenti ve tekstil endüstrisinin en büyük tarihi merkezidir. Tarihsel olarak su yollarının ve kara yollarının kesiştiği ve nehirlerin bir arada aktığı alanlarda gelişen kentin ortasında Saône ve Rhône nehirlerinin oluşturduğu yarımada ile doğal bir şehir merkezi oluşmuştur [Elgin, 2008]. (Şekil 2.17) [Marshall, 2012].

1960'lardan itibaren kentsel gelişimi hızlanan kentte, büyük bir ekonomik yeniden yapılanmaya gidilmiş, bu süreçte endüstriyel sektörler oldukça güç kaybetmiş ve hizmet sektörü öne çıkmaya başlamıştır. 1980'lerden sonra; küreselleşmenin de etkileri ile, kent merkezinin ve çeperlerinin boşalması, kent içerisinde terk edilmiş endüstri alanlarının çoğalması ve istihdam sorunu, yoğun araç trafiği ve kentin mahallelerinde kötü yaşam koşulları gibi kentsel problemler ortaya çıkmış ve kentsel yenileme/dönüşüm projeleri gündeme gelmiştir.



Şekil 2.17: a) Lyon Confluence'in Kent İçindeki Yeri, b) Lyon Confluence'in Hava Fotoğrafi

Lyon kent bütününde idari ve politik seviyede, kamu kurumları ve bu kurumların kentsel alana müdahaleleri; Komünler, Courly, Rhône departmanı, Rhône– Alpes Bölgesi ve Merkezî otorite olmak üzere, kent planlamada ve alan yönetiminde güçlü yetkilere sahip olan kurumlarca gerçekleştirilmiştir. 1981 tarihli

“Desantralizasyon Yasası” ile birlikte kentsel planlama ve denetim yetkileri yerel yönetimlere ve kent konseylerine bırakılmıştır. Bu dönem ile birlikte; alt yapıyı devlet hazırlamakta projenin gerçekleştirilme safhasında ise özel sektör devreye girmeye başlamıştır.

1992 tarihli kent planının ardından, 2003 yılının mayıs ayında yeni bir master plan üzerinde çalışılmaya başlanmıştır [Elgin, 2008], [Bakır, 2012]. 2004 yılında eskizleri tamamlanan proje, halk katılımına olanak sağlanabilmesi için temmuz ayına kadar bekletilmiş, planlama sürecinde kamu kurumlarının, yerel yönetimlerin, derneklerin, meslek örgütlerinin görüşleri alınmıştır.

Lyon Master Planı stratejik doküman niteliğinde ve uzun vadede kentsel, ekonomik ve sosyal gelişmeyi yönlendiren politikaları içermektedir. Planın ana amacı, “sürdürülebilirlik” kavramının ekonomik, toplumsal ve çevresel konularla bütünleştirilmesidir. Kentin Avrupa kültür metropollerinden birisi olması ve Paris ile yarışabilecek bir kent haline gelmesi hedeflenmiştir. Bu çerçevede; Lyon Confluence Projesinin de içinde yer aldığı önemli kentsel projeler (Cite Internationale, Berges du Rhone, Duchere, Vaise ve Plan Luminère) geliştirilmiştir.

Avrupa'nın en büyük kent merkezi geliştirme ve yenileme projeleri arasında yer alan Lyon Confluence Projesi ile Presqu'île'in güney ucu ve Perrache bölgesi, bir endüstri ve ticaret alanı olarak düşünülmüş ve bu bölgelerin kent merkezinin bir uzantısı hâline getirilmesi amaçlanmıştır [Bakır, 2012], [Viranyi, 2010]. Proje sürecinde bölgenin gelişimi konusunda 1997'de Grand Lyon yerel yönetimi tarafından atılan ilk adımların ardından [Web 37, 2017]. 1999 yılında projeyi yürütmek ve tanıtmak üzere yerel bir kamusal yeniden geliştirme şirketi olan SPL görevlendirilmiş ve projelendirilme peyzaj mimarı Michael Desvigne ve Mimar Francois Grether tarafından yapılmıştır. Desvigne ve Grether projenin hazırlanmasında aşağıdaki prensiplere bağlı kalmışlardır:

- Mimari kalitenin öne çıkartılması,
- Sürdürülebilir ve geleceğe özgü nitelikli yapıların planlanması,
- Kent merkezinin yeşil alanlar ile güçlü bir ilişkisinin kurulması,
- Proje kapsamında uyum ve devamlılığın sağlanması,
- Liman ve yeşil alanlar arasındaki bağın güçlendirilmesi,
- Kıyı alanının ekonomik, sosyal, fiziksel ve çevresel yönlerinin ele alınması.

Proje kapsamında Rhône ve Saône nehirlerinin kıyıları yeniden düzenlenmiş, özel sektöre kirâlanacak olan ticaret alanları oluşturulmuş, endüstriyel alanların kültür-ticaret alanlarına dönüştürülmesi, tramvay hattının uzatılması, yeni merkeze kadar erişiminin sağlanması, doğal olarak kalabilmiş Saône nehrinin kıyılarına yeşil alanların, parkların yapılması ve mavi ile yeşilin birbirine kavuştuğu rekreasyon alanlarının oluşturulması hedeflenmiştir [Bakır, 2012]. Yaklaşık 370 hektar büyüklüğündeki proje alanında Confluence Museum gibi kültürel yapılar yanı sıra konut, ulaşım, eğlence aktivitelerinin yer alması planlanmıştır.

Üç etapta tamamlanması planlanan projenin birinci etabının 2003-2015 yılları arasında, ikinci etabının 2015-2025 yılları arasında, üçüncü etabının ise 2025-2035 yılları arasında gerçekleştirilmesi öngörülmektedir [Elgin, 2008]. 41 hektar alanı kapsayan ilk etapta; yapı adaları, kamu alanları, eğlence aktiviteleri, ticaret alanları, Saône Nehri parkı, yeşil alanlar ve tren yolu köprüsünün yapımına öncelik verilmiştir. 34 hektar yeşil alanın tasarlandığı Lyon Confluence projesinin ikinci etabında; 3000 yerel bitki türleri ile su bahçesinin yer aldığı Parc De La Saone, üçüncü etabında yabani hayat ve kuşlar için doğal su bitkilerinin oluşturulduğu Le Champ'ın hayata geçirilmesi planlanmıştır.

Akıllı ve sürdürülebilir bir kent merkezinin yaratılması yenileme projesinin en önemli hedefi olarak ortaya konmuştur [Web 37, 2017]. Başlangıcından itibaren insan odaklı ve çevresel etkileri sınırlayan basit, yenilikçi ve yaratıcı bir şehir merkezi kurgulanmış, kent merkezine herkesin ulaşılabilmesinin sağlanması, mevcut ve yeni yapılar arasında güçlü bağlantıların kurulması amaçlanmıştır. Bu kapsamda sürdürülebilir tasarımın temel ilkelerini; sıfır karbon, sıfır atık, sürdürülebilir hareketlilik, yerel ve sürdürülebilir malzemeler, yerel ve sürdürülebilir gıda, sürdürülebilir su yönetimi, doğal yaşam alanları ve biyoçeşitlilik, yerel kültür ve miras, eşitlik ve ekonomik gelişme ve yaşam kalitesi konuları oluşturmuştur. Bu çerçevede benimsenen stratejiler aşağıda belirtildiği gibi oluşmuştur:

- Yeni binaların pozitif enerji olmasını sağlamak üzere Sainte Blandine bölgesinin eko-yenilenmesinin gerçekleştirilmesi.
- Geri dönüştürülemeyen, kurtarılamayan atıkların % 30 azaltılması.
- Toplu taşımanın teşvik edilmesi.

- Yeşil alanlar yaratarak bir sanayi bölgesinin ekolojik bir bölgeye dönüştürülmesi.
- Bölgenin tarihi ve kimliği göz önüne alınarak kilit mimari unsurların yeni mimari ile bütünleştirilmesi.

Projenin benimsediği sürdürülebilir ekolojik yaklaşım ile enerji, ulaşım, geri dönüşüm, su ögesi, yeşil alanlar ve proje sürecine katılım öne çıkan diğer önemli konulardır [Viranyi, 2010]. Proje ZAC 1 (Saone Dereleri) ve ZAC 2 (Perrache-Sainte Blandine Bölgesi Rhone Nehri) olmak üzere iki gelişim bölgesi karma kullanım esas alınarak tasarlanmıştır [Virányi, 2010]. (Şekil 2.18) [Marshall, 2012]. Proje güçlü taahhütlerde bulunmuştur: [Web 37, 2017].

- Karma ve sosyal- işlevsel çeşitlilik barındıran kullanımların organize edilmesi.
- Saone ve Rhone nehirlerinin çevresindeki dokunun ve peyzajın kalitesinin yükseltilmesi.
- Kapsamlı bir yeşil altyapı ağının oluşturulması.
- Toplu taşınım ve yürümeyi esas alan bir şehir merkezinin yaratılması.
- Mevcut kent dokusu ile yüksek kaliteli yeni bir kent dokusunun bütünleştirilmesi.
- Çevredeki kent mahalleleri ile bağlantının güçlendirilmesi.
- Mimari ve çevresel olarak teknik yeniliğin teşvik edilmesi.

Projede sosyal açıdan ve kullanım çeşitliliği açısından tamamen karma bir kurgu oluşturulmuştur [Elgin, 2008], [Bakır, 2012]. Her tipte konut üretilerek; bölgenin sadece yüksek gelir grubuna ait olması engellenmiştir. “Yeni neslin kendini ait hissedeceği bir gelecek yaratmak “ sloganı ile işe girişmiş olan proje ekipleri, bölgede inşa edilecek sosyal konutları da çeşitli tiplerde tasarlamıştır. Buna göre; %52’lik alan yüksek kaliteye sahip konutlara, %17’lik alan standart konutlara, %11’lik alan orta sınıf konutlara ve %20’lik alan ise sosyal konutlara ayrılmıştır.



Şekil 2.18: Lyon Confluence Proje Görselleri.

Avrupa’da uygulanmakta olan en başarılı kentsel projeler arasında yer alan Lyon Confluence projesinin tüm aşamalarında bölgede yer alan ilgi grupları, sivil toplum kuruluşları ve halkın planlama sürecine katılımı sağlanmış ve görüşleri planlama-tasarım ilkelerinin belirlenmesinde etkili olmuştur. Lyon-Confluence Projesi tamamlandığında, eskiden endüstri bölgesi olan bu alanın, yepyeni bir kent merkezine dönüşeceği ve tarihi merkezin yükünü hafifleteceği, uluslararası ölçekte diğer Avrupa metropollerini ile rekabet edebilecek bir niteliğe ve prestije kavuşacağı ifade edilmektedir.

2.4.2. Kopenhag Orestadt Projesi

Zelanda ve Amager adaları üzerinde yer alan Kopenhag, günümüzde Øresund Bölgesi'nin merkezi konumundadır [Bakır, 2012]. 1900'li yıllardan itibaren planlama çalışmalarının öne çıktığı kentin mekânsal gelişiminde girişimci politikaların benimsendiği görülmektedir. 1950'lerdeki özel araçların yarattığı kentsel problemlere karşılık yayalar için daha iyi yaşam koşullarının oluşturulmasında çaba gösteren kentlerin başında gelmektedir. Kentin 1980'li yıllarda yatırım, istihdam ve nüfus açısından çöküş sürecine girmesi, ulusal hükümetin kentin ekonomik olarak canlandırılması ve Kopenhag limanını geliştirilmesi yönünde kararlar almasına neden olmuştur. 1993 yılında Kopenhag kent merkezi master planı hazırlanmış, 1998 yılında "Sürdürülebilir Kentsel Dönüşüm ve Yapılanma Rehberi" hazırlanmıştır. 2007 yılında 'Finger Plan' revize edilmiş, yeşil bir başkent ve dinamik bir kent vizyonunun oluşturulması hedeflenmiştir.

310 ha.'lık alanı kapsayan ve Oresung Bölgesinin coğrafi merkezi olan Amager adasında yer alan Orestadt Projesi alanı,. Kopenhag tarihi merkezine, havaalanına ve Oresund Bölgesini birbirine bağlayan Malmö Köprüsüne yakın bir konumda yer almaktadır [Bakır, 2012]. Qrestad projesi ilk olarak 1990'lı yıllarda girişimci ve sosyal refah görüşünü ön plana çıkaran bir uygulama olarak gündeme gelmiş, 1992 yılında Copenhag Belediyesi, Finans Bakanlığı ve Qrestad Development Corporation ortaklığında geliştirilmiştir. Qrestad Development Corporation iş planını güçlendirmiş, alanın gelişimi için altyapı ve raylı sistem gelişimini sağlamıştır. Projenin temel vizyonu, İskandinavya'da, gelişmiş altyapı ve teknolojileriyle, ulaşılabilir, canlı bir bilgi merkezinin yaratılması olarak belirlenmiştir [Kentsel Strateji, 2011]. (Şekil, 2.19) [By&Havn, 2010]. Proje ile bünyesinde zıtlıkları barındıran, canlı-durgun kent hayatını bir araya getiren bir kent merkezinin oluşturulması, bölgesel değişim odağının yaratılması için uluslararası ulaşım ağlarına bağlı bir merkezin oluşturulması, araştırma ve bilimsel üretimde bölgenin önde gelen bilim kampüsünün yaratılması amaçlanmıştır. Projenin temel hedefleri aşağıdaki gibi ortaya konmuştur:

- Üniversiteler, bilimsel araştırma merkezleri, bilimsel araştırma tabanlı şirketlere, çekici konut alanları ve kente yönelik iş alanlarından oluşan geniş

spektrumunda aktiviteler sunmak.

- Eski geleneksel merkeze karşılık yeni modern bir merkez oluşturmak.
- Varlığıyla yeni fikirler ve modeller için bir “araştırma laboratuvarı” niteliği taşıyan yüksek estetik, çevresel kaliteye sahip bir kentsel çevre yaratmak.
- Yenilikçi ve araştırmacı niteliğini uzun vadede korumak.
- Canlı ve yaşayan bir kent merkezi olarak, yeni yaşam alanlarına ve biçimlerine olanak sağlamak.



Şekil 2.19: 2001 ve 2010 yıllarında Kopenhag Orestad Proje Alanı.

Karma kullanım yapısına sahip projede %60 oranında ticaret, %20 oranında konut, %20 oranında perakende ticaret, eğitim, kültür, hizmet ve eğlence kullanımlarının yer alması planlanmıştır. Yüksek ve kaliteli konut sunumları, kültürel kullanımlar, yeni ekonomik olanakları ile günümüzde çekici bir alt merkez olarak öne çıkmaktadır [Bakır, 2012]. (Şekil 2.20) [TEN Group, 2010].

İlk etapta geliştirilen program bölgesi olan Kampüs Alanının (Kuzey Ørestad) üniversitelerle birlikte kültür, medya ve iletişim teknolojilerinde uluslararası araştırma ve geliştirme merkezi haline gelmesi amaçlanmıştır [Kentsel Strateji, 2011]. Ørestad City ise merkez bölge ve Ørestad'ın kalbi niteliğindedir. Bu bölgede, metro ve demiryolu istasyonları, kent parkları, konut alanları, iş merkezleri, büyük alışveriş merkezlerinin yanı sıra golf sahaları bulunmaktadır. Güney Ørestad bölgesi ise, konut alanları ve iş merkezleri, okullar ve sosyo-kültürel aktiviteleri ile yoğun ve çeşitlilik gösteren bir yaşam alanı olarak planlanmıştır. Bu bölgede 10.000'i profesyonel, 15.000'i hizmet alanında çalışmak üzere toplam 25000 kişilik nüfusun yaşaması öngörülmektedir. En son tamamlanacak program alanı sağlık bölgesi olarak planlanan Amager Fælled Bölgesidir.



Şekil 2.20: Kopenhag Ørestadt Projesi.

Su, doğa ve sürdürülebilir kentsel yönleriyle gelişen ekonomik bir kaleye sahip olan Ørestad, Kopenhag'ı Øresund bölgesinin uluslararası bir kenti ve merkezi olarak güçlendirmiştir. Ulusal ekonominin hayatta kalmasına yardımcı olan yeni bir merkezdir. Yeni kentsel alan için temel değerlerin erken safhada kararlaştırıldığı ve süreç boyunca korunduğu entegre planlama süreci bugüne kadar bir başarı elde etti. Yeni bir kentsel alanda temel işlevleri yerine getirmek için suyun entegre bir unsur olarak kullanılması şimdiye kadar Ørestad'da başarılı olmuştur. Kentsel alanlarda su

kullanarak yeni nitelikleri uyandırma, tek bir teknolojinin değil, politik iradenin, çevresel düzenlemenin, teknolojik gelişimin ve stratejik planlamanın sonucudur.

- Uluslararası işyerleri ve bilgi merkezinin yaratılmasıyla çekici yeni bir kentsel bölge geliştirilmesi ekonomik durgunluğu ekonomik büyümeye dönüştürmüştür.
- Şehrin su potansiyelinin keşfedilmesiyle, güçlü yenilikçi bir gücü elinde tutan Orestad ve kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesinde sorumluluk üstlenerek, kentsel gelişim hedeflerini gerçekleştirmek açısından geliştiriciler, müteahhitler, mimarlar ve bilim insanları arasındaki yeni ilişkilerin geliştirilmesi için sürdürülebilirlik bir çerçeve sunmaktadır.
- Kentsel alanlarda drenaj sularının tasarımla bütünleştirilerek kullanılması, kente özel bir karakter, kimlik kazandırmıştır.
- Sürdürülebilir drenaj çözümleri estetik ve rekreasyonel değerler ile uyumlu şekilde bütünleştirilmiştir.

Kopenhag Orestadt Projesi ulusal ve uluslararası yatırımlar için cazibeli bir “kent parçası/merkezi” yaratma girişimi olarak görülmektedir. İskandinavya’nın yeni kent merkezi, yenilikçi endüstri ve konut kullanımlarıyla Kopenhag’ın uluslararası düğüm noktası olma özelliğini taşımaktadır.

2.4.3. Amsterdam Zuidas Projesi

Amstel ve Schinkel nehirleri arasında yer alan Zuidas bölgesi, günümüzde büyüklüğü ve karma kullanımlı yapısı ile Amsterdam için önemli bir merkezdir ve 'Financial Mile' olarak bilinen bu merkez, hızla büyüyen yeni bir finansal bölge niteliğindedir [Web 7, 2017], [Bakır, 2012]. Dünya finans sistemi içinde finansal hizmetler ve trans-sevkiyat bölgesi olarak belirlenen bu bölgede geliştirilen proje ile, bölgenin üst düzey uluslararası bilgi ve yönetim merkezi olması, ulusal ve uluslararası ulaşım bağlantıları açısından önemli bir merkez haline gelmesi ve Amsterdam'ın en gözde ikinci yerleşim yeri olması hedeflenmiştir. Bu durum, ABN/AMRO Bank'ın yeni uluslararası bölge için IJ nehrinin güney kıyıları yerine Zuidas bölgesini yeni mevki olarak seçmesiyle başlamıştır. 1980'de Amsterdam belediyesi ABN/AMRO Bankasının yeni bölge seçimini onaylamış, 1985'te Dünya Ticaret

Merkezinin gelişi, diğer büyük Őirketler için bir mknatıs gevi gormuŐtur. Zuidas Projesi, 1994 yılında gerçekleştirilen yerel seçimlerin ardından, Amsterdam Belediyesi'nin geliştirdiği stratejiler ile Őekillenmeye başlamıştır. Bu donemde Schiphol Havaalanı ve Utrecht otoyolu ile sınırlanan bölge dinamik bir gelişme alanı olarak ortaya çıkmış, güney doğu bölgesi yarıŐmacı, ofis kullanımlarını bünyesinde barındıran, eriŐebilirliđi yüksek, ikinci bir alt merkez olarak kurgulanmıŐtır [Bakır, 2012]. 1995 yılında kamu-özel iŐbirlikleri oluşturulmuş ve 1998 yılında master plan hazırlanmıştır. 2003 yılında yerel yönetim ve merkezi hükümet arasında yapılan anlaŐmaların ardından, 2004 yılında projenin uygulanmasına başlanmıştır. Proje ile bölge ekonomik ve sosyal ilişkiler ağı içinde uluslararası finans ve hukuk sektöründe uzmanlaŐmıŐtır. Amsterdam Belediyesi ve merkezi hükümet tarafından Zuidas Enterprise kurulmuştur [Web 7, 2017].

Amsterdam-Zuidas Projesi, 275 ha. lık alanda bölgesel ve ulusal rekabet gücünü arttıracak yeni bir kent merkezinin yaratılmasını hedeflemiştir [Kentsel Strateji, 2011]. 2.700.00 m2 açık alana ve 10.000.000 m2 kapalı alana sahip olan proje alanı, güney evre yolu, demir yolu ağı ve Schiphol havaalanı gzerghında, Oresund kıyısı bölgesinin ekonomik ve sosyal ağlarına hâkim bir noktada yer almaktadır (Şekil 2.21) [ARUP, 2009].

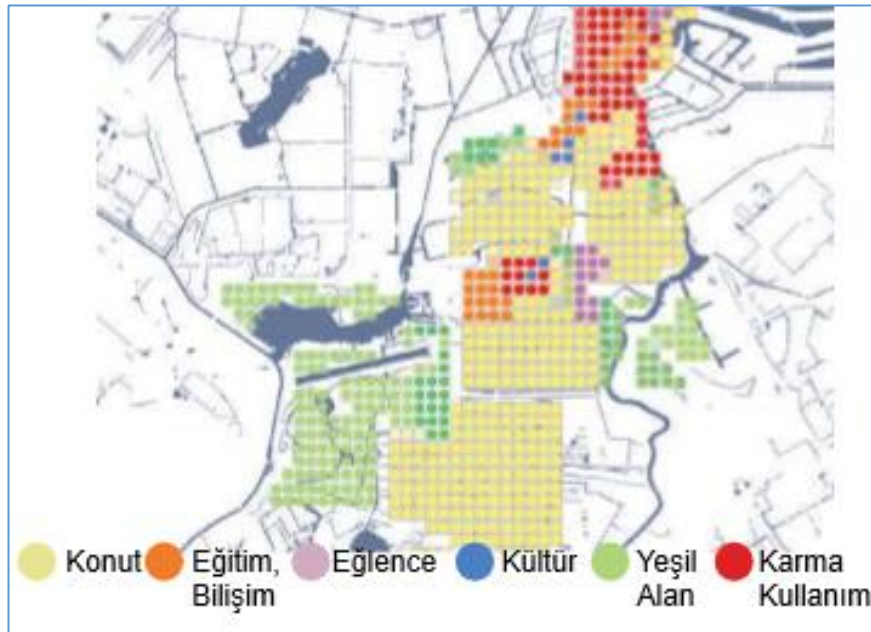


Şekil 2.21: Amsterdam Zuidas Projesinin Konumu.

Uluslararası cazibenin yaratılması yanında, geleneksel ve yerel değerlerin korunarak sürdürülmesini esas alan bir kentsel çevrenin oluşturulması projenin vizyonu olarak belirlenmiştir. Proje kapsamında; bilgi ve ticarete uluslararası başarıya sahip, yaşanabilir, Amsterdam'a özgü, kompakt, sürdürülebilir, canlı, efektif, dinamik ve duyarlı bir kent merkezinin yaratılması amaçlanmıştır. Proje üç ana hedef üzerine yoğunlaşmıştır:

- i) Ulusal ve yerel stratejik konum açısından “Ulaşım Odağı”
- ii) Uluslararası rekabet gücünü arttırmak üzere “sürdürülebilir gelişme” ve “otonom- özerk” büyüme süreci
- iii) Gelişme sürecinde; yönetimde işbirliği, sektörel çeşitlilik ve karma kullanım.

Planlama süreci; esnek ve adapte edilebilir bir süreç olarak tasarlanmış, öngörülemeyen durumlarda yeni gelişme alanlarının, yapılaşma tekniklerinin, farklı iletişim biçimlerinin avantajlarından faydalanılması hedeflenmiştir. Bu çerçevede Zuidas Projesi, kıyı alanının yenilenmesinde gelişme stratejilerini “taslak bir şema” olarak ortaya koymuştur. Stratejik mekânsal planlama yaklaşımını benimseyen süreçte; dok modeli, sürdürülebilirlik ve katmanlı proje yapısı ön plana çıkmıştır (Şekil 2.22) [Kentsel Strateji, 2011].



Şekil 2.22: Amsterdam-Zuidas Proje Yapısı.

Dok modeli çerçevesinde; kıyı alanının kente entegre edilmesi için bariyerlerin kaldırılması ve kamusal açık alanların yaratılması hedeflenmiştir. Ulaşımdan kaynaklanacak hava kirliliği, gürültü ve karbon emisyonunun azaltılması, “The Dok” Zuidas’ın sürdürülebilir, başarılı ve bütünleşik bir kent merkezi olmasını sağlayacak önemli bir yatırım aracı olarak görülmüştür. Yer altı 'Dok' daki kara ve demiryolu altyapısının demonte edilmesi ile Zuidas ile Amsterdam'ın diğer kesimleri arasındaki fiziksel engeller kaldırılmış ve kentin tam olarak entegre bir bölge olması sağlanmıştır [ARUP, 2009]. Katmanlı proje yapısı açısından; yüksek çevresel kaliteye ulaşabilmek için, proje farklı katmanlarda ele alınan anahtar yaklaşımlar benimsemiştir. Sürdürülebilirlik ilkesi kapsamında benimsenen yaklaşımlar Birleşmiş Milletler 'in sürdürülebilir kent tanımıyla da bütünleşmektedir. Bu tanıma göre sürdürülebilir kent; sosyal, ekonomik ve mekânsal kazanımların sürekli kılındığı kenttir.



Şekil 2.23: Amsterdam-Zuidas Projesi.

Zuidas Projesi ile bölgenin ekonomik olarak canlandırılması ve karma kullanımlı bir kent mekânının yaratılması hedeflenmiştir [Bakır, 2012]. Mekân

organizasyonunun oluşturulmasında, geleneksel sokak dokusu üzerinde geliştirilen karma kullanımlar ile sosyal ve mekânsal ilişkilerin kurgulanması, çevre yolu ve tren yolu ile bağlantılı, mevcut doku ile bütünleşen sürdürülebilir mekânların yaratılması önemli görülmüştür (Şekil 2.23) [Brujin, 2005]. Güçlü kentsel çekiciliği ile konut sektörü de bu bölge etrafında toplanmıştır. Başlangıçta iş ve çalışma alanı ağırlıklı tasarlanan bölgede, 2001 yılında gerçekleştirilen çalışmalar ile konut alanları artırılmış ve fonksiyonlar arasında daha dengeli bir dağılım gerçekleştirilmiştir.

Pide Brujin bölgesi, 9000 ev, 1.125.000 m2 ofis, 18,000 m2 park, 54 kule iş merkezi, 250,000 m2 ticaret alanı, 8000 apartman yapısını barındırmaktadır (Şekil 2.24) [ARUP, 2009]. Bölge 450 şirket ile Google ve AkzoNobel gibi 650.000 m2'lik alana kurulu ofis alanlarını bünyesinde barındırmaktadır. Uluslararası tanınmış mimarlar tarafından tasarlanmış ABN/AMRO kuleleri bu bölgede yerini almıştır.



Şekil 2.24: Amsterdam-Zuidas Projesi.

Amsterdam kentinin en çağdaş projesi olarak yeni mekânsal planlamanın önemli bir örneği olarak görülen Zuidas Proje'si ile bölge, günümüzde uluslararası

bilgi ve iş merkezi olarak öne çıkmaktadır. Cazip bir mali vergi sistemi ile birlikte, kaliteli ve uluslararası bir merkez yaratılmıştır [Web 7, 2017].

2040 yılında tamamlanması öngörülen Zuidas'ın en iyi 10 sürdürülebilir kent merkezi arasında yer alması hedeflenmektedir. Diğer yandan, daha çok kent dışı çalışma ağırlıklı bir yerleşim sunması nedeni ile eleştirilen projenin, kente entegrasyonu mekânsal anlamda başarılı bulunmakla birlikte, sosyal anlamda bazı eleştiriler aldığı görülmektedir.

2.4.4. Kıyı Alanı Kent Merkezi Yenileme Projelerine İlişkin Değerlendirme

Kıyı alanlarının planlanması ve yenilenmesi sürecine ilişkin uluslararası başarılı kent örneklerinin temel planlama ve tasarım ilkeleri, 2000 yılında Berlin’de düzenlenen “United Nations Global Conference Urban 21” ve Venedik’te “International Centre of Cities on Water” işbirliği ile organize edilen seminerlerde tanımlanan “sürdürülebilir kentsel kıyı gelişimi için temel ilkeler”in belirlenmesinde ilham kaynağı olmuştur [Jelovac, 2013]. 2008 yılında Liverpool’da düzenlenen Waterfront Expo’da da bu ilkelerin (kent merkezinin uluslararası ağda tanımlanan rolü, kıyı alanlarının kentin ayrılmaz bir parçası olarak düşünülmesi, sürdürülebilir/ekolojik planlama yaklaşımının benimsenmesi, karma kullanımın öncelikli olması, mimari kalitenin ve kimliğin öne çıkartılması, kıyıya kamu erişiminin ön koşul olması, tarihi kimliğin ve endüstriyel geçmişin korunması, uzun dönemli planlama yaklaşımının benimsenmesi, planlama sürecinde kamu-özel ortaklığının sağlanması, planlama sürecinin esnek ve değişime adapte edecek şekilde tasarlanması, toplumun farklı kesimlerinin planlama sürecine katılımının sağlanması) kentsel/bölgesel ölçekte başarılı kıyı alanı projeleri için yol gösterici nitelikte olduğu vurgulanmıştır.

Kıyı alanı yenileme projelerinin karşılaştırılmasında kullanılacak bir takım niteliksel değerlendirme kriterlerinin oluşturulması amacıyla; yukarıda belirtilen “Sürdürülebilir kentsel kıyı gelişimi için temel ilkeler”, başarılı kıyı alanı projelerinde detaylı olarak incelenen kent merkezi yenileme projelerinin (Lyon Confluence Projesi, Kopenhag Oredtadt Projesi, Amsterdam Zuidas Projesi) planlama süreçlerinde öne çıkan ilkeler ile de bütünleştirildiğinde Tablo 2.4.1’de sunulan değerlendirme kriterleri oluşturulabilir. Bölüm 2.4’de sunulan kent merkezi yenileme projelerine ilişkin değerlendirmeler de tablodan görülmektedir.

Tablo 2.2: Kent Merkezi Yenileme Projelerine İlişkin Değerlendirme Kriterleri.

TEMEL KRİTERLER	LYON CONFLUENCE	AMSTERDAM ZUIDAS	KOPENHAG ORESTAD
Kent merkezinin uluslararası ağda tanımlanan rolü	Kentin Avrupa metropollerinden birisi olması ve Paris ile yarışabilecek bir kent haline gelmesi	Bilgi ve ticarete uluslararası başarıya sahip üst düzey finans merkezinin yaratılması	Uluslararası ekonomide yatırım ağları ile bütünleşen, cazibeli bir kent merkezi, düğüm noktası yaratılması
Kıyı alanlarının kentin ayrılmaz bir parçası olarak düşünülmesi	Yeni kent merkezinin mevcut kent merkezinin uzantısı olarak tasarlanması	Mevcut dokunun kent merkezi ile bütünleştirilmesi ve mekânsal sürdürülebilirliğin sağlanması	Yeniden yapılanmada kent ile bütünleşme
Sürdürülebilir planlama / Ekolojik yaklaşımın benimsenmesi	Ekolojik yaklaşım/ sürdürülebilir tasarım ilkelerinin benimsenmesi	Sürdürülebilirlik prensipleri çerçevesinde tasarım	Sürdürülebilir drenaj sistemleri ile suyun bütünleşmiş bir şekilde kullanılması ve mavi / yeşil dokunun ön plana çıkarılması
Karma kullanımın öncelikli olması	Confluence Museum gibi kültürel yapıların yanı sıra konut, ulaşım ve eğlence aktivitelerinin yer alması	Üst düzey ofis ve konut alanlarının ağırlıklı olarak yer aldığı karma kullanım sunması	Uluslararası araştırma ve geliştirme merkezi, çekici konut ve iş alanlarıyla birlikte rekreasyonel alanların tasarlanması
Mimari kalitenin ve kimliğin öne çıkartılması	Sürdürülebilir ve geleceğe özgü nitelikli yapıların tasarlanması, Peyzaj Mimarı Michael Desvigne ve Mimar François Grether	Uluslararası mimarlar tarafından tasarlanan yapılar ve gelişmiş altyapı ve teknolojinin kullanılması ile geleneksel sokak dokusunun korunması, Amsterdam'a özgü yapıların öne çıkartılması	Bölgenin karakter ve kimlik kazanmasında su ögesinin etkin kullanımı, mimari kalite açısından yenilikçi konut ve endüstri alanlarının tasarlanması, simgesel kültürel yapıların tasarlanması, yüksek estetik
Kıyıya kamu erişiminin ön koşul olması	Toplu taşıma ve yürümeyi esas alan, insan odaklı tasarım, kent merkezine herkesin erişiminin sağlanması	Bariyerlerin kaldırılması, farklı katmanlarda tasarım ile kamusal açık alanların yaratılması	Kırsal-kentsel alan geçişleri ve karakteristik kentsel yapıdan doğal yapıya geçişlerle entegrasyonun sağlanması
Tarihi kimliğin ve endüstriyel geçişin korunması	Yenilikçi yaklaşım ve mekânsal yenileme	Geleneksel ve yerel değerlerin korunması	Eski geleneksel merkeze karşılık yeni modern bir merkez yaratılması
Uzun dönemli planlama yaklaşımının benimsenmesi	Uzun dönemde kentsel, ekonomik ve sosyal gelişmeyi yönlendiren politikaların benimsenmesi	Büyüme odaklı gelişme yaklaşımının benimsenmesi	Kent merkezinin yenilikçi niteliğinin uzun dönemde korunması ve sürdürülebilir büyümenin sağlanması

Tablo 2.2: Devam.

TEMEL KRİTERLER	LYON CONFLUENCE	AMSTERDAM ZUIDAS	KOPENHAG ORESTAD
Planlama sürecinde kamu-özel ortaklığının sağlanması	Kamu	Amsterdam Belediyesi girişimi ile kamu-özel sektör ortaklığı	Kamu-Özel Ortaklığında; Kopenhag Belediyesi, Orestad Development Cooperation, Danimarka Maliye Bakanlığı
Planlama sürecinin esnek ve değişime adapte edilecek şekilde tasarlanması	Esnek ve adapte edilebilir bir planlama süreci	Esnek ve adapte edilebilir bir planlama süreci	-
Toplumun farklı kesimlerinin planlama sürecine katılımının sağlanması	Kamu kuruluşları, meslek örgütleri ve STK'ların görüşlerinin alınması ve halkın katılımının sağlanması	Kentli haklarının korunması esaslı yaklaşım, toplumun planlama sürecine katılımında sınırlılıklar	-

Bu temel kriterler; bu tez çalışmasının özgün araştırması olan İzmit kıyı alanı Kocaeli yeni kent merkezi (MIA) yenileme sürecinin değerlendirilmesinde ve benzer kent merkezi örnekleri ile karşılaştırılmasında da bir çerçeve oluşturmaktadır. Bu doğrultuda bir değerlendirme bölüm 4.4'de sunulmaktadır.

3. TÜRKİYE’DE KIYI ALANLARI İLE İLGİLİ PLANLAMA ÇALIŞMALARI VE KIYI ALANLARI YENİLEME PROJELERİ

3.1. Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Kurumsal Yapı

Kıyı alanları ve sahil şeritleri ile ilgili düzenlemeler uzun yıllardan beri çeşitli yasalarda yer almıştır [Ünal, 2015]. 1926 tarihli Türk Medeni Kanununda olduğu gibi, bugün de yürürlükte bulunan 22.11.2001 tarih ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu’nun bazı maddelerinde, kamu yararına ait olan sular, kayalar, tepeler vb. alanların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, bunların, özel mülkiyete konu olamayacağı ifade edilmektedir.

Kıyı alanları ve sahil şeritlerinin imar düzenine alınması ile ilgili hükümler, 1972 yılında çıkarılan ve 6785 sayılı İmar Kanununda bazı değişiklikler yapılması hakkındaki 1605 sayılı yasa ile getirilmiştir [Ünal, 2015]. Kıyı alanlarındaki yapılaşmaların denetlenmesini ve kıyıda kaynaklanan sorunların bütüncül bir biçimde ele alınmasını amaçlayan bu yasaya dayalı olarak 1975 yılında çıkarılan uygulama yönetmeliğinde de 100 m.’lik kuşak içerisinde toplumun yararlanmasına ayrılmayan yapı yapılamayacağı, yapılmış olanların değiştirilemeyeceği, imar planı ile kıyıda, hatta denizin üzerinde, toplumun yararlanmasına açık çayhane, kahvehane, lokanta, soyunma yeri v.b. yapılabileceği gibi hükümler yer almıştır.

1982 Anayasası’nda, kıyı alanlarından yararlanmak sosyal ve ekonomik bir hak olarak görülmüş, iki temel ilke olarak; kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu ve bu alanlardan yararlanmada öncelikle kamu yararının göz önünde bulundurulması gerektiği belirtilmiş, kıyı kuşağının derinliğinin ve bu alanlardan yararlanma koşullarının yasa ile belirleneceği hükme bağlanmıştır [Ünal, 2015]. Bu doğrultuda, 27.11.1984 tarihinde Türkiye’de ilk kez yalnızca kıyıları konu alan bir yasal düzenleme olarak 3086 sayılı Kıyı Kanunu çıkarılmıştır. Bu kanun ile kıyı alanlarında planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin saptanması zorunlu kılınmış, kıyıda plan kararı olmaksızın hiçbir şey yapılamayacağı ve kıyı alanlarından faydalanmada kamu yararı gözetileceği belirtilmiş, plan kararı ile kıyıyı korumaya yönelik yapı ve tesisler, faaliyetlerinin özellikleri gereği tersane, fabrika, santral, su ürünlerine dayalı sanayi tesisleri, gemi sökme yeri vb. kıyıda yapılması

zorunlu tesisler ile eğitim, spor veya turizm amaçlı tesislerin yapılabileceği ifade edilmiştir. Ayrıca, kamu önceliği olan alanlar dışında, plan kararı ile kıyı geçişini engellemeyecek şekilde özel yapılanmalara da izin verilebileceği belirtilmiştir.

3086 sayılı Kıyı Kanunu'nun uygulanmasını yönlendirmek üzere, 18.06.1985'te Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca "3086 Sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik" çıkartılarak, kıyı ve sahil şeritlerinde planlama ve imar uygulamaları ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler getirilmiştir. Bu çerçevede, kamu yararının gerektirdiği durumlarda denizi doldurma ya da kurutma yoluyla arazi kazanılması, kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi, kıyı ve kıyı kuşağında planlama ve yapılanma ile ilgili konulara açıklık getirilmiştir. Ancak, kıyı alanlarında özel yapıların yapılanmasına izin verebileceğine dair hükümler içermesi, Medeni Kanunun ve Anayasanın bazı maddelerine aykırı olması gerekçeleri ile 1986'da 3086 sayılı Kıyı Kanunu'na iptal davası açılmıştır [Ünal, 2015]. Anayasa Mahkemesi Kanunun bazı maddelerinin iptaline karar vermiş, ancak söz konusu maddelerin iptali sonucunda yasanın diğer hükümlerinin de uygulama olanağı kalmadığından 25.02.1986'da yasanın tümünü iptal etmiştir. 15.07.1987 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca yeni kıyı yasının çıkarılmasına kadar geçen sürede meydana gelen yasal boşluğun doldurulması, kıyı alanları ile bu alanların etkisinde olan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özellikleri dikkate alınarak toplumun yararlanmasına açık olacak şekilde kullanım esaslarının tespit edilmesi amacıyla bir genelge yayınlanmıştır [Kurt, 2015]. 17.04.1990 tarihinde Anayasa Mahkemesinin iptal gerekçeleri de dikkate alınarak hazırlanan 3621 sayılı Kıyı Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna dayalı olarak 03.08.1990 tarihinde "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmenlik" çıkartılmıştır. 3621 sayılı yasa bir önceki yasaya göre daha geniş kapsamlı düzenlemeler getirmekle birlikte, bu yasanın da bazı maddeleri iptal edilerek 01.07.1992 tarih ve 3830 sayılı kanun ile değişikliğe uğramıştır. Bu yasaya bağlı olarak 13.10.1992 tarihinde "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik" de değiştirilmiştir.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca 17.08.1993 tarihinde, Kıyı Kanunu ile sahil şeritlerindeki yapılaşmalar için kazanılmış haklara açıklık getirmek üzere bir genelge yayınlanmış ve 30.03.1994 tarihinde "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik üzerinde kazanılmış hakları yeniden düzenlemek ve uygulamalarda eksikliği görülen bazı konuları açıklığa kavuşturmak için değişiklik yapılmıştır [Ünal, 2015]. Bununla birlikte, 27.07.1996 tarihli değişiklikler ile de yasa ve

yönetmenlikte çelişkili durumlar ortadan kaldırılarak, kıyıda ve sahil şeritlerinde planlama ve yapılanma koşulları farklı kullanımlar için ayrı ayrı düzenlenmiştir.

04.04.1990 gün ve 3621 no.lu Kıyı Kanunu'nda 01.07.1992 gün ve 3830, 01.08.2003 gün ve 4971, 03.07.2005 gün ve 5398, 23.01.2008 gün ve 5728 ve 31.07.2008 gün ve 5091 sayılı Kanunlarla yapılan değişiklikler ile Kıyı Kanunu'nun uygulanmasına dair 03.08.1990 tarihli yönetmenlikte yapılan 13.10.1992, 30.03.1994, 27.07.1996, 30.03.2004, 25.03.2011 ve 02.04.2013 tarihli değişiklikler sonucu ortaya çıkan duruma göre günümüzde uygulanacak hükümler aşağıdaki gibi düzenlenmiştir:

Yasa, kıyının ve sahil şeritlerinin belirlenmesini, kıyıda ve sahil şeritlerindeki planlama ve yapılaşmaları düzenlerken Kıyı Kenar Çizgisinin saptanmasını ön koşul olarak getirmekte, 5. maddesinde kıyıda ve sahil şeritlerinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespitini zorunlu kılmaktadır.

Suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan "Kıyı Çizgisi" ile kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çalılık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık vb. alanların doğal sınırı ve de şev veya falezin üst sınırı olarak belirlenen "Kıyı Kenar Çizgisi" arasında kalan "Kıyı" da ana kural olarak hiçbir yapı yapılamaz. Ancak, Uygulama İmar Planı kararıyla, iskele, liman, barınak, yaşama yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik altyapı ve tesisler ile faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri, tekne imal yeri, denize iniş rampaları, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri, yat limanı, kruvaziyer liman, balıkçı barınağı ve çekek yeri gibi özelliği olan yapı ve tesisler yapılabilir. Ayrıca hiç plan yapılmadan, sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, aralarına en az 150 m. mesafe olmak kaydı ile 6 m² yi geçmeyen büfe ve kirletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler yapılabilir. Kamu yararlı (özel kullanımlara ait olmayan) arıtma tesisleri de kıyıda yer alabilir.

Kıyı kanununun uygulanmasına dair yönetmenlikte yapılan 30.03.2004 tarihli değişiklik ve kıyı kanununda yapılan 03.07.2005 tarihli değişiklikte getirilen "Kruvaziyer Liman" tanımı gereği, kıyıda ve sahil şeritlerindeki yapılaşmalarda büyük ölçüde genişlemeler olmuştur. Bu kapsamda; organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşıdığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün

teknolojisine uygun yolcu gemilerine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su telefon, internet vb. teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme içme tesisleri, konaklama üniteleri, ofis binaları) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı liman olarak tanımlanan kruvaziyer yat limanlarında turizm amaçlı olarak her tür yapılanmaya izin verilmektedir. Yasa kruvaziyer yat limanının plan kararı ile getirileceği hükmünü getirdiğinden, yukarıda sözü edilen tüm yapı ve tesislerin limanda yer alması isteniyorsa, bunların da planda gösterilmesi gerekmektedir. Planda sadece kruvaziyer yat limanları için avan projesine göre uygulama yapılacağı belirtilmesi yeterli değildir. Zira buraya getirilecek yapı ve tesislerin kapasiteleri, büyüklükleri, tüm plan sistemini etkilemektedir.

21.07.2005 tarihinde yapılan değişiklikler ile özelleştirme kapsam ve programına alınmış sahil şeritleri, kıyı ve dolgu alanları ve bu alanlarda yapılabilecek kruvaziyer yat limanları ile bu alanların ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimlerinin kullanım kararları ve yapılabilecek tesislerin yapılanma şartlarının imar planı ile belirlenebileceği hükümleri eklenmiştir [Ünal, 2015]. Bu süreci, 29.03.2006 tarih ve 570/1942 sayılı Kıyıda Kaçak Yapıların Önlenmesine İlişkin Genelge, 15.06.2006 gün ve 1502/4111 sayılı Ahşap İskele Yapım Süreci ve Kriterlerine İlişkin Genelge, 26.04.2007 tarih ve 1086/3115 sayılı Kıyı Yasası ve Yönetmeliğe İlişkin Genelgenin İptali ve Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedüre İlişkin Genelge değişiklikleri izlemiştir. Bunlara ek olarak; Kıyı Kanununda 31.07.2008'de yapılan değişiklik ile Uluslararası Spor Kuruluşlarının Türkiye'de spor etkinlikleri düzenlemek istemesi durumunda, Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü'nün ilgili Bakanlıktan izin alması halinde; kıyı alanlarına her türlü spor aktiviteleri ve organizasyonların yapılmasına yönelik spor tesisleri ve zorunluluk arz eden durumlarda bunların tamamlayıcı konaklama tesislerinin de yapılabilmesi mümkün kılınmıştır.

Dolgu alanlarında da uygulama imar planı kararı ile kıyıda yapılması mümkün olan yapı ve tesisler ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları yapılabilmektedir. Bu çerçevede, kara, deniz ve hava ulaşımına yönelik altyapı tesisleri, açık spor alanları ile emsali %3'ü, yüksekliği ise

5.5 m.yi geçmeyen, takılıp sökülebilen lokanta, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar, piknik, eğlence alanları da plan kararıyla getirilebilmektedir. Bununla birlikte, plan kararı olmaksızın kıyıda yapılabilen yapı ve tesisler de dolgu alanlarında yer alabilmektedir.

Kıyı kanunu ve uygulama yönetmenliğinde yapılan 2004, 2005, 2008 ve 2013 yılı değişiklikleri ile kruvaziyer liman yapılacak alanlar ile özelleştirme programına alınan dolgu alanlarında, uluslararası spor etkinlikleri için gerekli yapılanmalarda yukarıda sözü edilen yapılanma kısıtlamalarının geçerli olmadığı da belirtilmiştir.

Sahil şeritlerinde planlama ve yapılaşma koşulları incelendiğinde, Uygulama İmar Planı bulunmayan alanlarda, hiçbir yapı yapılamayacağı, Uygulama İmar Planı bulunan alanlarda, ise; plan kararıyla, kıyıda ve dolgu alanlarında yapılabilen tesisler yapılabileceği gibi, Sahil Şeridi Birinci Kuşağında; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme ve rekreatif alanlar ile yaya yolları (ulaşım yolu ve otopark hariç), Sahil Şeridi İkinci Kuşağında ise; Kıyıda, Dolgu Alanlarında ve Sahil Şeridi Birinci Kuşağında yapılabilenler yapılabileceği gibi, toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesisleri de yer alabileceği görülmektedir. Günübirlik turizm yapı ve tesisleri; kamping ve konaklama ünitelerini içermeyen, emsali %20'yi ve yüksekliği 4.50 m.'yi geçmeyen cafe, bar, pastane, lokanta, çayhane ünitelerini kapsamaktadır.

“Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” 26.07.2014’de yürürlüğe girmiş, 03.08.1990 tarihli “Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikteki” "Bakanlık" tanımı; “Çevre ve Şehircilik Bakanlığı”, "Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü" ifadesi ise "Çevre ve Şehircilik İl Müdürlükleri" olarak değiştirilmiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yapılan düzenleme ile sahil şeridinin genişliği ve yapılanma şartları yeniden düzenlenmiş, kıyı alanlarının ilk 50 m.lik kısmında yapılaşmaya izin verilmemiş, Kıyı Kanunu'ndaki 50 m.lik yapı yaklaşma mesafesi uygulama yönetmeliğine eklenmiştir. Böylece kıyı alanlarındaki ilk 50 m.lik alan sadece halkın kullanabileceği yaya yolu, gezinti ve dinlenme alanları gibi rekreatif alanlar olarak kullanılabilir.

Kıyıları, dolgu alanları ve sahil şeritlerinde planlama ve uygulama yetkileri açısından yasal mevzuatın belirlediği görev ve sorumluluklar bugün geçerli olduğu hali ile şu şekilde ortaya konabilir [Ünal, 2015]: Kıyıları ve sahil şeritleri, Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri ile Turizm Merkezleri içinde kalıyorsa, sahil

şeritlerindeki günübirlik turizm alanlarının veya sahil şeridi dışındaki konaklama tesislerinin tamamlayıcısı ve devamı niteliğinde olan yapı ve tesislere ait her ölçekteki planlar Kültür ve Turizm Bakanlığın onayı ile yürürlüğe girer. Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri ile Turizm Merkezleri dışındaki planlar ise, yetki durumuna göre Bakanlık, Valilik veya Belediyelerce onaylanır. Dolgu alanlarındaki Uygulama İmar Planlarının onayı Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca, şayet dolgu alanı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesinde veya Turizm Merkezinde ise Kültür ve Turizm Bakanlığınca gerçekleştirilir. Ayrıca, 03.07.2005 tarih ve 5398 sayılı yasa ile özelleştirme kapsamına alınan yer Kıyı Kanunu veya Turizm Teşvik Kanunu kapsamında ise, bu alanların planları Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yürürlüğe konur; ancak Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkisindeki bir alan ise, Bakanlığın uygundur görüşü alınır, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Belediyeler veya İl Özel İdarelerinin yetkisinde ise, bu kurumların sadece görüşü alınır.

Kıyı alanlarının kullanımı, korunması, planlanması, mülkiyeti ve denetimi konularında doğrudan ilişkili olan yasal düzenlemeler, temelde 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve bu Kanun'un Uygulanmasına Dair Yönetmenliğini içermekle birlikte, kıyı alanlarını etkileyen başkaca yasal düzenlemeler de bulunmaktadır. 2872 sayılı Çevre Kanunu, 3194 sayılı İmar Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 618 sayılı Limanlar Kanunu, 6831 sayılı Orman Kanunu, 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu, 2960 sayılı İstanbul Boğaziçi Kanunu ve 3030 sayılı Büyük Şehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun bu yasal düzenlemeler arasında sayılabilir.

Kıyı alanlarının sürdürülebilir gelişimi açısından, Kıyı Kanunu ile ilgili yönetmenlikleri ve Çevre Kanunu'na dayalı olarak çıkarılmış olan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmenliği arasında yakın bir ilişki olduğu göze çarpmaktadır [Ünal, 2015]. Her iki mevzuatın birleştiği nokta; su ortamının kirlenmeye karşı korunması, su çevresinin doğal ve kültürel özelliklerinin sürdürülebilirliğinin sağlanması, bu alanlarda sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda kullanıma da yer verilmesi, çevre koruma ile ekonomik kalkınma arasında denge kurulabilecek kıyı kullanımının sağlanmasıdır. Kıyı kanunu ile ilgili yönetmenliklerde; deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bunların devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin korunması ve bunların toplum yararlanmasına açık bir biçimde kamu yararına kullanılması esaslarını belirlemek için bu Kanun ve mevzuatın ortaya konduğu

belirtilmiştir. Çevre Kanunu'na dayalı olarak çıkarılmış olan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nde ise; su kaynakları potansiyelinin korunması ve en iyi biçimde kullanılmasının sağlanması, su kirliliği önlenirken, sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin de gerçekleştirilmesi amaçlamaktadır.

Kıyı alanlarına ilişkin olarak, çok çeşitli kurum ve yapıyı içeren bu karmaşık ulusal mevzuatın yanı sıra, kıyı alanlarını doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen, ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler gereği oluşan uluslararası bir mevzuat da yürürlükte bulunmaktadır [Çakır, 2012]. Bu çerçevede; Bern Sözleşmesi (Avrupa Yaban Hayatı ve Doğal Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi), Barselona Sözleşmesi, (Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması), Cenova Deklorasyonu (Akdeniz'de Ortak Öneme Sahip 100 Kıyısız Sit ve Akdeniz'e Has Nesli Tehlikede Olan Deniz Türleri), Dünya Mirası Sözleşmesi (Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunmasına Dair Sözleşme), Rio Sözleşmesi (Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi), Ramsar Sözleşmesi (Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslar Arası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme) bulunmaktadır.

3.2. Kıyı Alanlarına Yönelik Politikalar ve Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi

3.2.1. Ülke Ölçeğinde Planlar ve Politika Dokümanları

1960'lardan bu yana, ülkenin beş yıllık kalkınma hedeflerinin yanı sıra mevcut problemlerin de saptanarak ele alındığı üst düzey planlar olarak ülke kalkınma planlarında kıyı alanlarına yönelik politikaların genel hatları ile ele alındığı görülmektedir.

1990'lı yıllara kadar, ilk beş plan döneminde kıyı alanlarına yönelik herhangi bir düzenleme yer almamakla birlikte, çevre sorunları bölümünde su, deniz kirliliği, toprak erozyonu gibi kıyı alanlarını da ilgilendiren konular ele alınmıştır. 1985-1989 yıllarını kapsayan V. Beş Yıllık Ülke Kalkınma Planı'ndan itibaren, çevre sorunları konusunda sadece mevcut kirliliğin ortadan kaldırılması ve muhtemel kirliliğin önlenmesi değil, kaynakların gelecek nesillerin de yararlanabileceği şekilde kullanılması, muhafazası ve geliştirilmesi esasına dayanan sürdürülebilir kalkınma anlayışı benimsenmiştir. 1990-1994 yıllarını kapsayan VI. Beş Yıllık Ülke Kalkınma Planı'nda, doğrudan doğruya kıyı alanlarına yönelik bazı düzenlemelere yer

verilmiştir [Uçlar, 2012]. Sahil şeritlerinden faydalanmada öncelikle kamu yararının gözetilmesi, kıyı şeridinin faydalı ve ekonomik kullanımının sağlanması amaçlanmıştır. Kıyı alanları için hazırlanacak master planların kıyıları ekonomik kaynak olarak değerlendiren bir yaklaşımla tasarlanması öngörülmüştür. “Yerleşme-Şehirleşme” bölümünde, kıyı alanlarında yapı yoğunluklarının artışı önleyecek yeni bir yasal düzenleme için gerekli çalışmaların başlatılması ve arazi kullanım planlarının hazırlanması gerekliliği vurgulanmıştır. VI. Beş Yıllık Ülke Kalkınma Planı döneminde (1991-1995), Avrupa Birliği çevre politikaları ile uyum sağlanması, çevre denetim izleme dengesinin kurulması ve imar kanununun yeniden gözden geçirilmesi konuları öne çıkmıştır [Kıran, 2008]. 1996-2000 yıllarını kapsayan VII. Beş Yıllık Ülke Kalkınma Planı’nda kıyılara yalnızca “Çevrenin Korunması ve Geliştirilmesi” bölümünde yer verilerek, kıyı alanlarına yönelik ayrıntılı bir düzenlemeye gidilmemiştir. Planda çevre mevzuatının yetersizliklerinden bahsedilmiş, farklı nitelikteki kıyı alanlarına aynı mesafe ölçütlerinin uygulanmasının uygun olmadığı belirtilmiştir. VIII. Beş Yıllık Ülke Kalkınma Planı’nın (2001-2005), çevre bölümünde kıyılardaki mevcut durumun yanı sıra hukuki ve kurumsal düzenlemeler ele alınmış, hızlı kentleşmenin doğal kaynaklar üzerindeki baskısının arttığı vurgulanmış; Kıyı Kanunu, Turizmi Teşvik Kanunu, Orman Kanunu, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, İmar Kanunu ve çevreyle ilgili yasal düzenlemelerin gözden geçirileceği ifade edilmiştir. Ayrıca, söz konusu planda, Türkiye Ulusal Çevre Eylem Planı’nın güncelleştirilmesi, çevre yönetim araçlarının kullanımının etkin duruma getirilmesi, çevre politika ve stratejilerinin Avrupa Birliği düzenlemeleri ile uyumunun sağlanması gibi öneriler geliştirilmiştir.

2007-2013 yıllarını kapsayan IX. Beş Yıllık Ülke Kalkınma Planı’nda “Çevrenin Korunması ve Kentsel Altyapının Geliştirilmesi” bölümünde, hızlı kentleşme ve sanayileşmenin, kaynakların sürdürülebilir kullanımını tehdit ettiği, Avrupa Birliği’ne uyum sürecinde çevre konularına daha fazla dikkat edilmesi gerekliliği vurgulanmış ve kıyı alanları ile ilgili genel bir durum tespiti yapılmıştır. X. Beş Yıllık Ülke Kalkınma Planı’nda (2014-2018), kıyı alanlarına ilişkin özel bir düzenleme yer almamakla birlikte, bir önceki plan döneminde hedeflenmiş olan, çevre kirliliğinin önlenmesi, çevre kalitesinin iyileştirilmesi ve doğal kaynakların sürdürülebilir yönetimi yönünde önemli ilerlemeler kaydedildiği belirtilmiş, bununla birlikte ekonomik büyüme ve nüfus artışının, çevre üzerindeki baskılarının devam

etmesinden dolayı, çevre ve doğal kaynak yönetiminde planlama, uygulama, izleme ve denetimin geliştirilmesi gerekliliği vurgulanmıştır. Ayrıca, çevre yönetiminde görev, yetki ve sorumluluklardaki belirsizlik ve yetersizliklerin giderilmesi, denetim mekanizmalarının güçlendirilerek; özel sektörün, yerel yönetimlerin ve STK'ların rollerinin artırılması yönünde politikalar benimsenmiştir. Sürdürülebilir şehirler yaklaşımına uygun olarak çevre duyarlılığını ve yaşam kalitesini arttıracak uygulamaların yapılması hedeflenmiştir. Diğer yandan, kıyı alanlarını da içeren kentlerdeki eski değerini ve işlevini kaybeden, mekân kalitesi düşük alanların sosyal, ekonomik, çevresel ve estetik boyutlar dikkate alınarak yenilenmesi ve bu alanlarda kentsel refahın, yapı ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi temel amaç olarak kabul edilmiştir.

Yine, ulusal bir strateji dokümanı olan Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı - KENTGES (2010-2023)'de insan yerleşmelerinde mekân ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi konusu temel öncelik eksenlerinden birini oluşturmaktadır. Kentleşmeye yapısal çözümlerin yanı sıra, sağlıklı, dengeli ve yaşanabilir kentsel gelişmeyi sağlamak üzere, ilkelerin, stratejilerin ve eylemlerin belirlendiği bu dokümanda kıyı alanlarının sürdürülebilir gelişiminin sağlanması konusuna yön veren hedefler ve stratejiler aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

i) Doğal ve kültürel varlık ve değerlerin korunmasının sağlanması hedefine yönelik olarak;

- Kentleşme ve mekânsal planlama sürecinde doğal ve kültürel varlıkların korunmasını benimseyen yaklaşımların desteklenmesi,
- Tüm doğal kaynakların ve korunan alanların korunması ve sürdürülebilir kullanımı için izleme ve denetleme mekanizmalarının geliştirilmesi ve aynı alandaki farklı koruma kararlarının uyumlaştırılmasının sağlanması,
- Doğal ve kültürel varlıkların korunmasına ilişkin uygulama araçlarının geliştirilmesinin desteklenmesi stratejileri benimsenmiştir.

ii) Sosyal, kültürel ve ekonomik boyutlarla bütünleşik bir kentsel yenileme ve dönüşümü sağlamak hedefine yönelik olarak;

- Kentsel yenileme ve dönüşüme ilişkin plan ve projelerin bütüncül bir planlama anlayışıyla hazırlanması, uygulamanın izlenmesi ve denetlenmesinin sağlanması,

- Kentsel dönüşüm plan ve projelerinin; katılımcı ve kamu-özel sektör işbirliklerine yer veren anlayışla kurgulanması ve dönüşüm sonrası koşulların izlenip denetlenmesinin sağlanması stratejileri benimsenmiştir.

iii) Kentlerde çevre duyarlı bir yaşam ortamı oluşturmak hedefine yönelik olarak;

- Yerleşmelerin planlanmasında, doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımını, ekolojik dengenin korunmasını, kirliliğin önlenmesini, enerji verimliliğini ve çevre duyarlılığını dikkate alan yaklaşımların benimsenmesi stratejisi benimsenmiştir.

3.2.2. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planları

Tüm dünyada yaygınlaşan kıyı alanları bütünleşik yönetimi ve planlama yaklaşımı; son yıllarda ülkemizde de uygulanmaya başlamıştır. Türkiye’de Yönetim Programlarında kıyı yönetimi konusunun yer almaya başlaması 1992 Rio Çevre ve Kalkınma Konferansı’ndan sonra olmuştur [Görer ve Duru, 2001]. Bu çerçevede, bütünleşik kıyı alanları yönetimi programlarının başlatılması, kıyı yönetim planlarının hazırlanması, kıyı bölgeleri için danışma organları oluşturulması gibi çalışmalar yürütülmüş ve 1987 yılından bu yana çeşitli pilot projeleri uygulanmıştır. Uygulanan programlardan bazıları; Türkiye’de Kıyı Yönetimi ve Turizm Projesi: Belek ve Çıralı, Bodrum Yarımadası Kıyı Alanları Yönetimi Projesi, Trabzon Kıyı Yönetimi, Patara Özel Çevre Koruma Bölgesi Yönetim Planı, Karadeniz Çevre Programı, Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı olarak sıralanabilir [Güzel, 2012]. Bu projelerin bir kısmı Birleşmiş Milletler Bölgesel Denizler Programı gibi küresel programların bir parçasıyken, bir kısmı da LIFE ve GEF gibi, çevre sorunlarına yönelik çalışmalara destek veren kuruluşlardan alınan mali desteklerle yürütülmüştür [Uçar, 2012].

Belirli bir kıyı yönetimi uygulama süreci içerisinde yer almamakla birlikte, teknik destek, eşgüdüm sağlama, araştırma gibi işlevleri yerine getirmek üzere başlatılan bazı girişimler de bulunmaktadır [Duru, 2001]. Doğrudan doğruya kıyı yönetimi programlarına katılmayan, Güney Antalya Turizmi Geliştirme Altyapı İşletme Birliği (GATAB) özellikle kıyının kara yönündeki sorunlarına çözüm bulmak amacıyla kurulmuştur. Akdeniz ve Karadeniz ölçeğinde bir araştırma kurumu olarak MEDCOAST kıyı alanlarının gelişmesi ve korunması yönünde

önemli katkılar sunmaktadır. Turizm Bakanlığı'nca 1989 yılında başlatılan "Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı Kıyı Yönetimi Projesi" de turizm bölgelerindeki altyapı gereksinimini karşılamak amacıyla gerçekleştirilmiştir.

Günümüzde bütünleşik kıyı alanları yönetimi çerçevesinde her tür ve ölçekteki planlama çalışmaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yürütülmektedir [Web 13, 2016]. Bu çalışmaların kıyı planlama ve uygulama çalışmalarına yeni bir yaklaşımın getirilmesini, kıyı alanlarının uyumlu ve dengeli bir şekilde korunarak kullanımının teşvik edilmesini ve tüm sektörleri dikkate alan bütüncül politika ve karar alma süreçlerinin geliştirilmesini amaçladığı belirtilmektedir.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planları ile planlamaya planın uygulanması sürecini ve yönetim boyutunu da dâhil ederek yaşanan sorunların çözümüne yönelik stratejik düzeyde kararlar üretilmesi ve kıyının koruma-kullanma dengesinin gözetilmesi hedeflenmektedir. Bu planların uluslararası yükümlülüklerimizi karşılayan, yerel beklenti ve talepleri yönlendiren, kıyı alanlarındaki çakışan yetki alanlarını düzenleyen ve yatırım süreçlerini hızlandıran, kıyıdaki paydaşlar arasındaki anlaşmazlıkları çözen ve çevre sağlığı ile ekonomik gelişme arasındaki dengeyi kurmaya çalışan bir araç olması öngörülmektedir.

Ülkemizde, BKAY'a ilişkin yasal çerçeve ve kurumsal düzenlemeler tam anlamıyla oluşmamış olmakla birlikte, öncü nitelikte bazı çalışmalar bulunmaktadır [Atik, 2011].

1990'lı yılların başlarında bu konular gündeme gelmiş ve bugüne kadar önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu çalışmaların başlıcaları aşağıda verilmektedir:

- Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi (KAY) Orta Doğu Teknik Üniversitesinde 1993 yılına kurulmuştur. Bu komite kıyı alanlarının uzun erimli, dengeli ve etkin bir biçimde kullanılmasına katkıda bulunmak üzere kamu ve özel sektör kuruluşları, üniversiteler ve gönüllü kuruluşlar arasında iletişim ve işbirliğini güçlendirmek amacıyla kurulmuştur [Duru, 2001]. Kurulduğu zamandan bu yana, üniversitelerde kongreler düzenleyerek konunun gelişimine çok önemli katkılar sunmaktadır.
- Kıyı alanları yönetimi konusunda Akdeniz Teknik Yardım Programı (METAP) kapsamında ülkemiz koşullarına uygun bir BKAY'a yönelik kurumsal yapının geliştirilmesi için danışmanlık raporu hazırlanmıştır.

- Yasalaşmamakla birlikte, METAP raporundan esinlenerek “Kıyı Alanlarının Planlanması, Korunması ve Uygulamaların Denetlenmesi Hakkında Kanun” tasarısı hazırlanmıştır.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü bünyesinde kurulan “Kıyı Envanter Şubesi”, kıyı yasasının uygulanmasına ilişkin olarak envanter oluşturma ve kıyı kenar tespiti ile ilgili görevler üstlenmiştir.
- 1997’de Çevre Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü bünyesinde bir “Çevre ve Kıyı Yönetim Şubesi” kurulmuştur. Şube, bakanlığın ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü altında kurulmuş olup daha çok çevresel sorunları çözmeye yönelik çevre yönetim programlarına yönelik çalışmalar yürütmüştür [Garipoğlu, Uzun, 2014]. Ulusal bölgesel ve havza bazında çevre yönetim planlarının hazırlanması, onaylanması, uygulamanın sağlanması, izlenmesi ve değerlendirilmesi şubenin görev ve sorumlulukları arasında yer almıştır [Uçar, 2012].
- Kıyı Yönetimi ile ilgili konuları da kapsayan “Ulusal Çevre Eylem Planı (UÇEP)” Devlet Planlama Teşkilatı’nca 1999’da hazırlanmıştır. Türkiye’de çevre sorunlarının durumunu ve bu alanda geliştirilebilecek politikaları ortaya koymayı amaçlayan Ulusal Çevre Eylem Planı’nın (UÇEP) hazırlıklarına 1995 yılında başlanmıştır [Duru, 2003]. Bu belge, uzmanlardan ve konuyla ilgili taraflardan oluşan ve iki aşamada bir araya gelen Devlet Planlama Teşkilatı, Çevre Bakanlığı ve Dünya Bankası temsilcilerinden oluşan farklı gruplarca hazırlanmıştır ve Yürütme Kurulu gözetiminde süreç yönlendirilmiştir. UÇEP’ in hazırlık sürecinde; yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, çevre bilinç ve duyarlılığının geliştirilmesi, çevre yönetiminin iyileştirilmesi ve sürdürülebilir nitelikte bir ekonomik, toplumsal ve kültürel gelişmenin sağlanması hedefleri belirlenmiştir [Uçar, 2012].
- 2000 yılında Çevre Bakanlığı’nca hazırlanan Ulusal Gündem 21 Raporunda Kıyı Alanları Yönetimi ile ilgili öneriler geliştirilmiştir.
- 2002 yılında TÜBİTAK Deniz ve Denizaltı Kaynaklarından Yararlanma Teknolojileri Çalışma Grubu Bütünleşik Kıyı Yönetimi Alt Gurubu oluşturmuştur.

- Halen bazı alanlarda Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi yaklaşımı ile bazı çalışmalar sürdürülmektedir [Atik, 2011].

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca bugüne kadar onaylanan plan ve strateji belgelerinden bazıları; İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planı (2009), Samsun Bütünleşik Kıyı Alanları Strateji Belgesi (2011), Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Strateji Belgesi (2011) ve İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı (2014)'dir [Web 14, 2016]. Bu projelerde; ülkemizdeki kıyı planlamasına ilişkin yasal ve yönetsel araçlar, kurumların görev ve sorumlulukları, daha önceden yapılmış planlar ve alınan kararlar, proje alanı ile ilgili mevcut fiziksel durum ve envanter incelenmiştir [Atik, 2011]. Yapılan çalışmalarda yabancı ülke örnekleri değerlendirilerek bu ülkelerin kıyı bölgesindeki planlama yaklaşımı, stratejileri, kurumsal yapılanması, karar alma mekanizmaları ve uygulama yöntemleri araştırılmış, Türkiye için çıkarımlar yapılmıştır. Plan hazırlanma sürecinde BKAY felsefesine uygun olarak ilgili kamu kurumları, STK'lar, yerel yönetimler, üniversiteler, yatırımcı ve işletmeciler vb. ile görüş alışverişinde bulunularak şeffaf bir süreç izlenmiştir. Toplanan verilerin değerlendirilmesi ve katkılarının alınması için katılımcı karar toplantıları düzenlenmiştir.

3.3. Kıyı Alanları Yenileme Projeleri İle İlgili Çalışmalar

Türkiye'de 1980'li yılların sonlarından itibaren bütünleşik kıyı alanları yönetimi programlarının başlatılması, kıyı yönetim planlarının hazırlanması, kıyı bölgeleri için danışma organları oluşturulması gibi çalışmalara paralel olarak konuyla ilgili akademik araştırmalarda da yoğun bir ilginin olduğu görülmektedir. Bu çalışmalar öncesinde, kıyı mekanlarının düzenlenmesi, kıyı alanlarının rekreasyonel potansiyellerinin değerlendirilmesi, kıyı alanları kullanımındaki sorunlar, kıyı alanlarındaki rekreasyon aktivitelerinin değerlendirme ölçütlerinin belirlenmesi gibi araştırmalar göze çarpmaktadır [Karabey, 1978], [Güleç, 1979], [Arslan, 1982], [Özkan, 1983].

1990'lı yıllardan 2000'lere kadar ağırlık kazanan konular ise; kıyı alanlarında uygulanacak politikaların belirlenmesi, kıyı kentlerinin sorunları ve kıyı planlamasına ışık tutacak ilkelerin saptanması, kıyı alanları yönetimi ve sorunlarının ortaya konması, sürdürülebilir kalkınma hedefi doğrultusunda kıyı alanlarının

korunması ve planlanmasının, yasal ve yönetsel yapı ile bütünleştirilmesi olmuştur [Keleş, 1996], [Ay, 1996], [Önal ve Nuray, 1997], [Doğan ve Erginöz 1997], [Büyükvelioğlu, 1998]. Bununla birlikte, kıyı alanlarından geri çekilme sürecinde kent-kıyı ilişkisi, boşalan kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesi, kıyı alanlarının yeniden biçimlendirilmesinde etkili olan faktörlerin saptanması ve kıyı alanları gelişme stratejilerinin belirlenmesini ele alan çalışmalar da bulunmaktadır [Kılıç, 1999].

2000'ler sonrasında bir yandan kıyı alanlarının sürdürülebilirliği, bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlarına ilişkin araştırmalar devam ederken, bir yandan da kentsel kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesi, yenilenmesi ve canlandırılması konularının öne çıktığı görülmektedir. Zonguldak ve Bartın bölgesinde sürdürülebilir kıyı alanları yönetimi konusunu ele alan Günebakan, bölgelerin sürdürülebilir yönetiminde doğal ve sosyo-ekonomik yapı, iklimsel özellikler, koruma altına alınan hassas alanlar, kültür ve tabiat varlıkları, turizm ve ulaşım konularının öne çıktığını ifade etmiştir [Günebakan, 2009]. Kaya, bütünleşik kıyı alanları yönetiminde yerel yönetimlerin rolünü araştırmıştır [Kaya 2010]. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi çalışmalarının ülkemiz planlama sistemi ve mevzuatındaki yerini ve uygulanabilirliğini inceleyen Pehlivan Küçük, İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama ve Yönetim Projesini değerlendirmiş, Türkiye'de planlama mevzuatındaki BKAY çalışmalarını etkileyen değişiklikleri incelemiştir [Pehlivan Küçük, 2012].

Diğer yandan, kentsel kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesi, yenilenmesi ve canlandırılması konularında büyük bir ilginin olduğu görülmektedir. Özbaydar 2000 yılında yaptığı çalışmada, terk edilmiş tarihi kıyı mekânlarının yeniden ele alınması ve kaybolan şehir- kıyı ilişkisinin tekrar kazanılması amacıyla işlevini yitiren liman kentlerinde yeniden canlandırma çalışmalarını Karaköy-Salıpazarı örneğinde değerlendirmiştir. Kıyı alanlarının canlandırılması ile ilgili çalışmada Bütüner, kıyı alanı yenileme projelerinin çağdaş kentlerin fiziksel, sosyal ve ekonomik yapısına yaptığı olumlu katkıların yanı sıra, birtakım tartışmaları da beraberinde getirdiğini, bu tür projelerin genellikle kıyı alanlarına has özellikleri yansıtmadığını ve dünyanın farklı kentlerinde üretilen projelerin standartlaşmaya ve aynışmaya götürdüğünü vurgulamıştır [Bütüner, 2003]. Oral 2006 yılında yaptığı çalışmayla işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümünü Haliç örneğinde inceleyerek, bütünsel bir yaklaşımla planlama ve tasarım önerileri geliştirmeyi

amaçlamıştır. Kıyı alanlarındaki dönüşümü İstanbul kenti ölçeğinde değerlendiren Doğan, İstanbul için önerilen yenileme/dönüşüm projelerini inceleyerek bu projeleri dünyanın birçok büyük kentinde gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmekte olan kıyı alanı yenileme projeleriyle karşılaştırmış, benzer ve farklı yönleri ortaya koymuş ve özellikle kıyı alanlarının halkın kullanımına daha fazla açılmasına yönelik öneriler üzerinde durmuştur [Doğan, 2006]. Diğer bir çalışmada, Akköse, İstinye'deki eski tersane alanında da görülen kentsel dönüşümün etkilerini incelemiştir [Akköse, 2007]. Haydarpaşa Limanı alanının yeniden canlandırılması konusunu ele alan Ünal ise, planlama sürecinde sosyal ve demografik, işlevsel, örgütsel, fiziksel ve finansman açısından değerlendirmelerin önemine değinmiştir [Ünal, 2008].

“Kentsel kıyı alanlarında yer alan sanayi bölgelerinde dönüşüm stratejilerinin değerlendirilmesi; Haliç– Tersaneler bölgesi” isimli çalışmada Yerliyurt, kıyı alanlarında atıl kalmış sanayi alanlarında gerçekleşecek olan uygulama süreçleri ve sorunlarını irdelemiş, kentsel merkezlerdeki sanayi fonksiyonunun yer seçimi, kentsel dönüşüm alanlarının belirlenmesi, kentsel dönüşüm kapsamında yeniden işlevlendirilecek alanlara getirilecek fonksiyonların belirlenmesi ve değerlendirilmesi konularına odaklanmıştır [Yerliyurt, 2008]. Bununla birlikte, kentsel dönüşüm proje alanlarının belirlenmesi süreçleri ile bu alanlarda gerçekleştirilecek olan kentsel dönüşüm yaklaşımlarında, öngörülecek fonksiyonların seçim ve değerlendirme süreçlerinin önemini vurgulayarak, dönüşüm potansiyeli olan bir kıyı alanının yeniden geliştirilmesinde, fonksiyon seçiminde kullanılacak bir sistematik üzerinde çalışmıştır.

İstanbul kıyılarındaki mekânsal dönüşümü güncel projelerden örnekler ile inceleyen Atabek, bütünsel bir planlama anlayışı ile toplumun farklı kesimlerinden aktörleri içine alan geniş çaplı bir katılım sürecine ve özel sektör- kamu ortaklığının kıyı alanları dönüşüm projelerindeki önemine vurgu yapmıştır [Atabek, 2009]. Türkiye'deki güncel kentsel dönüşüm/yenileme anlayışının, dünyada kabul görmüş ekonomik, sosyal ve mekânsal sorunların çözümünde bütünsel ve sürdürülebilirliği temel alan planlama yaklaşımının aksine, bu hakim yaklaşımdan uzak, tasarım boyutu ağırlıklı uygulamalar olduğunu belirtmiştir.

Gören, kıyı alanlarındaki endüstri mirasının kültür ve eğitim odaklı dönüşümünü Haliç kıyı alanında ele almış, kıyı alanındaki fonksiyonların geçmişten günümüze değişimini inceleyerek, endüstri mirasının tarihsel kimliğini ve işlevini ortaya koymuştur [Gören, 2011]. Haliç kıyılarında gerçekleştirilen noktasal dönüşüm

projelerinin, özellikle 2000'li yıllarda endüstri mirasının kültür ve eğitim odaklı dönüşümüne imkân verdiğini ve Haliç kıyılarının, eski rekreatif ve kültürel kimliğine yeniden kavuştuğunu belirtmiştir.

Koca, Haydarpaşa örneğinde kıyı alanının korunması, yenilenmesi, yeniden canlandırılması ve geliştirilmesinde sürdürülebilirlik kavramının pratikte ve tüm uygulama süreçlerinde nasıl ele alındığını incelemiştir [Koca, 2011]. Türkiye’de liman alanı dönüşüm projelerinin ilkesel yaklaşımlarının belirlenmesinde ve eylem planlarının geliştirilmesinde sürdürülebilirlik kavramının planlama otoriteleri tarafından yeterince ele alınmadığını vurgulamış, alanın planlama kararlarının oluşturulması sürecinde fiziksel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik bileşenlerinin bir kısmının, sınırlı ölçüde arazi kullanımı ve yapılaşma koşullarına yansıtıldığını ifade etmiştir. Kentsel dönüşüm projelerinde sürdürülebilir gelişme kavramının çalışmanın vizyonunun oluşturulmasından başlayarak, planlamanın tüm aşamalarında belirleyici unsur olarak yer alması gerektiğini belirtmiştir.

Şahin 2012 yılında yaptığı, “Eski Sanayi Alanları Dönüşümünde Ortaklık Modeli Önerisi: Kartal Örneği” adlı çalışmasında, eski sanayi alanlarının dönüşümü projelerinin gerçekleştirilmesinde çok boyutlu ve çok aktörlü ortaklık yapılarını yurtdışı örnekleri ve Kartal Dönüşüm Projesi özelinde incelemiş ve karşılaştırmalı bir perspektif sunmuştur. Çeşitli kentsel politika uygulamalarının uluslararası örneklerini karşılaştırmalı kesit analizi yöntemi ile ele alarak bu örneklerdeki başarı faktörlerini araştırmıştır. Kartal dönüşüm alanı için ekonomik, sosyal, fiziksel, çevresel boyutları ve katılımcı süreçleri içeren alternatif bir model oluşturmuştur. Yenileme veya dönüşüm projelerinin başarısının kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarından oluşan çoklu aktörler arasındaki uzlaşmaya ve yeni işbirliği yöntemlerinin geliştirilmesine dayandığını vurgulayan Şahin, kurumsal, yasal ve finansal yapının güçlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Avrupa liman şehirlerinde kıyı yenileme projeleri ve güncel mimarlık yaklaşımlarını inceleyen Tanış [2015], kıyı yenileme projelerinin planlanması süreci, planlama sürecini etkileyen faktörler ile sürece katılan aktörleri değerlendirmeyi amaçlamış, planlanma sürecinde olan İzmir Kıyı Yenileme Projesini değerlendirmiştir [Tanış, 2015]. Kıyı alanı yenileme projelerinin güncel mimarlık yaklaşımlarını yönlendirmekte üstlendiği misyona ve geçmişten günümüze liman şehirlerinin planlanması ve tasarlanması yaklaşımlarının önemine değinmiştir.

İstanbul Limanı için kıyı alanı tasarım yaklaşımının kriterlerini belirlemeyi amaçlayan Erkmen, kıyı alanlarının yeniden canlandırılmasında öncelikli olarak kentli ve kullanıcı odaklı kamusal kullanım kaygısının öne çıktığını vurgulamış, dünya örneklerinde karma kullanımlı kıyı projelerinin öne çıktığını ifade etmiştir [Erkmen, 2015]. Karaköy kıyı bölgesinde çeşitli sosyal ve fiziksel analizler yapmış, sosyal analizlerde ‘gizli katılımcı gözlem tekniği’ kullanarak kullanıcı yoğunluğu ve davranışlarını gözlemlemiş ve ‘anket’ tekniği ile kullanıcı memnuniyeti ve beklentilerini analiz etmiştir. İstanbul Limanı’nın kent ve kentli yararı başta olmak üzere, estetik ve ekonomik çıkarlar ile kültürel ve tarihi değerlerinin de öne çıkartıldığı kamusal bir alan olarak yeniden canlandırılması yönündeki önerilerini geliştirmiştir. Bununla birlikte, alanın yeniden canlandırılması sürecinin meslek grupları ve meslek odalarıyla, üniversitelerle ve kamuoyuyla paylaşılması, projelendirme sürecinin şeffaf olarak, meslek insanlarının ve kamunun yorum, fikir ve önerilerine açık bir şekilde tasarlanması gerektiğinin altını çizmiştir.

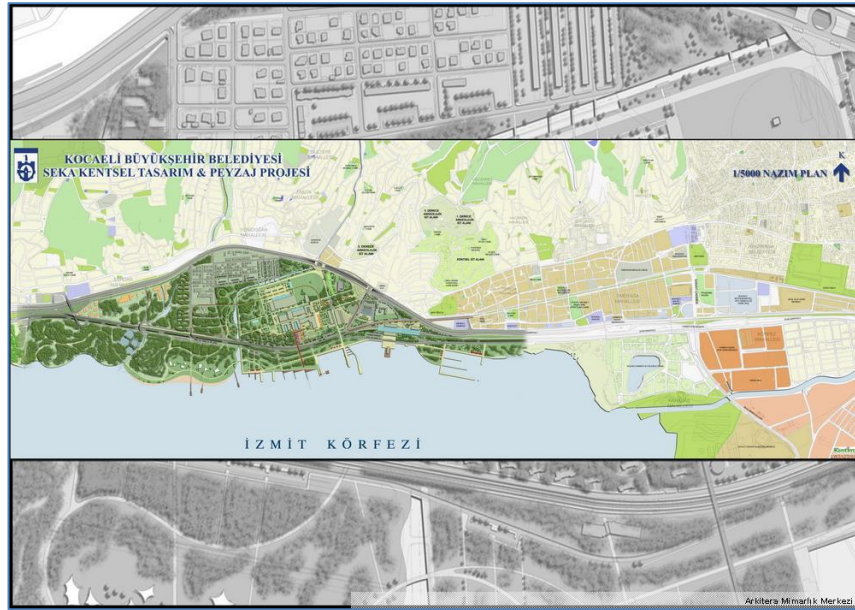
3.4. Kıyı Alanları Yenileme Projeleri Örnekleri

Türkiye’de kıyı alanlarında yer alan sanayinin dönüşümüne yönelik ilk adımların 1980 sonrasında neoliberal politikalar çerçevesinde atıldığı görülmektedir. Bu yıllarda İstanbul Haliç kıyılarındaki sanayi alanları yerini kültür, bilgi ve miras temelli ekonomik yapıya bırakmış, kentin en merkezi noktalarında yer alan sanayi tesisleri birer birer dönüşerek, İstanbul’un sanayi sonrası kentsel ekonomisindeki yerlerini almaya başlamışlardır. İstanbul’un sanayisizleşme süreci 1990’larda hakim olan “küresel kent İstanbul vizyonu” ile 2000’li yıllarda da hızlanarak devam etmiştir. Bu çerçevede, kıyı alanlarının yenilenmesini kapsayan Haliçport Projesi, Galataport (Salıpazarı Kruvaziyer Liman Alanı) Projesi, Haydarpaşa Garı ve Limanı Yenileme Projesi ve Kartal Kentsel Yenileme Projesi gibi projelerin öne çıktığı görülmektedir. Diğer yandan, Türkiye’de kıyı alanı yenileme projelerinin ilk örneğini oluşturan İzmit Sekapark Yenileme Projesi başarıyla uygulanan projelerden biri olarak literatürde yerini almıştır. Bu bölümde; İzmit Sekapark Yenileme Projesi ile İstanbul’da planlama ve politika gündeminde büyük tartışmalarla yer bulan yukarıda belirtilen kıyı alanı yenileme projeleri incelenmektedir.

3.4.1. İzmit- Sekapark Yenileme Projesi

Türkiye’de ilk modern kâğıt üretimini gerçekleştirmiş olan ve Cumhuriyet dönemi sanayi devriminin simgelerinden birisi olma özelliğini taşıyan Seka Kağıt Fabrikası, 1990’lı yıllarda özel kağıt üreticileriyle rekabet edemez hale gelmesi nedeniyle özelleştirme programına alınmış ve 2005 yılında kapatılarak Kocaeli Büyükşehir Belediyesi’ne devredilmiştir [Oğuz vd., 2010]. Sekapark Yenileme Projesi, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Bilkent Üniversitesi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarisi bölümü ve Kentimaj Kentsel Tasarım firmasına ortak hazırladığı bir ön proje ile hazırlanmaya başlanmış, planlama sürecinde kamuoyu ve meslek odalarının da fikirleri göz önüne alınarak oluşturulmuştur.

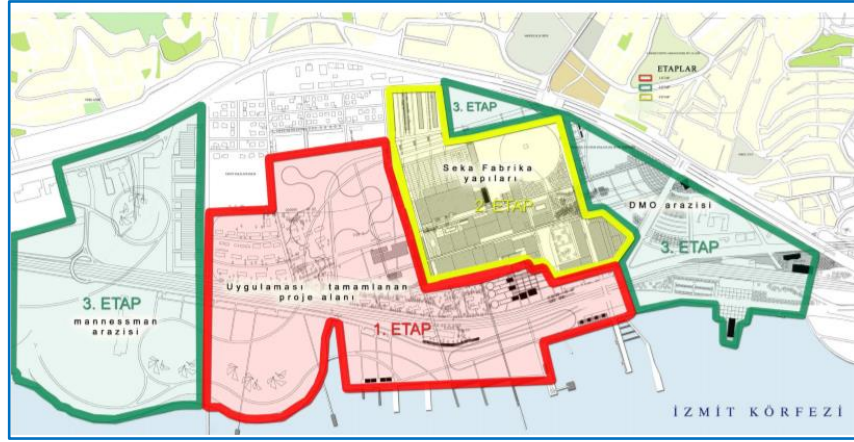
1.210.965 m² alan üzerinde tasarlanan projenin ana fikri, Seka Kâğıt Fabrikası’nın yer aldığı bölgenin kamusal işlevlerle yeniden kurgulanması, kent ve kentliyle güçlü bağlarının kurulması ve Körfez boyunca yeşil sürekliliğinin sağlanması olarak belirlenmiştir [Kaya, 2012]. (Şekil 3.1) [Web 53, 2016].



Şekil 3.1: Sekapark Projesi.

2006 yılı Kasım ayında tamamlanan ve etaplar halinde tasarlanan projenin ilk etabında, kıyı alanı tamamen rekreasyon, park, dinlenme, oyun ve piknik alanı olarak projelendirilmiş ve bu alanda çok amaçlı çim alanlar, yapay tırmanış duvarı, kaykay

pisti, futbol, basketbol ve tenis sahaları ile Türkiye'nin en büyük çocuk oyun alanı yer almıştır (Şekil 3.2) [Saygı, 2008].



Şekil 3.2: Sekaparak Projesine ait Etaplamalar.

Kullanım olarak I. etabın devamı niteliğini taşıyan II. Etap kısmı ise 2010 yılında tamamlanmış ve bu alanda iki otopark, bir restoran, kafeler, wc, mini basketbol sahaları, seyir meydanları, çim tepe ve seyir tepesi ile toplam 60000 m² yeşil alan oluşturulmuştur [Web 29, 2016].

III. etap kapsamında proje alanının yakın çevresinde yer alan Devlet Malzeme Ofisi ve Mannesmann Boru Fabrikası arsalarının da alana dâhil edilmesiyle 700.000 m²'den 1.156.000 m²'ye yükselmiştir [Oğuz vd., 2010]. Bu etapta, alanda yer alan bina ve yapıların modernize edilerek bilim ve kültür alanı olarak geliştirilmesi öngörülmüştür. Alman mimarlar tarafından projelendirilen ilk dönemlere ait tarihi yapılar endüstriyel kültürel miras olarak koruma altına alınarak yeniden işlevlendirilmiş ve bu kapsamda Seka kâğıt müzesi, görsel sanatlar merkezi, sergi salonu, sanat atölyeleri, sinema, tiyatro, fotoğrafçılık, modern dans atölyeleri, endüstriyel tasarım galerileri, eğitim merkezi, kafe ve restoranlar, cep tiyatrosu, kütüphane, toplantı salonları, düğün ve nikâh salonları, eğlence merkezi, bowling salonu, kitap, müzik satış yerleri, hediyelik eşya satış birimleri gibi yeni fonksiyonlar getirilmiştir [Kaya, 2012].

“SEKA Kâğıt Müzesi” ile “Bilim Merkezi” 2016 Nisan ayında hizmete açılmıştır. Türkiye'nin en büyük teknoloji tarihi müzelerinden biri olarak görülen SEKA Kâğıt Müzesi büyük bir kültürel ve endüstriyel mirasa ve zengin bir arşive sahiptir. Seka Kağıt Fabrikası içinde 8.500 metrekarelik alan üzerinde yer alan

Kocaeli Bilim Merkezi ise, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ve TÜBİTAK ortaklığı ile hayata geçirilmiş ve bu alanda, kapalı ve açık sergi alanları ile eğitim programlarının gerçekleştirileceği atölye ve laboratuvar alanları yer almıştır [Web 32, 2016].

Uluslararası boyutta ve bölgesel ölçekte örnek bir proje olması hedeflenen Sekapark Yenileme Projesi kapsamında planlanan tüm uygulamalar tamamlandığında, deniz, kara ve demiryolu kentsel ulaşım bağlantılarının sağlandığı, bellek, insan, mekân ve kent algılarının güçlendirildiği bir mekan organizasyonunun oluşturulması amaçlanmıştır [Kaya, 2012]. Sekapark Yenileme Projesi, kıyı alanının günümüzde kamu yararı gözetilerek, rekreasyon, dinlenme ve yeşil alana dönüştürülmesi, kıyı alanının sürdürülebilir gelişiminin sağlanması, kentin sosyal, kültürel ve rekreasyonel ihtiyaçlarının karşılanması ve halkın kıyı alanı ile etkileşiminin artırılması bakımından başarılı bulunmaktadır. Bununla birlikte, tarih bilincinin canlandırılması, kentlinin sahil ile buluşturulması, sosyal ve kültürel etkileşimin sağlanması ve kent belleğinin sürekliliğinin sağlanmasında kent kimliğine olumlu katkılar sunmaktadır [Oğuz vd., 2010], [Uzun, 2014].

3.4.2. İstanbul- Haliçport Projesi

Küresel dinamiklerin etkisi altında, kent yönetimlerinin, dünya kentleri içinde bir yer edinmek ve kente yeni bir imaj kazandırmak için yeni mekânlar yaratması süreci içinde Haliç, sahip olduğu tarihsel kimlik ve gelişme potansiyelleri nedeniyle birçok projeye konu olmuştur [Erbey, 2004]. İstanbul'un mekânsal, sosyal ve ekonomik değişimi içinde, coğrafi konumu, korunaklı bir liman oluşu, üst üste birçok dönemin izlerini taşıyor olması, sahip olduğu kültürel ve etnik çeşitlilik, İstanbul kentinin merkezinde Galata ile Tarihi Yarımada gibi iki önemli tarihi merkezi birbirine bağlar konumda olması Haliç'in önemini artırmaktadır. Haliç tersaneleri, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 22.03.1995 tarihinde yapılan 6482 sayılı ve 379 numaralı toplantısı ile tarihi sit alanı olarak tescil edilmiştir.

Haliç ve çevresini etkileyen planlama süreçlerine bakıldığında, 1985'li yıllarda merkezî iş alanı ve sanayinin desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımların önemli tartışmalara neden olduğu görülmektedir [Yerliyurt, 2008]. İki noktada odaklanan bu tartışmaların ilki bu operasyonların bir plana dayandırılmaması,

ikincisi ise Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların da yıkılması olmuştur. Bu dönemden sonra Haliç'te yer alan sanayi tesislerinin yarattığı kirlilik noktasal çözümlerle bir bütünü oluşturacak şekilde çözülmeye çalışılmış ve yaşanan fonksiyon değişiklikleri ile hem fiziksel hem de sosyal yapıda dönüşümler yaşanmıştır. Lengerhane ve Hasköy Tersanesi, Silahtarağa Elektrik Fabrikası, Sütlüce Mezbahası, Feshane-i Amire, Miniatürk, Gülhane Parkı Yeni Düzenleme Projesi ve Kuzey Haliç Yeşil Kuşak Projeleri sözü edilen dönüşümlere örnek projelerdir.

Haliç Tersaneleri, yaklaşık 600 yıl önce kurulmuş olmasına rağmen günümüz teknolojisine ayak uydurabilmesi ve işlevini sürdürebilmesinden dolayı ve konumu itibariyle rant odaklı projelerin de ilgi odağı olmuştur [Köksal, 2013]. 2010 yılının aralık ayında daha sonraları Haliçport adı ile anılacak olan Camialtı ve Taşkızrak Tersanelerini kapsayan proje kamuoyuna açıklanmıştır [İKA, 2015].

2011 yılının ilk yarısında Haliçport projesinin ihale edilmesi için Bakanlar Kurulunda kararı alınmış, 2012 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kuruluna sunulmak üzere İBB ve İMP tarafından “Taşkızrak, Haliç ve Camialtı Tersaneleri Sosyal ve Kültürel Amaçlı Yeni Kullanım Ön Etüt Projesi” hazırlanmıştır. KVKBK, söz konusu proje onaylanmadan önce 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nın hazırlanması gerektiğini belirtmiştir.

Ancak, Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama İmar Planları olmadan projelendirilen Haliç Tersanelerinin zarar ettiği ileri sürülerek Türk Denizcilik İşletmeleri Yönetim Kurulu tarafından 04.01.2013 tarihinde kapatılması yönünde karar alınmış, 13.05.2013 tarihinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nün 3996 sayılı “Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun” ve 2011/1807 sayılı Bakanlar Kurulu kararında belirtilen usul ve esaslar kapsamında Haliç Tersanelerinin Camialtı Taşkızrak Tersaneleri kısımlarının “İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” adı altında yap-işlet-devret modeliyle ihale edileceği açıklanmıştır [ResGaz, 1].

İhale edilen saha içerisinde 25.09.2013 tarihinde Haliç Altın Boynuz Marina Turizm Gayrimenkul İnş. Yat. Tic. A.Ş. ile sözleşme imzalanmış ve projenin 4 yıl inşaat, 45 yıl işletme süresi olmak üzere 49 yıl yap-işlet-devret modeli ile gerçekleştirilmesi planlanmıştır [ÇED, 2015]. İhalenin sonrasında 22.08.2013 tarihinde Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, kamu yararına ve hukuka

açıkça aykırı olduğu gerekçesiyle yürütmenin durdurulması ve projenin iptali için dava açmış ve ihale yapılan alanın endüstriyel sit alanı olduğunu ve İBB'ye 3. kişilere yapılmaması şartıyla devredildiğini vurgulamıştır [Web 38, 2016]. Bununla birlikte, aynı dönem içinde artan kamuoyu ile tersane emektarları, sendikalar, meslek kuruluşları ile mensupları ve mahalle sakinleriyle derneklerin bir araya gelmesiyle Haliçport kapsamında Tarihi-Arkeolojik-Endüstriyel-Kültürel ve Mimari Miras olan Tersane-i Amire'nin yok edilmesini önlemek amacıyla Haliç Dayanışması platformu kurulmuştur [İKA, 2015].

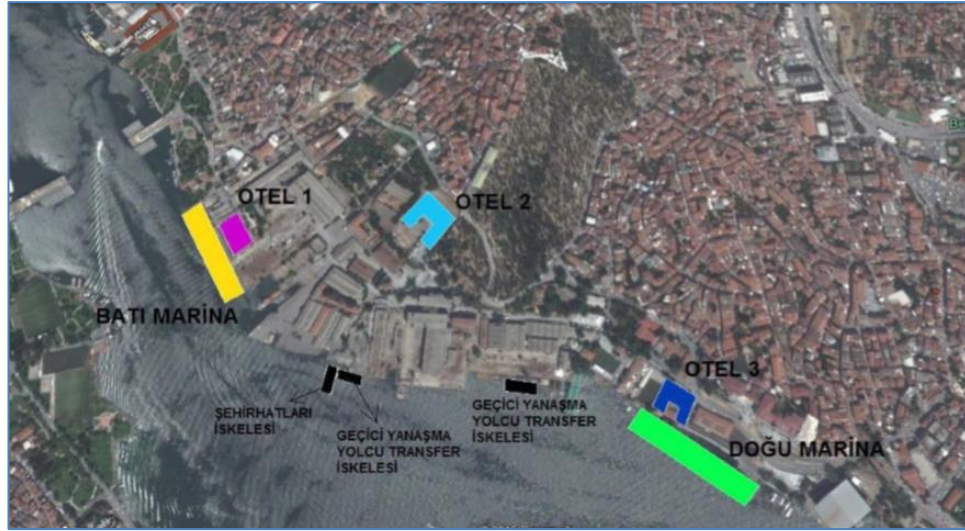
Süreç içinde Haliçport ihalesi için açılan iptal davasının sonuçlanması beklenmeden ihalenin kapsadığı alanın önemli bir bölümünü oluşturan Camialtı Tersanesi boşaltılmış ve gemi yapımında kullanılan muhtelif makina ile teçhizat satılmıştır. 2014 Mart ayında Han Tümertekin ile Oğuz Ceylan ve ekibinin Haliçport Projesi kapsamında çalıştığı haberleri kamuoyu ile paylaşılmıştır. Aynı yıl Haliç Dayanışması, TMMOB Makine Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nde düzenlediği basın toplantısıyla Haliçport projesi ile ilgili son gelişmeleri, projenin koruma altındaki tarihi-arkeolojik-endüstriyel-kültürel ve mimari miras üzerinde yarattığı büyük tehdidi ve alanın geleceğine dair görüşlerini paylaşmıştır [Web 41, 2016]. Haliç Tersanelerinin yer aldığı alan 05.03.2015 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Özel Proje Alanı ilan edilmesinin ardından, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi projesi bünyesinde yer alan Camialtı ve Taşkızrak tersanelerinin de bulunduğu Camiikebir Mahallesi'ne ilişkin imar planları 2015 ağustos ayında onaylanarak askıya çıkartılmıştır. Haliç Dayanışması platformu TMMOB MMO İstanbul Şubesinde bir basın açıklaması yaparak, 500 yılı aşkın zamandır faaliyetini sürdüren Tersane- Amire'de üretimin devam etmesi gerektiğini, kamuya ait bir sit alanının imara açılacağını belirtmiş, projenin Okmeydanı, Kasımpaşa, Tarlabası ve Galataport projeleriyle bölgedeki dönüşümün bir parçası olarak yorumlanması gerektiğinin altını çizmiştir. Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığının proje alanına 12 yat limanı ile 2 beş yıldızlı otelin yanı sıra ticari alanlar, ofis alanları ve cami yapılacağını açıklaması üzerine, haliç dayanışması konuyu basın ile paylaştıktan sonra Çevre ve Şehircilik Bakanlığına itiraz dilekçesini sunmuştur. Haliç Tersaneleri'ne ilişkin 1/5000 ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı Değişikliklerine ve projeye olan itirazlar, 03.11.2015 tarihinde meslek odalarının açtıkları davalar ile devam etmiştir [Web 44, 2016]. Bu itirazların temel noktalarını; 6 asırlık geçmişe sahip Haliç Tersanelerinin, güncel üretim tesislerini içeren

teknolojik altyapının yanı sıra, Bizans ve Osmanlı klasik dönemlerinden kalan tarihsel nitelikteki çok önemli kalıntıları da içermesi sebebiyle İstanbul'un sahip olduğu en önemli, yaşatılması zorunlu olan endüstriyel miras alanlarından birisi olması, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca sit alanı olarak tescil edilmiş olan Tersane bölgesi için, kültürel kullanımı öneren işlevden uzak; otel, apart otel, müstakil apart gibi tesisler, ofis, büro, yönetim binaları, banka, finans kurumları, çarşı gibi fonksiyonlar getiren imar planlarının, dünya miras listesine aday olacak nitelikleri taşıyan ve bu nitelikleri korunup geliştirilerek geleceğe taşınması gereken Haliç Tersanelerini parçalaması, kimliğini yok etmesi ve sermaye gruplarının çıkarlarına yönelik bir şekilde imara açması oluşturmuştur.

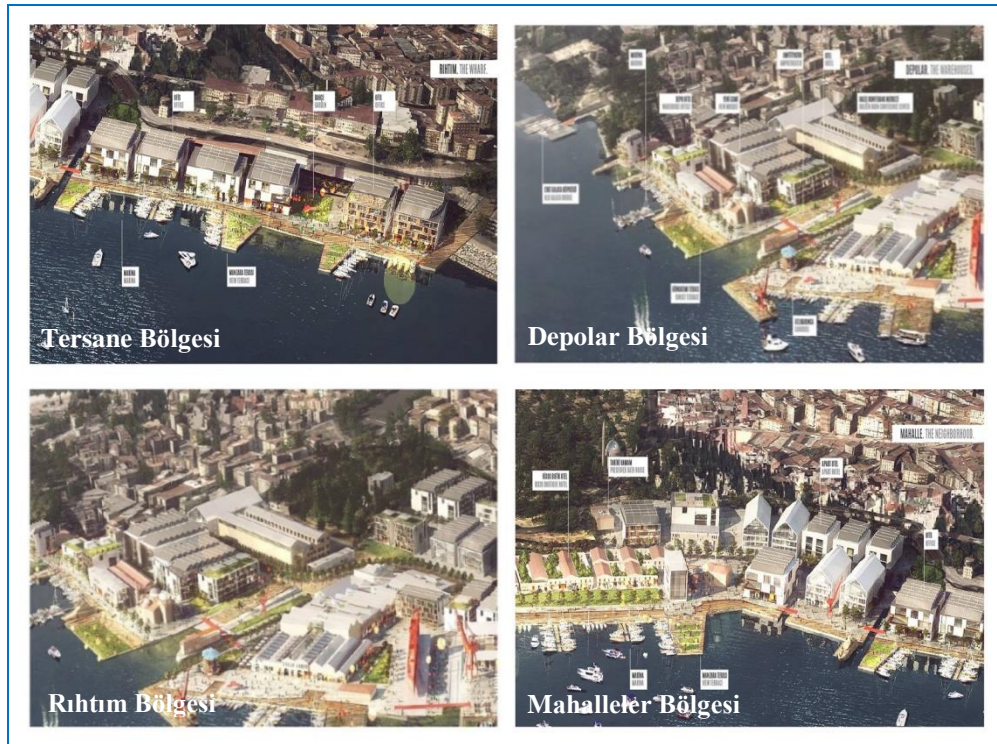
Dava açılmasıyla birlikte tekrar basın gündeminde yer alan haliçport projesine ilişkin detaylar açıklanmaya başlanmış, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan imar planlarında kıyı şeridi ve ard bölgesi olmak üzere 2 etap halinde organize edilen proje kapsamında; her biri 70 yat kapasiteli 2 yat limanı, yolcu transferi amaçlı 150 DTW kapasiteli 1 adet şehir hatları iskelesi, her biri 150 DTW kapasiteli 2 adet gemi yanaşma-yolcu transfer iskelesi, uluslararası standartlarda 3 adet 5 yıldızlı otel planlandığı belirtilmiştir [ÇED, 2015]. (Şekil 3.3) (Şekil 3.4) (Şekil 3.5) [Web 52, 2016].



Şekil 3.3: İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Entegre Projesi.



Şekil 3.4: İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Entegre Projesi Uydu Görüntüsü



Şekil 3.5: Haliç Yat Limanı ve Kompleksine İlişkin Görseller.

Haliçport proje alanı, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı ile merkezi iş alanı (MİA) ve bütünleşme bölgesi olarak belirlenmiştir. Projenin ÇED raporunda, bölgenin İstanbul'un kültürel rekreasyon alanlarından en önemlisi haline geleceği, yerli ve yabancı ziyaretçiler için bir çekim noktası olacağı, projenin hem bölgesel hem de ülkesel ölçekte önemli ekonomik katkıların olacağı, istihdamı arttıracacağı belirtilmiş ve kültür, turizm gibi

ögeleri ile İstanbul'un kent kimliğini güçlendireceği ifade edilmiştir. Bütün bu gelişmelerle birlikte 13.11.2015 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ÇED halk katılım toplantısının Haliç Kongre Merkezi'nde 30 Kasım'da yapılacağını duyurmuştur. Ancak, Haliç Dayanışması arazi kullanım kararlarının belirli olmaması nedeniyle toplantının yapılamayacağını belirterek toplantıyı protesto etmişlerdir [Web 44, 2016].

“1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı” ve “1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Değişikliği” plana yapılan itirazlar ve İstanbul II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun kararı göz önüne alınarak 03.02.2016 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiş ve 05.02.2016 tarihinde 1 ay süreyle Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü ilan panosu ile internet sitesinde askıya çıkarılmıştır [Web 13, 2016].

3.4.3. İstanbul-Galataport (Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi) Projesi

Tarih boyunca ticari ve liman faaliyetleriyle İstanbul'un ekonomik merkezi olan Galata her zaman önemli bir yerleşim yeri olmuştur. 1990'lı yıllarda kentsel sit alanı ve turizm bölgesi ilan edilen Karaköy- Salıpazarı Bölgesinde planlama çalışmaları gerçekleştirilmiş ve 2000 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından bölge ile ilgili özel projeler hazırlanmıştır. Karaköy limanının liman fonksiyonlarına cevap verememesi ve Salıpazarı'nda antrepo ve yakınındaki binaların yeniden değerlendirilmesi amacıyla Karaköy'den Tophane'ye kadar Karaköy Limanı ve Salı Pazarını da içine alan proje alanı için Tabanlıoğlu'nun hazırladığı “Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi Projesi” uygun bulunmuştur (Şekil 3.6) [Web 49, 2016]. Bu proje ile İstanbul'un yüzyıllardır deniz kapısı olarak varlığını sürdüren tarihî Galata Rıhtımı'nın, kültür, turizm ve ticaret merkezi işlevleri ile canlandırılarak İstanbul'a yeni bir değer katılması amaçlanmıştır.

151.665 m² inşaat alanına sahip olan 1.2 km'lik Galataport Projesi kapsamında mevcut tarihî binaların aslına uygun olarak renove edilmesi ve bu binalara yeni işlevler kazandırılması hedeflenmiştir. Projenin belli başlı ana ilkeleri; uluslararası düzeyde çağdaş bir “Cruise Limanı ve Turizm Kompleksi”nin İstanbul'a kazandırılması, İstanbul halkı ile denizin yakınlaştırılması, tarihî Tophane Meydanı'nın canlandırılması, alana kültür, sanat, iş ve alışveriş merkezi gibi yeni

kullanımlar ile çağdaş bir kimlik kazandırılması, İstanbul içindeki sosyal, ticari ve kültürel merkezlerle bağlantıların güçlendirilmesi olarak belirlenmiştir (Şekil 3.7) [Web 49, 2016].



Şekil 3.6: Galataport Projesinden Genel Görünüm.

Projeye 2005 yılı Nisan ayında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'ndan onay alındıktan sonra proje ihaleye açılmış, 16 Eylül 2005 tarihinde sonuçlanan ihaleyi Royal Caribbean Ortak Girişim Grubu kazanmıştır. Ancak, Kurvaziyer yat yapımına ilişkin imar planı değişikliğini onaylayan Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın kararına karşı İstanbul Şehir Plancıları Odası tarafından dava açılmıştır. Danıştay 6. Dairesi 2006'da Bakanlığın işlemini durdurarak plan değişikliği konusunda Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın yetkili olduğunu belirtmiştir. Bunun üzerine ihale iptal edilerek ÖİB tarafından yeni bir imar planı hazırlanmış, ancak bu yeni plan da Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'ndan geri dönmüştür.

Aralık 2010'da Kıyı Kanunu'nda Galataport ve Haydarpaşa Port gibi kıyı projelerini etkileyen çok büyük bir değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklik ile kıyı alanlarında geliştirilecek imar planlarının Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca onaylanacağı ve bu alanlarda 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun koruma amaçlı imar planına ilişkin hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir.



Şekil 3.7: Galataport Projesinden Görünüm.

Özelleştirme idaresi Başkanlığı'nca 16 Mayıs 2013'te yapılan 2. ihaleyi Doğu Holding kazanmıştır. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından Şubat 2013'te hazırlanan Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı'nın yürütmesinin durdurulması ve iptali istemiyle Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası ve İnşaat Mühendisleri Odası Danıştay 6. Dairesi'nde dava açmıştır. Konu ile ilgili keşif ve bilirkişi incelemesi istenmiştir. Bilirkişi raporunda; imar planlarında Karaköy Sahili'nin kentsel sit alanı içinde yer aldığını gösteren bir ifadenin olmadığı, işlev ve yoğunluk kararlarının net ve açık olarak belirtilmediği, planların koruma amaçlı imar planı koşullarına uygun olarak hazırlanmadığı, dolgu alanının koruma kurulu kararları ile çeliştiği vurgulanarak, söz konusu planların planlama ilkelerine ve kamu yararına aykırı olduğu ifade edilmiştir [Web 4, 2016].

Sonuç olarak, Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu 17 Nisan 2014 tarihinde yürütmeyi durdurma kararı vermiştir. Ancak, Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Danıştay'ın kararının projeye ait imar planlarının yürütmesinin durdurulması anlamına gelmediğini öne sürmüştür. Projenin Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu 11.09.2015 tarihinde kabul edilmiş, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nda askıya çıkartılmıştır [Web 39, 2016]. Söz konusu ÇED Raporunda, arazi hazırlığı ve inşaat aşaması 3 yıl sürecek olan projenin işletme ömrünün 30 yıl olduğu belirtilmiştir.

Mart 2002'de kamuoyuna duyurulan Galataport projesi, aradan geçen 14 yılın ardından birçok değişikliğe uğramış, planlama sürecinde önemli hukuksal sorunlar

yaşanmıştır [Web 3, 2016]. Projeye başından beri karşı çıkan İstanbul Mimarlar Odası ve İstanbul Şehir Plancıları Odası ile önemli bir sivil toplum kuruluşu olan İstanbul Kent Savunması, proje aleyhine büyük bir kamuoyu baskısı oluşturulmasında çok büyük bir rol oynamıştır. Düzenledikleri etkinlikler, basına verdikleri demeçler ve en ön önemlisi Galataport projesinin iptaline dair yaptıkları mahkeme başvuruları, toplumun büyük bir kesiminden destek görmüştür. Proje sürecine yönelik yapılan eleştirilerde; TC Anayasası ile herkesin eşit ve özgür olarak ortaklaşa yararlanmasına açık alanlar olarak tanımlanan kıyı alanlarının söz konusu proje ile özel kullanıma açılarak yapılaştırıldığı, kıyının insan ve yaşam odaklı değil sermaye odaklı dönüştüğü, projenin bütün yasalara, koruma kanunlarına aykırı bir şekilde hayata geçirildiği, planlama sürecinde halkın katılımının sağlanmadığı ve bilinçli bir biçimde kamuoyunun uzak tutulduğu, bölgedeki küçük esnafın da artan kiralar karşısında bölgeyi terk etmek zorunda kalacağı vurgulanmıştır. Tüm bu yaşanan sürece rağmen 2016 yılı şubat ayında proje kapsamında Salıpazarı antrepolarının yıkılmasına başlandığı görülmektedir.

3.4.4. İstanbul- Haydarpaşa Garı ve Limanı Yenileme Projesi

Ticari bir liman özelliği taşıyan Haydarpaşa Limanı'nın günün ihtiyaçlarına cevap verememesi ve bölgede hem deniz hem de kara trafiğini olumsuz etkilemesi nedeniyle, İstanbul'un üst ölçekli planlama çalışmaları çerçevesinde Selimpaşa - Silivri arasında ya da Marmara'da başka bir yere taşınması ve alanın işlevsel dönüşümü ile kurvaziyer limanı olarak hizmet vermesi öngörülmüş ve Haydarpaşa Garı ve Limanı'nın Yenileme Projesi gündeme gelmiştir [Ünal, 2008].

2004 yılında, 1 milyon m²'yi kapsayan alanda Çalık Grubu tarafından hazırlanan "Dünya Ticaret Merkezi ve Kurvaziyer Liman" dönüşüm projesinde, alanın turizm, kongre, iş ve kültür merkezi, yat limanı, marina ve otel gibi fonksiyonlar ile dönüşümü önerilmiştir [Web 41, 2016]. Bu proje, bölgeye aşırı nüfus taşınması, büyük bir trafik yükü getirme riski, yat limanının tren istasyonunun tarihi dokusuna zarar vermesi, İstanbul'un silüetinin bozulması nedeniyle Koruma Kurulu'ndan onay almamıştır. Projede en tartışılan yanı, Tarihi Yarımada'nın karşısında bulunan alanın üzerine kondurulan ve tasarımcı tarafından da değinilen simge niteliği olan 7 adet yüksek binalar olmuştur (Şekil 3.8) [Web 39, 2016].

Mimar Şefik Birkiye'nin hazırladığı bu projenin kamuoyundan da çok büyük tepkiler alması nedeniyle, yine Şefik Birkiye tarafından 2.2 milyon dönümlük yeni bir proje hazırlanmıştır (Şekil 3.9) [Web 54, 2016]. Kadıköy ile Üsküdar ilçelerinden arazileri kapsayan bu yeni projede gökdelenlere yer verilmemiştir.



Şekil 3.8: Şefik Birkiye'nin Hazırladığı Gökdelenli İlk Proje.



Şekil 3.9: Şefik Birkiye'nin Hazırladığı 2.Proje.

Atelier D'art Urbain tarafından hazırlanan ve Venedik tarzı kanalların yer aldığı diğer projede; konut, ofis ve otellerin yanı sıra alışveriş merkezi, kongre merkezi, fuar alanları ve marina yer almıştır (Şekil 3.10) [Web 6, 2016].



Şekil 3.10: Atelier D'art Urbain's Project.

Alan ile ilgili hazırlanan bir diğer bir proje de Micheal Graves'in projesidir. Master plan olarak geliştirilen bu proje, yeni bir tren yolu merkezi, ofis mekanları, toplantı-konferans ve ticari merkezleri, otel-konaklama alanları, küçük çaplı ticari merkezler-dükkanlar rezidans alanları ile karma kullanımlı bir kıyı alanı önermiştir [Ünal, 2008]. Kamusal kıyı çizgisi yeniden tanımlanmış, 60 bin m²'lik bir alanda büyük gemilere hizmet edecek birimler tasarlanmıştır. Projede Haydarpaşa Garı binasına müze ve otel fonksiyonu verilmiş, kıyı alanında çizgisel etkiye sahip yeşil alanlar ile halkın kullanacağı alanlar bir koridorla sınırlandırılmıştır (Şekil 3.11) [Ünal, 2008]. Alan için hazırlanan projeler Mimarlar Odası, sivil toplum kuruluşları ve toplumun değişik kesimlerince "kamusal alanların kentsel rant baskısıyla şekillenen projelerle turizm ve ticaret alanlarına dönüşmesi, kentsel silüetin bozulması ve parçacıl dönüşüm projeleriyle kentsel bütünlüğün bozulması" gibi nedenlerle büyük eleştiriler almıştır [Web 42, 2016].

Proje çalışmalarının ardından Haydarpaşa Garı ve çevresi, 26 Nisan 2006'da Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na kentsel ve tarihi sit ilan edilmiştir. TCDD yönetimi kurul kararının iptali için 3 kez dava açmış, ancak mahkeme tarafından itirazlar red edilmiştir. Bu durumda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında imzalanan 30.11.2007 tarihli protokol ile Haydarpaşa limanı ve geri sahasını kapsayan bölge için "1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı" çalışmasının yapılması karara bağlanmıştır. 2008'de meclis kararı ile TCDD'ye ait tüm taşınmazlar imar planı yapma yetkisi ile birlikte Türkiye Özelleştirme İdaresi'ne

(TÖİ) verilmiş ve yasal düzenlemeler ile TÖİ'nin, sit alanları üzerinde yaptığı imar planlarını Koruma Kurulu'na onaylatması zorunluluğu da kaldırılmıştır.



Şekil 3.11: Micheal Graves'in Tasarladığı Haydarpaşa Dönüşüm Projesi.

Haydarpaşa Garı, Kadıköy Meydanı ve Harem Otogarının bulunduğu bölgenin kültür, turizm, ticaret alanına dönüştürülmesini amaçlayan “1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı”, İBB Meclisi'nde Kasım 2011'de kabul edilmiştir. Söz konusu plana (1/5000 Ölçekli Üsküdar İlçesi, Harem Bölgesi ile Haydarpaşa Liman Geri Sahası Nazım İmar Planı) ve 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Garı ile Kadıköy Meydanı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'na Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası İstanbul şubeleri, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası ve Liman-İş tarafından planın yürütmesinin durdurulması ve iptali istemi ile 2012 ve 2013 yıllarında davalar açılmıştır. Önerilen işlevlerin alanın doğal ve tarihi değerleri ile bağdaşmadığı, planın yaklaşımının şehircilik ilkelerine, ulusal ve evrensel koruma ilkelerine aykırı olduğu belirtilmiştir. Söz konusu planlar için; yürütmenin durdurulması kararına itiraz eden İBB' nin talebi kabul edilmemiş ve 17 Şubat 2014 tarihinde bu planlar için yürütmenin durdurulması kararı verilmiştir. Ağustos 2014'de Haydarpaşa garı restorasyon projesi Anıtlar Kurulu tarafından onay almıştır. Ancak, söz konusu projede, gara 100 bin metrekarelik workshop, yeraltı otoparkı ve yeraltı çarşısı gibi yeni bölümler eklendiği için projeye Kadıköy Belediye'since ruhsat verilmemiştir.

Planlama süreci içinde alan için hazırlanan planlar 2015 yılı ağustos ayında İstanbul 5. İdare Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir [Web 46, 2016]. Bu gelişme üzerine İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi, Haydarpaşa Garı, Kadıköy Meydanı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planının revize edilmesine karar vermiş, Aralık 2015'te ise Ulaştırma Bakanlığı'nın Haydarpaşa Garının aslına uygun restore edilerek gar fonksiyonunun korunacağı, bölgede planlanan ticaret alanlarının da iptal

edileceğine ilişkin açıklamaları olmuştur [Web 42, 2016]. Mart 2016'da Haydarpaşa Garı'nın restorasyon çalışmalarına başlanmış, 2010 yılında yanan tarihi binanın çatısının orijinal haline sadık kalınarak yenileneceği açıklanmıştır. Bu gelişmeler ile birlikte Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığının 9 Ağustos 2016 tarihinde Kadıköy Belediyesinden "Haydarpaşa Liman ve Geri Sahası'nın özelleştirme kapsam ve programına alınmasına yönelik yapılan çalışmalar" için bilgi talebinde bulunmuş, ancak Haydarpaşa Garı'nın özelleştirilmesi girişimi Haydarpaşa Dayanışması tarafından protesto edilmiştir [Web 46, 2016]. Tüm planlama süreci dikkate alındığında; meslek odalarının yanı sıra önemli bir sivil toplum kuruluşu olan Haydarpaşa Dayanışmasının düzenlediği etkinlikler, meslek odaları, sendikalar ve sivil toplum kuruluşlarının katılımıyla organize ettiği toplantılar ile kamuoyunun bilgilendirilmesinde çok önemli bir rol oynadığı görülmektedir.

3.4.5. İstanbul- Kartal Kentsel Yenileme Projesi

Kartal Kentsel Yenileme Projesi ilk olarak, 1987 yılında Harem-Gebze koridor planlaması sürecinde gündeme gelmiş, İstanbul Metropolitan Planlama ofisince projenin geliştirilmesi için yerel aktörler, belediyeler ve sivil toplum kuruluşlarının katılımıyla toplantılar düzenlenerek çalışmalar yürütülmüştür [Deneç, 2013]. Proje ile İstanbul'un kuzeybatısında yoğunlaşan kentsel baskının, güneydoğu yönünde yaratılacak yeni çekim merkeziyle dengelenerek, kentin doğal kaynaklarının, yeşil alanlarının ve su rezervinin bulunduğu kuzey bölgesinin rahatlatılması, metropolün tek merkezli yapısından kaynaklanan dengesiz işgücü ve konut yoğunluğu dağılımının azaltılması hedeflenmiştir. Ancak, 2006 yılında İstanbul bütününde gerçekleştirilen üst ölçekli planlama çalışmalarına kadar alan ile ilgili herhangi bir uygulama yapılmamıştır.

2006 tarihli 1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında; kentin "küresel ölçekte rekabet edebilen, yüksek yaşam kalitesine sahip bir bilgi toplumu" haline dönüştürülmesi vizyonuna ulaşmak üzere; Kartal Kentsel Yenileme Projesi kapsamında alanın ticaret, turizm, konut, yönetim, kültür ve rekreasyon fonksiyonlarının yer alacağı bir merkez haline dönüştürülmesine karar verilmiştir [Web 43, 2016].

2006 yılında İMP ve İBB, bölgeyi MİA olarak dönüştürerek İstanbul için yeni bir çekim merkezi haline getirmeyi amaçlayan bir davetli uluslararası yarışma açılmıştır. Bu doğrultuda; İMP tarafından düzenlenen uluslararası yarışmaya üç uluslararası mimarlık ofisi; Kisho Kurokawa Architects & Associates, Massimiliano Fuksas Architects ve Zaha Hadid Architects davet edilmiş ve Zaha Hadid tarafından hazırlanan proje birinci seçilmiştir [Web 40, 2016].

Zaha Hadid'in projesinde kıyı alanında merkezi iş alanı, üst düzey konut alanları, kültürel alanlar, marina, otel ve çeşitli sosyal alanlar tasarlanmış, çevredeki kent dokusu ile temel altyapı ağlarının bağlanması temel çıkış noktasını oluşturmuştur [Ertürk, 2011]. Proje için yumuşak bir grid sistem altlığı hazırlanarak, bu sistem üzerinde kimi zaman yüksek kuleler, kimi zamansa açık alan ve parklar, kıyıya uzanan dükkânlar, lokantalar ve marina gibi alanlar düzenlenmiştir. Farklı tipolojideki binalar ile master plan dinamik bir sistem olarak düşünülmüş, adapte edilebilir bir şehir formu, yeni bir çevre ve zihinde yer eden bir imaj oluşturulması amaçlanmıştır (Şekil 3.12) [Web 26, 2016].



Şekil 3.12: Kartal Kentsel Yenileme Projesi.

Zaha Hadid projesinin seçilmesinde, terk edilmiş sanayi alanı tarafından bölünmüş kentsel dokuyu onarmak için var olan altyapısal elemanları ve kentsel bağlamı kullanan 'kentsel dikiş' yaklaşımı önemli olmuştur [Deneç, 2013]. (Şekil 3.13) [Web 54, 2016]. Yanal hatlarla batıdan ve doğudan gelen ana yol bağlantılarını

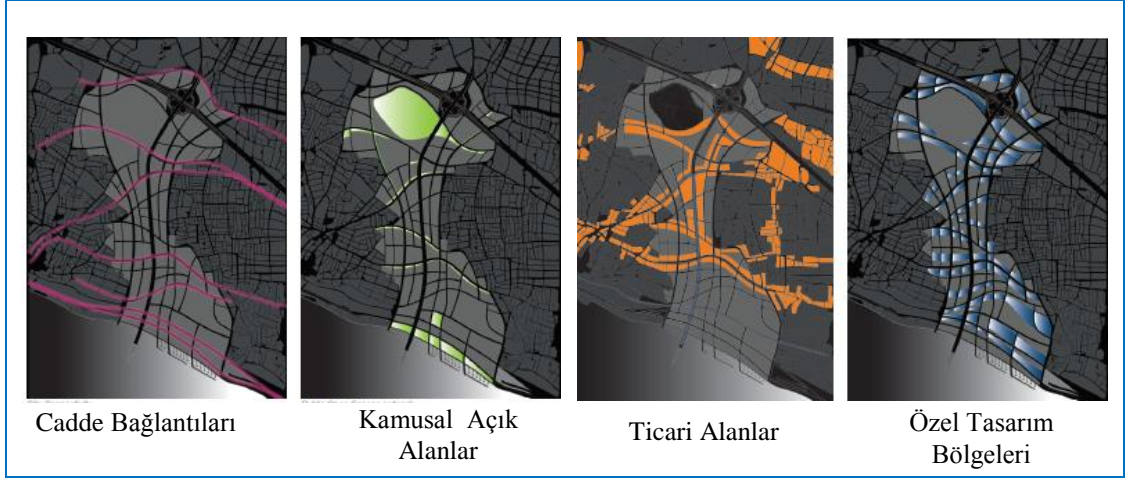
birbirine yeniden ören bu yaklaşım, jüri tarafından gerçekçi ve uygulanabilir bulunmuştur. Düşey aksların yaratılan yanal bağlantılarla bağlanması, projenin altında yatan çerçeveyi oluşturan yumuşak ızgarayı meydana getirmiştir.



Şekil 3.13: Kartal Kentsel Yenileme Projesine Ait Çizimler.

Üretilen kentsel doku, her semtin farklı talep ve gereksinimlerine göre farklı bina tipolojileri üreten bir kentsel senaryonun da eklemesiyle daha da işlenmiş hale gelmiştir. Bu kaligrafik senaryo, müstakil binalardan çeper bloklara ve nihayetinde kenti dolaşan geçirgen, bağlantılı açık mekân ağları yaratan melez

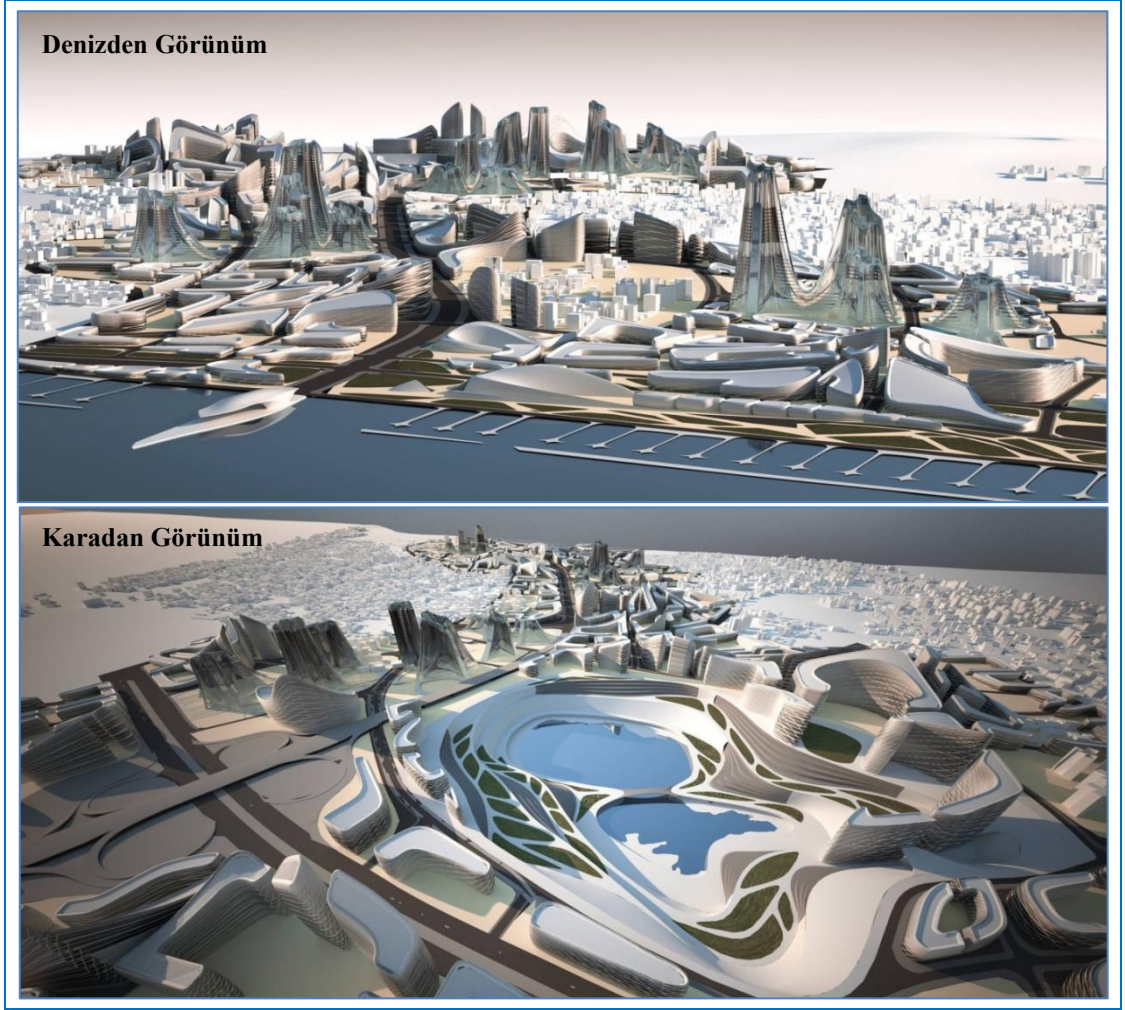
sistemlere dönüşmüştür (Şekil 3.14) [ZHA, 2009]. Projenin düzenleyici ağ yapısı, gevşek ızgara sistemi, kullanımların ve yoğunlukların dağılımı, proje etaplaması, soyutlama anlayışı ve projenin çevresindeki mevcut doku ile bağlantıları başarılı bulunan faktörler arasında gösterilmektedir [Web 43, 2016].



Şekil 3.14: Kartal Kentsel Yenileme Projesi Alan Kullanımları.

Söz konusu projenin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı tekniğine dönüştürülerek yasallaştırılması kararlaştırılmış ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanarak 23.06.2008'de onaylanmıştır [Şahin, 2012]. Planın askı süresince plana yapılan itirazlar doğrultusunda plan revize edilerek 14.10.2010 tarihinde tekrar onaylanmıştır. Nazım İmar Planı doğrultusunda hazırlanan 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları ise 18.02.2011 tarihinde İBB Meclis Toplantısı'nda kabul edilmiştir (Şekil 3.15) [Web 57, 2016].

Yarışmayı takip eden dönem, çok sayıda kentsel aktörün yer aldığı karmaşık bir süreç olarak değerlendirilebilir. Projenin planlama ve karar süreçlerinde; taraflar (İBB ve İMP, Kartal Belediyesi, KentDer ve ZHA) arasında işbirliği, eşgüdüm ve uzlaşmanın sağlanmasında Kentsel Strateji Şirketi görev üstlenmiştir. Proje alanındaki mülk sahibi olan büyük sanayi işletmelerinin kurduğu bir sivil toplum örgütü olan KentDer (Kentsel Dönüşüm ve Şehircilik Derneği) de projenin planlama ve tasarım aşamalarında önemli katkılar sağlamıştır. Planlama süreci boyunca, söz konusu planlar ve proje Mimarlar Odasının açtığı davalar sonucunda 4 kez iptal edilmiş, en son durumda 16 Ocak 2015'te İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nde görüşülen 1/5000 ölçekli Kartal Nazım İmar Planı oy birliği ile karara bağlanmıştır.



Şekil 3.15: Kartal Kentsel Yenileme Projesi Görseller.

Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi planlama sürecinde; dönüşümden sorumlu bir ortaklık yapısının ve güçlü bir liderliğin bulunmaması, projeye ilişkin iç ve dış finansman kaynaklarının olmaması, söz konusu projenin mekânsal ağırlıklı çözümler üretmesi, bölgenin ekonomik, sosyal ve çevresel dönüşümüne ilişkin hedefler içermemesi planlama sürecinin olumsuz yanlarını oluştururken, bölgenin kentin bütünü dikkate alınarak bir vizyon dahilinde planlanmış olması, projeden etkilenen tarafların bir araya gelerek uzlaşma çalışmalarının yapılması, eşitliği esas alan esnek bir imar durumunun oluşturulması, kamu ve özel sektör ve yerel halkın planlama sürecine kısmen dahil edilmesi başarılı bulunan noktalardır [Şahin, 2012]. Diğer yandan, proje pek çok açıdan Türkiye için yeni ve deneysel bir süreç olarak algılanabilir [Deneç, 2013]. 555 hektar gibi önemli büyüklükte bir kentsel alanda ilk defa mal sahiplerinden oluşan bir demokratik kitle örgütünün bu ölçekte bir projenin sahipliğini gerçekleştirmesi, ilk defa uluslararası tanınırlığa sahip bir mimarlık

ofisinden master plan düzeyinde projelendirme hizmeti ve IMP gibi uzmanlardan oluşan profesyonel bir kadrodan planlama konusunda destek alınması süreci değerli bir deneyim haline getirmektedir.

4. İZMİT KIYI ALANI (KOCAELİ YENİ KENT MERKEZİ) YENİLEME SÜRECİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

4.1. İzmit Kıyı Alanı Tarihsel Gelişim Süreci

İzmit, eski adı ile Nikomedia, eski çağdan günümüze kadar gelmiş, Roma, Bizans, Selçuk ve Osmanlı dönemi tarihinin izlerini taşıyan bir kıyı kenti niteliğindedir [Kösten, 2015]. Bir kıyı koloni devleti olarak kurulan kent, zamanla önemli bir liman kentine dönüşmüş; daha sonra kurulan Roma Kenti “Nicomedia” ise; bu koloni kentinin izlerini belirgin hale getirmiştir. Roma döneminde “bir baş liman” özelliği taşıyan kent, geçirdiği depremler sonucu başkent olma özelliğini kaybetmiş ve Roma İmparatorluğu’nun ikiye ayrılması ile merkeze hizmet veren “bir liman kenti” olarak varlığını sürdürmüştür. Kıyı/liman kentinin varlığı tespit edilmekle birlikte, Nicomedia günümüze sadece arkeolojik bir katman olarak ulaşabilmiştir. İzmit tarihin hemen her döneminde önemli bir ticari liman kenti olma özelliğini korumuştur.

Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte özellikle sanayileşme alanında en hızlı gelişen kentlerden birisi olmuştur [Web 34, 2017]. Bunun başlıca nedeni İstanbul’ a yakınlığı ve ulaşım imkânlarının çeşitliliğidir. 1930’lu yıllarda ülke genelinde benimsenen sanayileşme politikaları ile Kocaeli’nde özellikle İzmit ilçesinin sınırları ve fiziksel özellikleri değişmeye başlamıştır. Bu yıllarda ülke genelinde demiryolu başta olmak üzere özellikle ana ulaşım aksları üzerinde yer alan ve hammaddenin sağlanabileceği kentlerde başta şeker fabrikaları, ulaşım ile ilgili üretimin yapıldığı fabrikalar, dokuma ve tekstil fabrikaları, çimento fabrikaları, kereste fabrikaları kurulmaya başlanmıştır.

1936 yılında İzmit’te ilk kâğıt üretim tesisi olan İzmit Kağıt ve Karton Fabrikası’nın açılması ile kentin batı kısmında endüstriyel faaliyetler gelişim göstermiştir. SEKA’nın kurulmasıyla 1943 yılında faaliyete giren Halkevi ve Hürriyet, İstiklal, Cumhuriyet ve İnönü Caddeleri ve çevresinde gelişen kamusal aktiviteler, kentin sosyal olarak farklılaşmasında, dönüşmesinde önemli bir etki yaratmıştır.

1950’li yıllara kadarki dönemde İzmit odaklı gelişme gösteren kentin sanayi faaliyetleri, bu tarihten sonra İzmit çevresine doğru hızlı bir gelişme göstermiş, suya ihtiyaç duyan sanayi işletmeleri, özellikle Körfez, Dilovası, Gebze, Derince gibi kıyı alanlarında yer almaya başlamıştır [Web 34, 2017]. Sanayiye bağlı gelişimle birlikte kentin kuzeyinde yeni yerleşimler ortaya çıkarken, kentin güneydoğusu endüstri ve liman bölgesi olarak gelişmesini sürdürmüş, güneydeki yerleşme alanları tarım arazileri ve bataklık alanlara doğru genişleme eğilimi göstermiştir.

Liman ve ulaşım yollarının sağladığı avantajlar, pazar olanakları gibi nedenlerle, sanayileşmenin artışına paralel olarak 1960’lı yıllarda karayolu ulaşımına yönelik yatırımlara öncelik verilmiş ve bu doğrultuda, kıyı şeridi sanayi tesisleri ve limanlarla doğu-batı yönünde gelişerek İstanbul ile bütünleşme sürecine girmiştir [Web 30, 2017]. Karayolu ve deniz yolunun bütünleşmesi ile Kocaeli limanları Türkiye’nin en önemli ithalat ve ihracat limanları haline gelmiştir. Günümüzde körfez çevresinde deniz ticâretine hizmet veren kamuya ve özel kuruluşlara ait 43 uluslararası liman ve 10 şehir içi yolcu iskelesi bulunmaktadır. Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarıyla aktarma limanı olarak öne çıkması bölgenin hızla gelişmesine imkân sağlamaktadır.

Kıyıyı izleyerek gelişme göstermiş olan İzmit kıyı alanı lineer biçimdeki gelişimini sürdürürken, çeşitli dönemlerde alınan plan kararlarıyla daha çok sanayi alanı olarak değerlendirilmiş, 1980 sonrasında sanayi, depolama ve konut dışı kentsel çalışma alanlarının yer aldığı bir bölge olarak gelişim göstermiştir. Ancak, bu gelişim Körfezin iki yakasının birbirinden kopmasına, ilçeler ve yerleşim birimleri arasındaki ilişkinin kurulamamasına yol açmıştır.

Bugün 130 km.ye yakın kıyı şeridi ile İzmit kıyı alanında ve hinterlandında yer alan yoğun nüfus ve yerleşim alanları, sanayi alanları, hizmet sektörü faaliyetleri, turizm ve rekreasyon alanları, sulak alanlar, tarım ve orman alanları, ve İzmit Körfezi Geçiş köprüsü nedeniyle yoğun bir kullanım bulunmaktadır [Uzun, 2013].

Tez kapsamında incelenen “Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA)” alanı İzmit Körfezi doğu kıyılarında yer almaktadır. Bu alanda kıyının eğim derecesi oldukça az, hinterland alanı ise oldukça geniştir. 1970’li yıllara kadar atıl durumda olan alanın büyük bir kısmı bataklık ve sazlık alandır. Daha sonra yapılan planlama çalışmalarıyla imara açılan alanın bir bölümü sulak alan kapsamına dâhil edilmiştir [Garipağaoğlu ve Uzun, 2014].

İzmit Körfezi doğu kıyılarının alüvyal saha olması ve KAF hattının burada yer almasından dolayı yerleşime uygun olmaması nedeniyle bu alanda yerleşim

yoğunluğu fazla değildir. Doğu kıyı alanında merkezi iş alanları, tali iş merkezi alanları, yerleşim alanları yanı sıra fuar ve festival alanı, yeşil alanlar, rekreasyon alanları, sulak alan, askeri alan, arkeolojik sit alanı yer almaktadır (Şekil 4.1 ve Şekil 4.2) [KBB, 2010], [Uzun, 2013].



Şekil 4.1: 1972 ve 2001 yıllarında Kocaeli Fuar Alanı ve Sulak Alanı Çevresini Gösteren Fotoğraflar



Şekil 4.2: İzmit Körfezi Doğu Kıyılarından Batıya Doğru Görünüş ve Kıyı Kullanımı.

İzmit Körfezi doğu kıyıları güney sahasında yer alan 42,35 ha.lık sulak alan 06.02.2006 tarihinde tescil edilmiştir (Şekil 4.3) [Web 14, 2016]. Bu alan, sulak alanlara bağımlı yaşayan göçmen su kuşlarının ihtiyacı olan, uluslararası kıyı sistemlerinin entegre yönetiminde özel önem taşıyan duraklardan biri olarak

görülmektedir. Uluslararası göç zinciri üzerindeki alanlardan biri olması nedeniyle göçmen türlerin beslenme ve barınma ihtiyaçlarını gidererek yaşamını sürdürmesi açısından önem taşıyan İzmit Körfezi Sulak Alanı, Uluslararası ve Ulusal Sözleşme, Yönetmelikler ile Avrupa Birliği Natura 2000 Habitat direktiflerinin yasal koruması altındadır.



Şekil 4.3: İzmit Körfezi Sulak Alan Bölgesi.

Zaman içerisinde kıyı çizgisinde yaşanan değişimler kıyı alanının farklı kesimlerinde kıyı ilerlemesi-kıyı gerilemesi şeklinde büyük değişimlere yol açmıştır [Uzun, 2014]. Kıyı gerilemesinin başlıca nedenleri kıyı erozyonu, kumul gerilemesi, delta alanlarının doğal yapısının bozulması, kentsel faaliyetler ve kıyı dolgu çalışmalarıdır. İzmit Körfezi doğu kıyılarında zamansal olarak meydana gelen büyük değişimlerin kıyı alanındaki deniz ve kara ekosistemlerinin kaybolmasına neden olduğu rapor edilmektedir.

4.2. İzmit Kıyı Alanına Yönelik Planlanma Çalışmaları

Cumhuriyet döneminde İzmit kenti için hazırlanan ilk imar planı 1935-1939 yılları arasında Hermann Jansen tarafından hazırlanmıştır [Avdan, 2009]. Bu planda, kentin doğal ve tarihi güzelliklerinin korunarak çekici bir sahil kenti olarak varlığını sürdürmesi doğrultusunda kararların alındığı görülmektedir. Planla birlikte kıyı bölgesinin de modern kentin kimliğine uygun olarak düzenlenmesi ve bu kimliğe ait temsiliyetlerin idari, sosyal ve kültürel olarak yansıtıldığı “yeni bir kent merkezi”

olarak tasarlanması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Dönemin kentlere getirdiği bir yenilik olarak nitelendirilen “Halkevi” yapısı ve ön tarafında inşa edilen rıhtım, halkın bir gezinti mahalli olarak kullanması amacıyla yönelik olarak projelendirilmiştir. Belediye Binası, Gümrük Binası ve Belediye Gazinosu kıyıdaki diğer önemli kamusal alanlardır.

İkinci imar planı 1948 yılında yarışma projesi olarak Kemal Ahmet Aru ve Gündüz Özdeş tarafından hazırlanmıştır. Bu plandaki, İstanbul-Ankara karayolu geçişinin sahile alınması ile ilgili plan değişikliği önerisi yerel basında itirazlarla karşılanmıştır. Bakanlığın, yüksek istimlak bedellerinden dolayı karayolunun sahilden geçirilmesini istediği, ancak bu durumda kentin kalkınmasının engelleneceği ve şehrin sahille bağlantısını kesileceği ifade edilmiştir. Jansen’in sahilde önerdiği idari merkezden farklı olarak; eski av köşkü ve Askeri Kumandanlığın bulunduğu bölgede idari merkez ve yeni Adliye binasının yer alması önerilmiştir. Jansen’in planına paralel olarak, kentin bir ticaret kenti olarak gelişmesi düşüncesi desteklenmiş, tren istasyonu meydanının, inşa edilecek yeni bir iskele ile birlikte güçlendirilerek deniz, kara ve demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi hedeflenmiştir.

1972-1984 yılları arasında İller Bankasının açtığı yarışmada Polat Sökmen’in hazırladığı İzmit imar planları birinci seçilmiş ve İzmit Çevre Düzeni ve Nazım Planı ve Plan Raporu 1972 yılında İmar ve İskân Bakanlığınca onaylanmıştır. Bu plan kentin “sanayi kenti” rolünü öne çıkarmış, aynı zamanda sanayi gelişimini sınırlayacak koşulları oluşturmayı amaçlamıştır. Sanayinin kontrolsüz büyüme kaygısı raporda özellikle vurgulanmıştır [Kösten, 2015]. Ancak, uygulamada sanayinin gelişimine yönelik savunma stratejileri geliştirilememesi nedeniyle, yoğun sanayileşmenin getirdiği sorunlarla karşı karşıya kalınmıştır [Avdan, 2009]. Artan nüfus, İzmit’te yoğun bir konut ihtiyacına neden olmuş ve ilk olarak kent merkezinde başlayan yıkımlar sonucunda çok katlı betonarme yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Böylece kent, doğu ve batı yönlerinde ve kuzeyindeki sırtlar boyunca da genişlemeye başlamıştır. Yine bu dönemde kent, su ile kurduğu ilişkiyi ve karşılıklı etkileşimi yitirmiştir.

1976 yılında dolgu kıyı şeridinde kültürel tesisler alanı, Uluslararası Kocaeli Sanayi Fuarı ve Rekreasyon Alanı için bir yarışma düzenlenmiştir [Binici, 2012]. Seçilen projenin İzmit kentinde en üst kademe merkez fonksiyonlarını toplaması,

sağladığı şehirselleştirme ve yerleşmeler arasında kurduğu hiyerarşi, ulaşım sisteminde önerdiği rasyonel tutum ve kademelenme güçlü bulunmuştur.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin 2010 yılında düzenlediği İzmit Sahili Peyzaj ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması İzmit kıyı alanına ilişkin diğer bir planlama çalışmasıdır. Yarışmada İzmit SEKA Park'tan, İzmit Körfezi doğusuna kadar devam eden alanda kıyının doğal ve sürdürülebilir kullanımı çerçevesinde tasarlanması amaçlanmıştır. Nazım İmar Planı kararlarında alanda, Rekreasyon Alanı, Park ve Dinlenme Alanı, Kentsel ve Bölgesel Büyük Spor Alanı, Fuar, Panayır, Festival Alanı, 1. Derece Merkezi İş Alanı, Kültürel Tesisler Alanı, Yönetim Merkezi Alanı ve Turizm Tesis Alanı gibi fonksiyonların yer aldığı belirtilmiştir [KBB, 2010]. Nazım plan kararları doğrultusunda belirtilen fonksiyonlar ile yarışma alanının, hemen kuzeyindeki E-5 Karayolu ve İzmit'in merkezini oluşturan aksa yakın konumda yer aldığı, tüm kentlilerin ulaşabileceği, hem merkezin, hem konut alanlarının yararlanabileceği, yaklaşık 40 yılı aşkın süredir kopuk olan kıyı-kent ilişkilerinin kurulabileceği, gerek kentin kendi hinterlandına, gerekse ulusal ve uluslararası etkinliklere hizmet verebileceği belirtilmiştir.



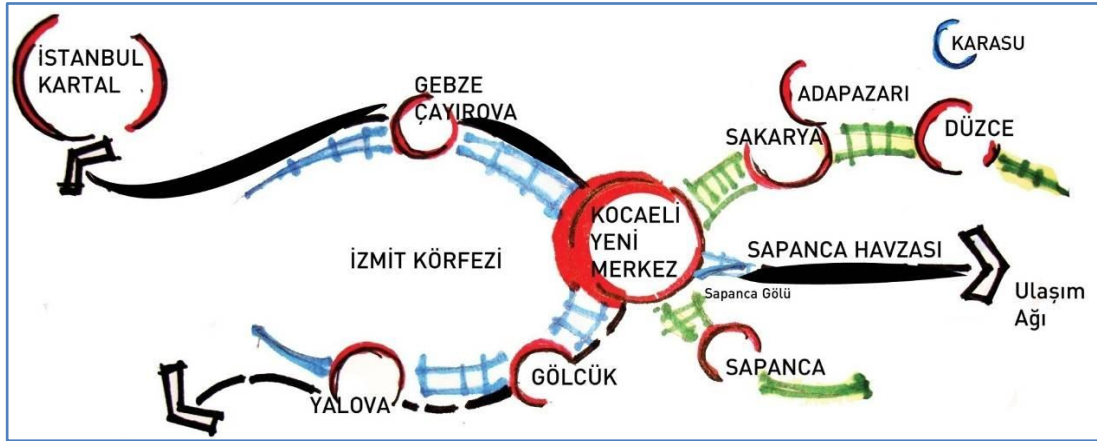
Şekil 4.4: İzmit Sahili Peyzaj ve Kentsel Tasarım Proje Yarışmasında Dereceye Giren Projelerden Birinci Proje.

Yarışma alanındaki düzenleme ile alanın kent merkezi ve alanın doğusunda yer alan "MİA" (Merkezi İş Alanı) ile eklemlenmesi, alanda fuar, panayır, büyük ölçekli spor tesisleri gibi kullanımların önerilmesi, alanın kent ölçeğinde büyük ölçekli aktivitelere hizmet verebilecek bir alan niteliğinde planlanması, kentin diğer kentler ile yarışan ve ulusal ya da uluslararası platformlarda ön plana çıkmasına yardımcı olabilecek bir kimlik ve fonksiyon kazanması amaçlanmıştır. Yarışma sonucunda

dereceye giren projeler alanın doğal özellikleri, drenaj yapısı ve sulak alan olma özelliğini koruyan öneriler geliştirmekle birlikte, bu doğrultuda herhangi bir uygulama yapılmamıştır (Şekil 4.4) [Web 55, 2016].

Kocaeli kenti üst ölçekli planlama çalışmaları çerçevesinde; TR 42 Doğu Marmara Bölge Planı 2010-2013, İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı, Kocaeli (2025) 1/50.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, Kocaeli Merkez Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı ve İzmit Planlama Bölgesi 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı çalışmaları bulunmaktadır [Kentsel Strateji, 2011].

Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (MARKA) tarafından hazırlanan Doğu Marmara Bölge Planı (2010-2013), Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova illerinden oluşan bölgenin sosyo-ekonomik gelişim kurgusunu ele almaktadır (Şekil 4.5) [MARKA, 2015]. Planın ana gelişim senaryosu, İstanbul bölgesi sanayisinin doğuya doğru yönelme eğiliminin oluşturduğu potansiyel ve tehditler üzerine oluşturulmuştur. Bu potansiyelin bölge şehirlerinin özelliklerine göre uygun şekilde yönlendirilmesi ve sanayi yatırımları ile altyapı ve işgücünün niteliklerinin artırılması hedeflenmiştir.



Şekil 4.5: İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Yalova Eksenindeki Merkez ve Alt Merkezleri.

TR 42 bölgeleri içerisinde sanayi sektöründe diğer illerden daha gelişmiş durumda olan Kocaeli kentinde büyük bir yatırımcı ve girişimci potansiyeli bulunmaktadır. Kent, teknopark, teknoloji geliştirme merkezleri, bilişim şirketi sayısı, ihracat ve ithalat sektörleri, finans sektörü, turizm sektörü açısından bölgedeki diğer kentlerden daha gelişmiş durumdadır. Doğu Marmara Bölge Planı'nda; İzmit İlçesi'nin bölge içindeki konumu ve barındırdığı potansiyeller nedeniyle bölge

merkezi rolü üstlenmesi ve bu doğrultuda hizmetler sektörünün geliştirilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır [Kentsel Strateji, 2011].

İzmit Körfezi kıyı alanı ve geri sahası için 2007 yılında onaylanan 1/50.000 ölçekli İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünsel (Kıyı ve Geri Sahası) Planı; üç eylemsel hedefe odaklanmıştır:

- i) Sektörel yönetimin güçlendirilmesi,
- ii) Kıyısal ekosistemlerin verimliliğinin ve biyolojik çeşitliliğinin korunması
- iii) Kıyı kaynaklarının akılcı gelişiminin ve sürdürülebilir kullanımının teşvik edilmesi.

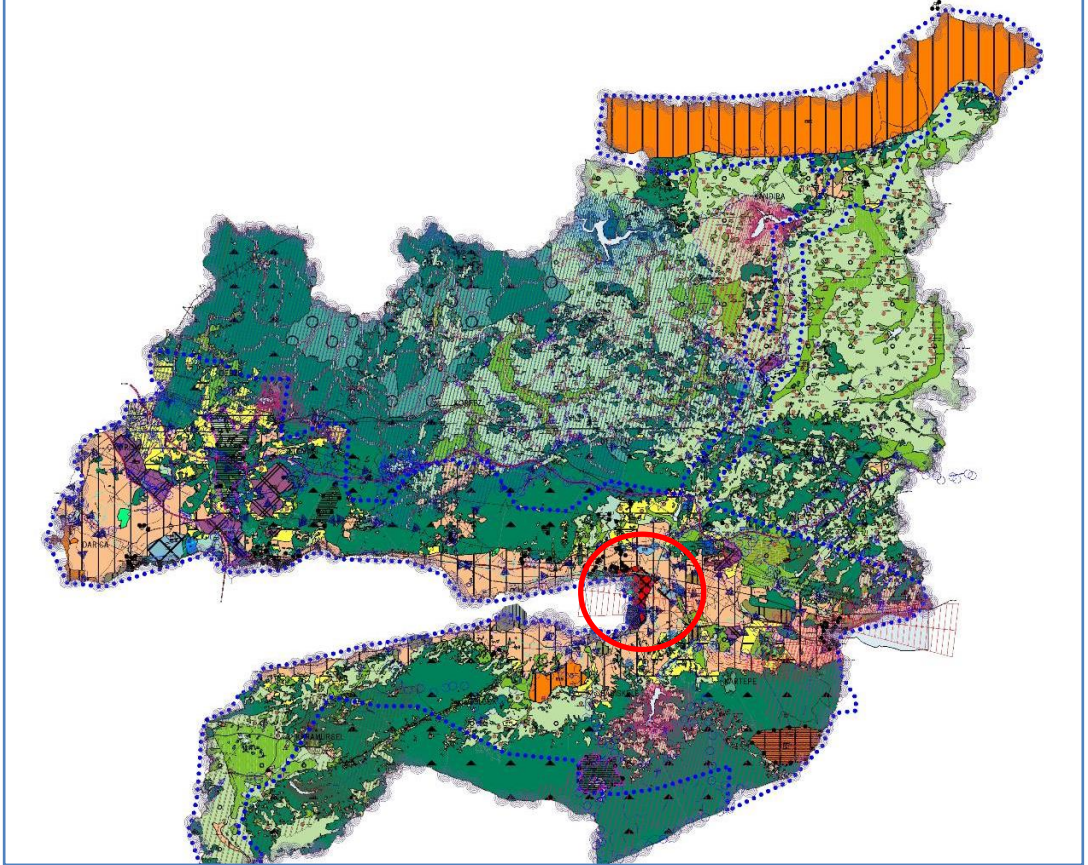
İl bütününe yönelik hazırlanan planda; Merkez Bölge Planlama Bölgesi kapsamında; İzmit Körfezi güneyi, İzmit körfezi doğusu ve kuzeyi özel planlama alanı olarak geliştirilmiştir. Bu alanlarda iskân dışı kullanımlar önerilmiş; İzmit Körfezi doğusu ve kuzeyindeki alanın öncelikle kentsel– bölgesel, rekreasyon ve fuar alanları olarak tasarlanması öngörülmüştür. Merkezi iş alanı (MİA) yakın çevresinde turizm ve günübirlik kullanımın desteklenmesi, yeni sanayi alanlarının mevcut sanayi alanlarının çevresinde geliştirilmesi önerilmiştir. Ancak daha sonra açılan davalar sonucu bu plan 2009 yılında iptal edilmiştir [Uzun, 2013].

2013 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yeni bir plan hazırlanmış, İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) 1/50.000 ölçekli Bütünleşik Kıyı Alanları Planı 05.06.2015'de onaylanmıştır (Şekil 4.6) [Web 8, 2017]. Kıyı yönetimi ve planlamasında “kamu yararı” ilkesi temel ilke olarak kabul edilmiştir [KY-BKAP, 2015].

Söz konusu planda; planlama alanının en yoğun kesiminin kıyının hemen arkasında yer alan İzmit yerleşmesi olduğu belirtilmiştir. Kuzey- kuzeydoğu kesiminde konut, ticaret, rekreasyon, fuar gibi kentsel kullanımlar ile açık yeşil alanların bulunduğu, doğu-güneydoğu kesiminde yer alan sulak alanın ağır kentsel gelişme baskısı altında olduğu belirtilmiştir.

Planda baskın sorunlar olarak; son derece sıkışık kıyı bandı, Ankara– Haydarpaşa demiryolu ile karayolunun kentli ile deniz arasında bariyer oluşturması, kentsel kullanımların sulak alana yayılma baskısı, askeri patlayıcı depolama kullanımının kentsel doku ile iç içe olması, Kuzey Anadolu Fay Hattı ve özellikle alüvyial topraklarda sınırlama riski vurgulanmıştır.

büyüyememiş ve çepere doğru bir gelişme eğilimi göstermiştir. Kent merkezi işlevlerini yerine getiremeyen eski merkez daha çok ticaret ve kamu ağırlıklı yapısı nedeni ile hizmet sektörlerinin yer aldığı bir merkez olarak kalmıştır. Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) alanı ise eski merkezin güneydoğusunda yer alan ve doğu-batı ekseninde gelişme eğilimi bulunan ticari faaliyetlerin körfezin güneyine ulaşmasını sağlayacak önemli bir noktada yer almaktadır.



Şekil 4.7: 1/50.000 Ölçekli Kocaeli (2025) Çevre Düzeni Planı.

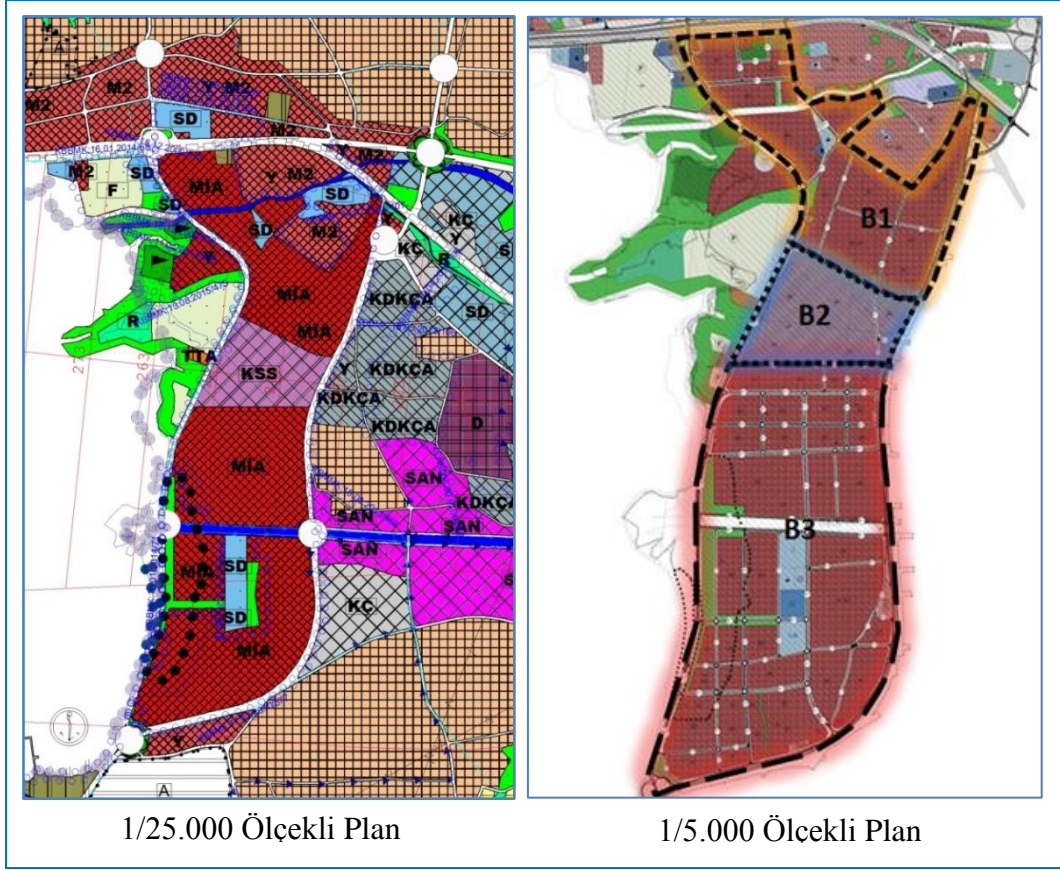
Söz konusu plan ile 2025 yılına kadarki süreçte yerleşim yerleri ile iç içe geçmiş sanayi alanlarının birbirinden ayrılması, sağlıklı ve planlı bir gelişimin sağlanması hedeflenmiştir. Sanayinin desantralize edilmesi hedefinin yanı sıra, 2025 yılı için yapılan projeksiyon hesapları doğrultusunda fiziksel mekan da yeniden şekillendirilmiş, kent ölçeğinde meskun konut alanları ve gelişme konut alanlarına hizmet edecek merkez ve alt merkezler belirlenmiştir. Bu doğrultuda, İzmit ilçesinde mevcut merkez ve yeni kent merkezinin oluşturacağı Kocaeli Kent Merkezi (MİA) ile Gebze ve Gölcük ilçelerinde iki alt kademe merkez planlanmıştır. Projeksiyon

hesaplarına göre; Kocaeli Yeni Kent Merkezi'nin hizmet edeceği nüfus 1.640.000 kişi olarak öngörülmüştür.

16.02.2009 tarihinde onaylanan Kocaeli Merkez Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planında, mevcut ve öneri kentsel alan kullanımlarında sürdürülebilirliğin sağlanması temel hedeflerden biri olarak ortaya konmuştur [İZBEL, 2017]. Merkez planlama bölgesinde, hizmet yoğun sektörün desteklenmesi ve bunun için gerekli donatıların (eğitim alanları, kentsel sosyal donatı alanları, uluslararası kongre- fuar merkezleri, spor alanları, turizm tesisleri vb.) bu alanda gerçekleştirilmeleri önerilmiştir. Bu bağlamda; MİA olarak belirlenmiş alanda (Kocaeli Yeni Kent Merkezi), ticaret, sosyal ve idari tesisler (özel ya da resmi sağlık, eğitim, spor, sosyal ve kültürel tesisler, ibadet yerleri, ulusal ve uluslararası konferans-kongre, seminer merkezi, fuar, toplantı ve çok amaçlı salonlar) turistik tesisler, yeşil alanlar, teknik altyapı tesisleri ile bu kullanımların gerektirdiği diğer fonksiyonlar yer alabileceği belirtilmiştir. Ayrıca, bu alanda Kocaeli "Dünya Kenti" vizyonunu destekleyen projelerin üretileceği ifade edilmiştir [Kentsel Strateji, 2011].

Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) alanının da içinde yer aldığı İzmit Planlama Bölgesi 16.01.2009 tarihli 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda; alanın Kocaeli Planlama bölgesinin merkezi konumunda olduğu ve uluslararası, ülkesel ve bölgesel işlevler ile hizmetler sektörünün yer alacağı 1.derece merkez niteliği taşıdığı ifade edilmiştir. Üst ölçekli plan kararlarına paralel olarak, merkezde yer alan sanayi alanlarının düzenlenmesi ve yeni geliştirilecek sanayi bölgelerinin organize sanayi bölgesi olarak geliştirilmesinin desteklenmesi hedeflenmiştir. Bu doğrultuda İzmit Körfezi çevresinin sanayiden arındırılması ve sanayinin gelişiminde kentin ekonomik sürdürülebilirliğinin dikkate alınması gerekliliği vurgulanmıştır.

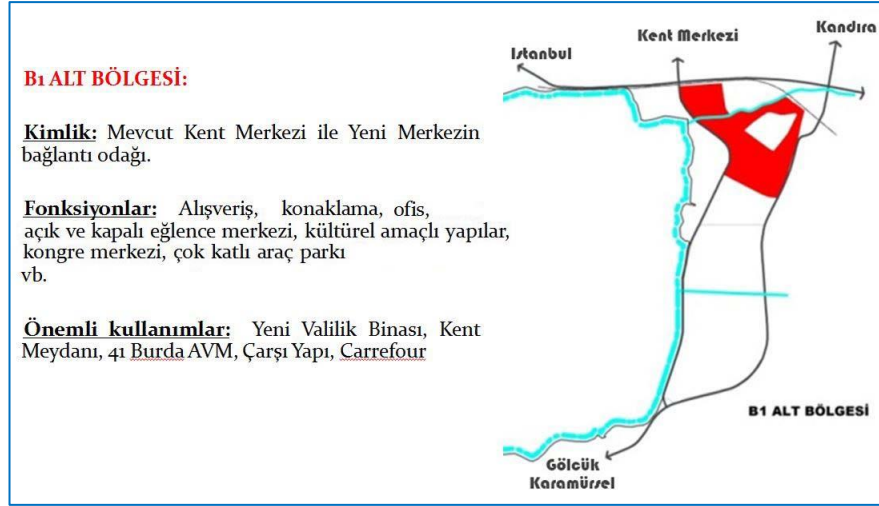
Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) alanı planlama çalışmaları doğrultusunda tekrar gözden geçirilen ve Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.04.2016 tarih ve 238 sayılı kararı ile onaylanan 1/5000 ölçekli nazım imar planı, mevcut kent merkezi, planlama alanı ve kıyı ilişkilerinin kurgusu ile ilgili genel ilkeler ve kullanımlar bakımından farklı Planlama Alt Bölgeleri tanımlanmıştır (Şekil 4.8) [İZBEL, 2017].



Şekil 4.8: 1/ 25.000 ve 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planları.

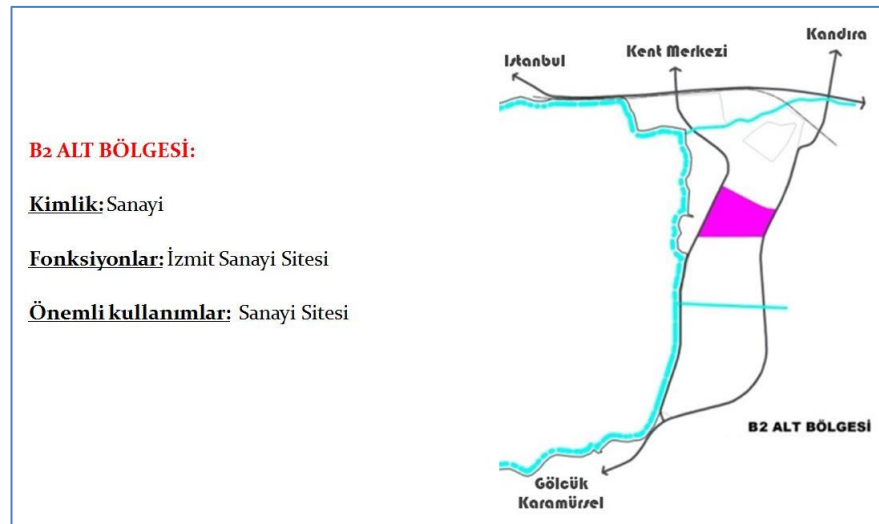
Kocaeli'nin mevcut kent merkezi ile yeni merkezin bağlantı odağını oluşturan B1 Planlama Alt Bölgesi, kamusal ve ticari amaçlı yapılar, idari tesisler ve yeni kent merkezinin odak noktasını oluşturacak kent meydanının yer alacağı bir çekim merkezi olarak düşünülmüş, bu bölgede mevcut ulaşım olanakları ve makro-mikro ölçekte ulaşım yatırımları ile daha hızlı ve kolay ulaşımın sağlanması ve kıyıdaki yeşil alanlar, fuar ve ticari alanlar ile bağlantının kurulması hedeflenmiştir (Şekil 4.9).

Bu doğrultuda bölgede; ofis, ticaret, açık ve kapalı eğlence merkezleri, konferans salonları, müzeler, sanat galerileri, oditoryumlar, sergi ve fuar salonları, sinema ve tiyatro salonları, tören salonları gibi sosyal ve kültürel faaliyetlere yönelik yapılar, turistik tesisler, meydan ve yeşil alanlar, teknik altyapı tesis alanları ile bu kullanımların gerektirdiği diğer fonksiyonların yer alması öngörülmüştür. Konut alanlarının yer almadığı B1 Planlama Alt Bölgesinde; Yeni Valilik Binası, Kent Meydanı, 41 Burda AVM, Çarşı Yapı, Carrefour önemli kullanımlardan bazılarıdır.



Şekil 4.9: B1 Planlama Alt Bölgesi.

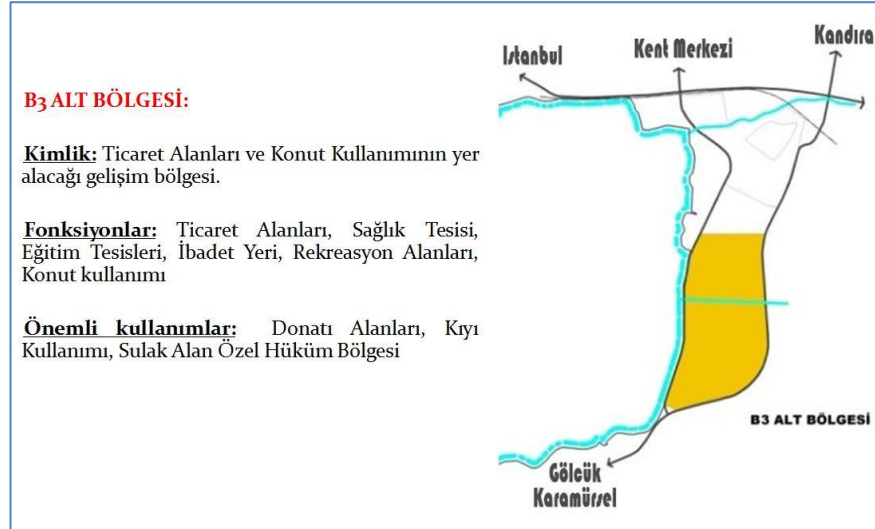
B2 Planlama Alt Bölgesi; mevcutta Küçük Sanayi Sitesi ile doğusundaki alanı kapsayan, plan ile küçük sanayi alanı kullanımı getirilen, daha önce yürürlükte yer alan plan ve plan hükümleri çerçevesinde yapı ruhsatı, yapı kullanım izni ve iş yeri açma ve çalışma ruhsatı almış ve hâlihazırda faaliyette olan tesislerin/ kullanımların yer aldığı alanlardır (Şekil 4.10).



Şekil 4.10: B2 Planlama Alt Bölgesi.

Mevcutta niteliksiz konut alanları ile üretime yönelik ve depolama amaçlı yapıların yer aldığı, büyük bir kısmı boş parsellerden oluşan B3 Planlama Alt Bölgesinde; ticari alanların yanı sıra belirlenen oranda konut kullanımına da yer verilmesi planlanmıştır (Şekil 4.11). Bu alanda ayrıca plan bütünlüğü kapsamında

yer alan diğer alt bölgelerdeki kullanımları desteklemek amacıyla sağlık tesisleri, eğitim tesisleri, eğlence birimleri, dini tesis, sosyal ve kültürel donatı alanları ile birlikte ticaret, alışveriş, konaklama, rezidans konut ve konut kullanımlarının yer alacağı ifade edilmiştir.



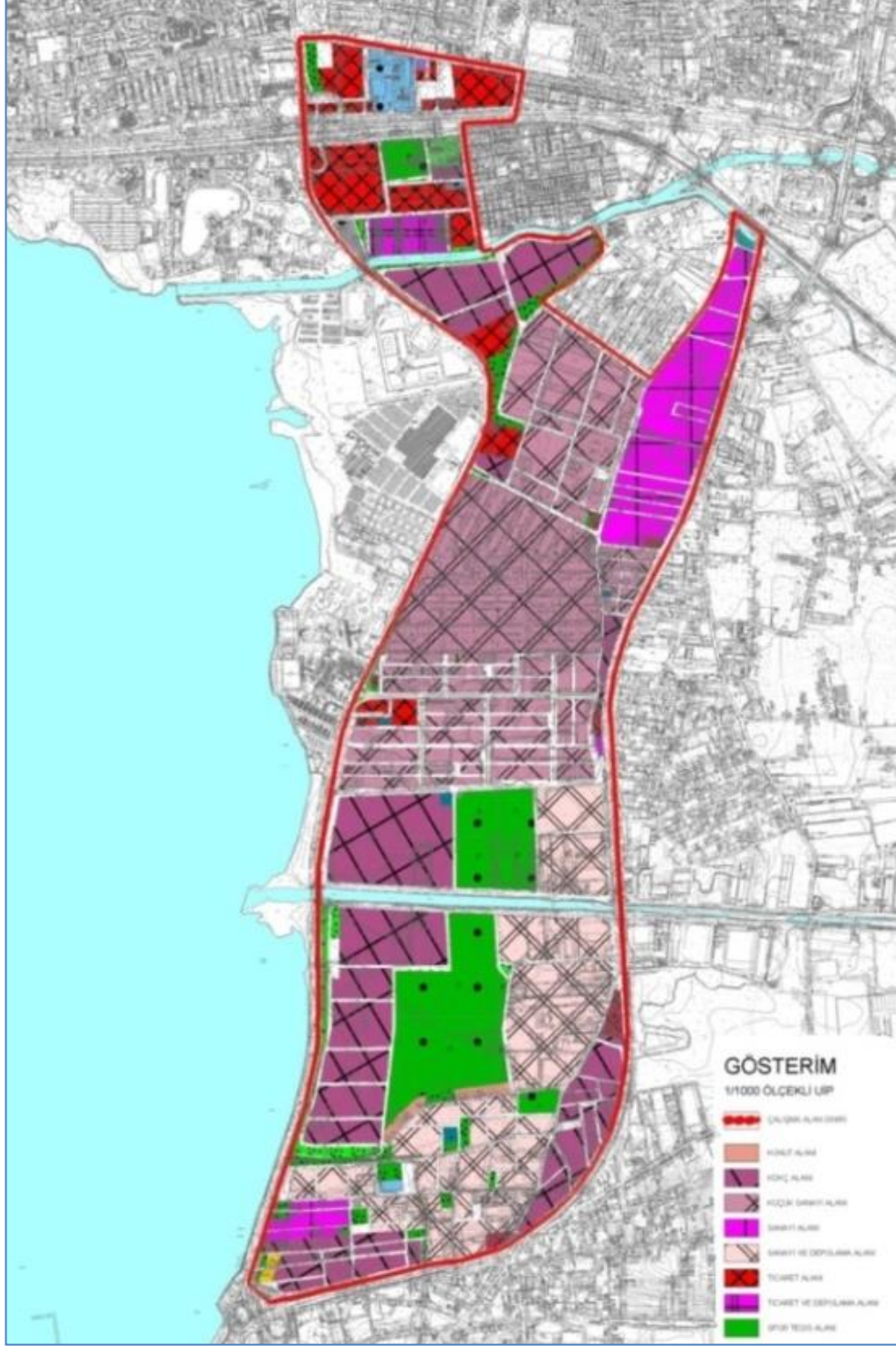
Şekil 4.11: B3 Planlama Alt Bölgesi.

Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) planlama çalışmaları öncesi alan 1/1.000 ölçekli uygulama imar planında; sanayi ve depolama ağırlıklı (%57 üretime yönelik; konut dışı kentsel çalışma alanı, küçük sanayi alanları, sanayi alanları, sanayi-depolama alanları olarak) bir kullanım olarak planlanmış, konut ve donatı alanları için oldukça az bir yer ayrılmıştır (Şekil 4.12 ve Şekil 4.14) [İZBEL, 2017].

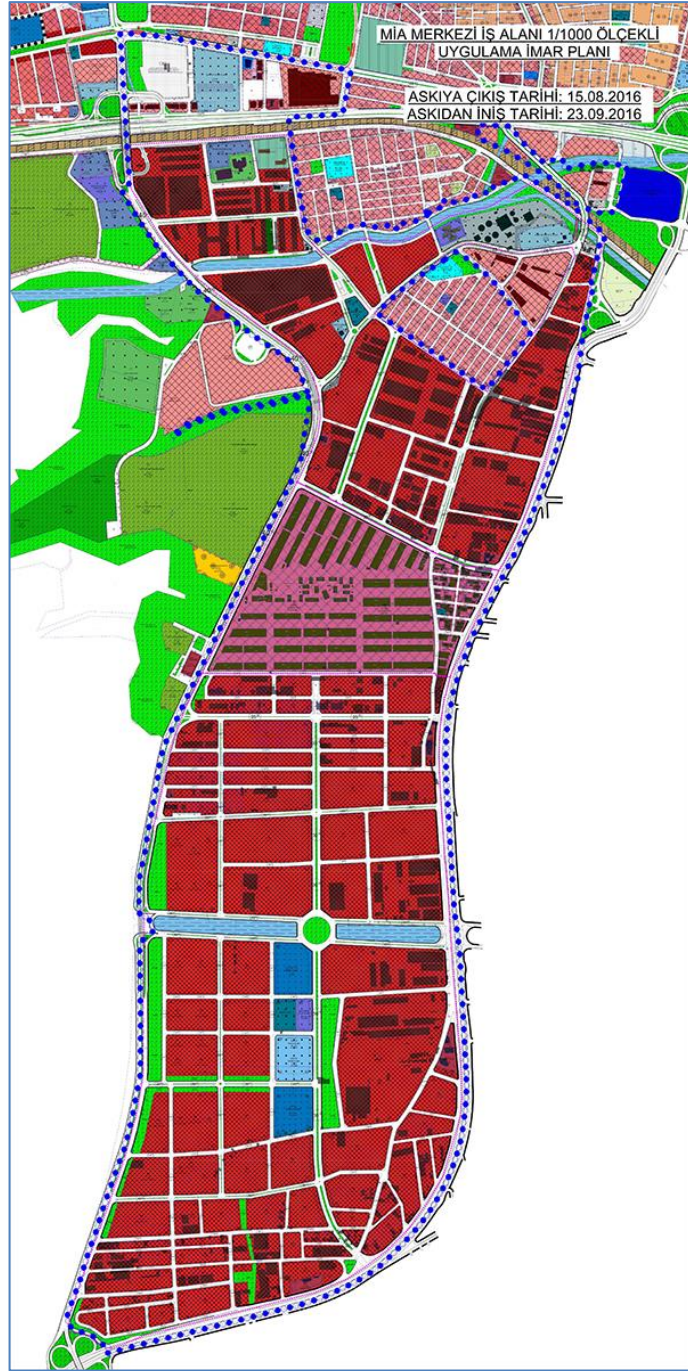
16.03.2017'de Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisince onaylanan Kocaeli Yeni Kent Merkezi 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı ise; üst ölçekte belirlenen vizyon ve kullanım türleri doğrultusunda aşağıda belirtilen temel ilkeler ortaya konmuştur: (Şekil 4.13) [İZBEL, 2017].

- Kentin iki yakasının birleştirilerek mekânsal bütünleşmenin sağlanması,
- İzmit Körfezi ile Sapanca Havzası hinterlandına hizmet edecek kapasitede bir merkezin yaratılması,
- Mevcut mekânında sıkışıp kalmış, tüm körfeze hizmet eden İzmit kent merkezinin mekânsal sorunlarının çözülmesi,
- Kentin gelişimine yeni bir ivme kazandırılması,

- Kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi.



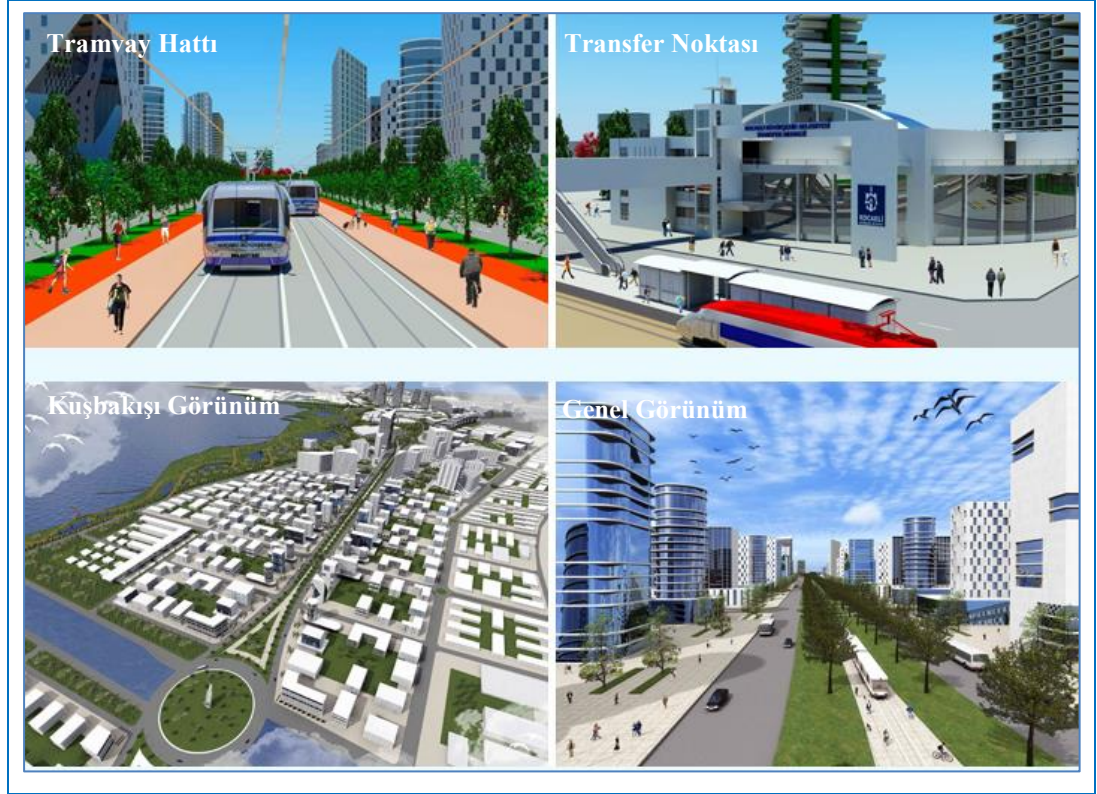
Şekil 4.12: Kocaeli Yeni Kent Merkezi Önceki 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı.



Şekil 4.13: Kocaeli Yeni Kent Merkezi Uygulamadan Sonraki 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı.

14.04.2016 tarihli 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda da detaylı olarak açıklandığı gibi Planlama Alt Bölgelerine göre farklı kullanımlar belirlenmiştir. Bu çerçevede; Küçük Sanayi Sitesi ile doğusundaki alanı içeren B2 Planlama Alt Bölgesinde; çevresel açıdan gerekli tedbirleri almak suretiyle mevcut tesislerin faaliyetlerini sürdürmesine izin verilmiştir. Sanayi kimliğinin korunduğu bölgede; mevcut yapıların ekonomik ömürlerini tamamlaması durumunda, yeni kullanım

kararına ilişkin plan değişikliklerinin yapılması gerekliliği vurgulanmıştır. B3 Planlama Alt Bölgesinin kimliği ticaret alanları ve konut kullanımının yer alacağı gelişim bölgesi olarak ortaya çıkmıştır. Donatı alanlarının yer aldığı bu alan, aynı zamanda kıyı kullanımına sahip sulak alan özel hüküm bölgesidir.

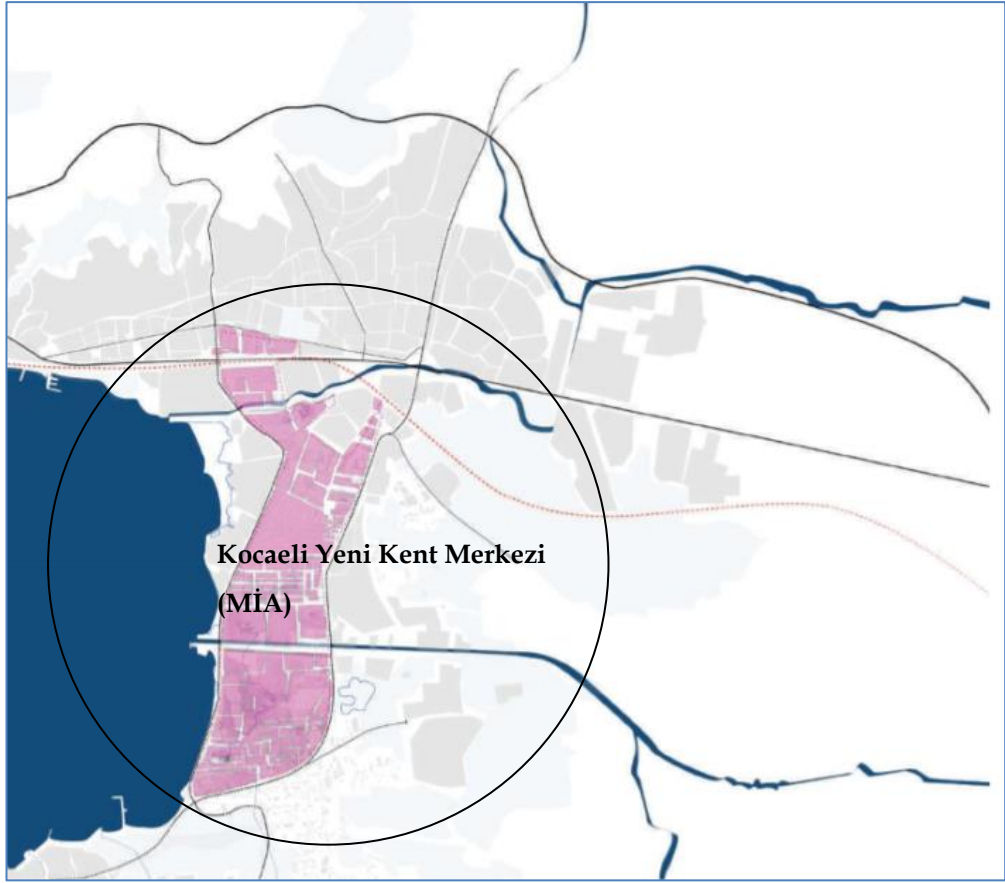


Şekil 4.14: Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinden Görseller.

“Kâğıt üzerinde kalan” değil “uygulanacak” bir planın hazırlanmasının ana ilke olarak benimsendiği belirtilen Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesine ilişkin görseller Şekil 4.14’de verildiği gibi kamuoyuna sunulmuştur [Web 31, 2017].

4.3. İzmit Kıyı Alanı Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Yenileme Sürecinin Değerlendirilmesi

Tüm ilçelere hizmet vermesi hedeflenen Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) alanı İzmit Körfezi’nin bitiminde, deniz, kara ve demir yolu ana ulaşım akslarının kesiştiği stratejik anlamda oldukça önemli bir konumda yer almaktadır (Şekil 4.15) [İZBEL, 2017].



Şekil 4.15: Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MIA).

Kocaeli ilinin il merkezi olan İzmit Belediyesi sınırları içinde yer alan planlama alanı, Kuzeyde Şehit Rafet Karacan Caddesi, güneyde Başiskele Kavşağı–Yeni Gölcük Yolu, batıda Eski Gölcük Yolu, doğuda Yeni Gölcük Yolu ile sınırlanmıştır [Kentsel Strateji, 2011]. Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MIA) olarak önerilen alan içerisinde 67.9 ha bataklık alan, 57 ha. sulak alan, 38.6 ha “Özel Hüküm Bölgesi” ve 3,78 ha büyüklüğe sahip “Ekolojik Etkilenme Bölgesi” bulunmaktadır (Şekil 4.16) [İZBEL, 2017]. Alan sınırları içerisinde D-100 Karayolu geçmektedir. Alanın tamamı jeolojik olarak “Önlemlenmiş Alan” sınırlarında yer almaktadır ve zemin alüvyon formasyondur. Planlama alanında Sarı Dere ve Kullar Deresi olmak üzere 2 adet dere yer almaktadır. Alanda 1651 adet parsel bulunmaktadır.



Şekil 4.16: Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MIA) Alanından Görünümler.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi 2005 yılında, kentin mevcut kent merkezinin kısıtlı olması ve gelişme imkânının olmaması nedeniyle İzmit Belediyesi ve Doğu Marmara Kalkınma Ajansı'nın işbirliği ile İzmit kıyı alanında 465 hektarlık alanın yeni kent merkezi ve merkezi iş alanı olarak geliştirilmesi doğrultusunda planlama çalışmaları başlatmış ve Kentsel Strateji şirketine bir yol haritası hazırlatmıştır [Web 2, 2017].

Kocaeli Yeni Kent Merkezi planlama ve tasarım kararlarına yol göstermek üzere Kentsel Strateji şirketi tarafından hazırlanan yol haritasının oluşturulması süreci aşağıda belirtilen bir dizi alt süreçten oluşmuştur [Kentsel Strateji, 2011]:

- Kentsel bölge, bölgesel kümeler, yaratıcı kentler, HUB kentler, kentsel ağlar, yenilikçi kentsel bölgeler, mekânsal gelişim strateji çerçevesi kavramlarını içeren yeni kent yaklaşımları incelenmiştir,
- Dünyadaki kıyı alanı yenileme projeleri araştırılmış, bu doğrultuda Amsterdam-Zuidas, Västra Hamnen Malmö Oresund Kıyı Bölgesi, Nord Havnen–Kopenhag HafenCity, 22@ Barselona ve MediaCityUK- Manchester Projeleri değerlendirilmiş ve öncelikli konular ortaya konmuştur. Bu çerçevede; vizyon, tema, çalışma ve yaşama birlikteliği, işbirliği ve ortaklık, planlama stratejileri, yenilikçi araçlar, stratejik tasarım, yenilikçi kullanımlar ve uygulama stratejileri konuları öne çıkmıştır.
- Alan ile ilgili üst ölçekli planlama çalışmaları (Doğu Marmara Bölge Planı (2010-2013), Kocaeli 1/50.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ile 1/25000 ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları) değerlendirilmiştir.
- Proje alanının genel özellikleri ortaya konmuş ve alan ile ilgili temel sorunlar ve fırsatlar belirlenmiştir. Temel sorunlar ile ilgili olarak; kent merkezi ve kent ile bütünleşememe, merkeze dönüşüm kapasitesi, büyüklük ekonomisi, deprem, erişim, kirlilik, mekânsal kalite, mülkiyet, doğal değerler ile uyumsuzluk ve kontrolsüz gelişim konuları öne çıkarken; temel fırsatlar çerçevesinde; sanayicinin girişimci ruhu, yeni işgücü yaratma kapasitesi, yaşama-çalışma alanı birlikteliği, ekolojik değerlerin varlığı, katılımcı karar alma sürecinin oluşturulması, kamunun proje geliştirmedeki öncü rolü, stratejik konum, bölgesel etki alanı, kararlılık ve ortaklık kurma potansiyeli konuları değerlendirilmiştir.
- Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinin hazırlanması sürecinde yöntem olarak; Katılımcı Planlama Çalıştayı, Stratejik Tasarım Çalıştayı, Piyasa Araştırması ve Yol Haritası olmak üzere 4 temel süreç tanımlanmıştır.
- Yeni Kent Merkezi'nin, Doğu Marmara Bölgesi kentlerinin ortak kamusal yatırım gereksinmelerinin karşılanması için bir 'Cazibe Merkezi' olması, Kocaeli'nin doğu-batı yönünde olan kentsel gelişiminin güneye yönlendirilmesi ve körfezin güney tarafının dönüşümü için stratejik bir fırsat olduğu vurgulanmıştır. Yeni merkezin stratejik vizyonu; "kentle bütünleşen ve kenti kamusal yatırımları ile destekleyen, karma kullanımları ile yaşama ve çalışma alanı olarak tasarlanan, "Yenilikçi Bir Merkez" olarak belirlenmiştir. Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinin uygulanması ve ortaya konulan vizyonun

gerçekleştirilmesi için dört temel stratejik hedef benimsenmiştir. Stratejik hedeflerin belirlenmesinde; planlama ve katılım yöntemleri; proje geliştirmede yeni kurumsal işbirliği yaklaşımları; alanın yenilenmesi sürecinde uzlaşmanın önemi ve katkısı; planlama kararları ve piyasa koşullarının birlikteliği konuları dikkate alınmıştır. Bu doğrultuda; Stratejik Vizyondan Stratejik İşbirliğine, Stratejik İşbirliğinden Stratejik Tasarıma, Stratejik Tasarımdan Karma Yönetime, Karma Yönetimden Katma Değere doğru temel stratejik hedefler ortaya konmuştur.

- Stratejik gelişim çerçevesinde; kentin üst ölçekli vizyonu ile uyumlu 7 temel gelişim stratejisi (bütünleşme, ulaşım, alt bölgeleme, kullanımlar, yükseklik ve yoğunluk, kamusal alan elde etme ve kentsel doku ve yapı tipolojisi) belirlenmiştir.
- Yeni kent merkezinin yapısal planında; daha etkin bir ulaşım sistemi, güçlü ve yaşayan odaklar, açık alan sistemi, koridorlar ve tasarım kriterleri konuları stratejik konular olarak öne çıkmıştır.
- Kentin fiziksel dokusunun şekillendirilmesinde; yapıların birbirleriyle ve kamusal alanlarla ilişkilerini belirleyen bir takım tasarım kriterleri (çekici ve yaşayan kamusal alanlar ve akslar oluşturulması, kolay ulaşılabilir alanlar yaratılması, kaliteli ve çeşitli mekânlar yaratılması, çevre ile uyumun artırılması gibi) tanımlanmıştır.
- Proje alanı ile ilgili planlama ve tasarım stratejileri geliştirilmiştir.
- Uygulama adımları tanımlanmıştır.
- Yeni Kent Merkezi yatırımlarının gerçekleştirilmesinde kamu ve özel sektör işbirliğinin önemi vurgulanmıştır. Bu çerçevede; kapsamlı ve uzun süreli projelerin ulusal ve uluslararası örnekleri incelenmiş, bu örneklerde; vizyon-politik kararlılık; kamu- özel sektör ve sivil toplum işbirliği; yerel odaklı kalkınma programları; yaratılan değer paylaşımı; katılımcı planlama ve proje geliştirme yaklaşımı; proje yönetim yapısı gibi önemli konuları içeren yeni bir bakış açısı ve örgütlenme yapısının bulunduğu ifade edilmiştir.
- Yol haritasının tüm tarafların katılımı ve desteği ile uygulamaya konulması, Proje Yönetim Ortaklığı'nın planın izlenmesi, değerlendirilmesi ve uygulanması sorumluluğunu ele alması, ortaklık içinde yer alacak olan belediye, yatırımcı, yerel örgütler ve sivil toplum örgütlerinin uyum içinde çalışması, planda önerilen strateji ve eylemlerin gerçekleştirilmesi, kaynaklarının bulunması ve önceliklerin

saptanması gibi konularda toplumun tüm kesimlerinin işbirliği yapması gerekliliği ifade edilmiştir.

Katılımcı bir yaklaşımın benimsendiği kıyı alanı planlanma sürecinde; vizyonun ve gelişme stratejilerinin belirlenmesi amacıyla 2011 yılında bölgesel ve yerel yönetim temsilcileri, sivil toplum kuruluşları ve mülk sahiplerinin katıldığı bir çalıştay düzenlenmiştir [KBB, 2011]. Yeni kent merkezinin vizyonunun belirlenmesinde kentin değerleri, projenin sorun ve potansiyelleri, ve tarafların beklentileri esas alınarak 4 ana tema (Ekonomi, Ekoloji, Mekânsal Çerçeve ve Uygulama) üzerinde çalışmalar yürütülmüştür. 70'e yakın katılımcının tematik gruplar özelinde geliştirdiği fikirler, öneriler ve tartışma konuları, yeni kent merkezinin geleceğine yönelik karar alma süreçlerinde belirleyici ilk adımı oluşturmuştur. Çalıştay süresince, dünyadan benzer kıyı alanı planlama örnekleri vizyon, temalar, ortaklık yapıları ve yenilikçi yaklaşımları açısından incelenerek Kocaeli Yeni Kent Merkezi'nin (MİA) geleceği için bir perspektif oluşturulmaya çalışılmış, tematik grup çalışmaları yapılarak alana ilişkin temel konular tartışılmıştır. Bu çalışmalar çerçevesinde merkezin geleceğini belirleyen aşağıda belirtilen 10 temel ilke ortaya konmuştur:

- i) Yeni Kent Merkezi 2025 vizyonu yerel ve bölgesel merkez olma stratejisi çerçevesinde ele alınmalı ve Yeni Yüzyıl Kenti yaklaşımı içermelidir.
- ii) Bütünleşme Stratejileri Kapsamında; yeni merkezin kent merkezi ve kent ile olan ilişkisi güçlü kurgulanmalı, deniz ve kente ulaşılabilirlik tasarımın önemli ve öncelikli stratejisi olarak benimsenmelidir.
- iii) Mekânsal Stratejik Çerçeve; yeni kent merkezi kapasitesi piyasa koşulları içinde değerlendirilmeli, projenin alansal büyüklüğü yeniden ele alınmalı, uygulamaya yönelik etaplama programları geliştirilmelidir.
- iv) Strateji ve Tasarım; planlama kararları katılımcı bir süreç içinde oluşturulmalı, kararlar esnek ve uygulanabilir olmalıdır. Strateji ve Tasarım ilişkisi her aşamada birlikte ele alınmalı stratejik tasarım ilkeleri planlama ve piyasa koşulları dikkate alınarak belirlenmelidir.
- v) Karma Kullanım; Yeni Yüzyıl Kentleri yaklaşımı olan yaşama ve çalışma alanı birlikteliğinin gerektirdiği kullanımlar ile bilişim ve teknoloji gibi yeni yüzyıl kullanımları dengeli ve birbirini tamamlayıcı olarak ele alınmalıdır.

vi) Proje Yönetimi; projenin büyüklüğü ve süresi dikkate alındığında arazi ve proje geliştirme sürecinin yönetimi için yeni yaklaşımlar ele alınmalıdır. İşbirliği odaklı yönetim anlayışının geliştirilmesi ve karar süreçlerinin hızlandırılması projenin uygulanabilirliği açısından önem kazanmaktadır.

vii) Ekoloji ve Ekonomi Uyumu; sanayi ve ekoloji çatışmasının ortaya çıkardığı olumsuzlukları dikkate alarak yeni ekonomi ve ekoloji uyumu sağlamak üzere ekolojik tasarım ilkeleri ön plana alınmalıdır.

viii) Ekonomik Kalkınma ve Sosyal Gelişme; ekonomik gelişme beraberinde toplumsal gelişmeyi de eş zamanlı ele almalıdır. Sanayi sektöründen hizmet sektörüne geçiş sürecinde sosyal sermaye için yatırımlar yapılmalı ve kapasite artırımına ilişkin programlar geliştirilmelidir.

ix) Ortaklık ve İşbirliği Yaklaşımları; proje geliştirme sürecinde kamu, özel ve sivil toplum kuruluşları ile işbirliği ortamları yaratılmalı, özellikle yeni yüzyıl yatırımları için üniversitelerle özel sektörün ortaklık yapmaları için teşvikler geliştirilmelidir.

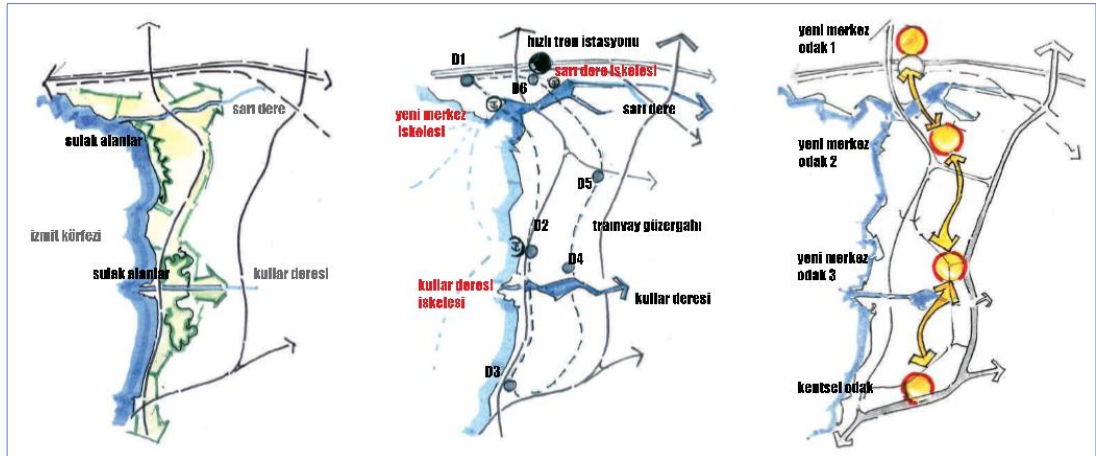
x) Tanıtım ve Pazarlama; projenin finansal büyüklüğü etkin tanıtım ve pazarlama stratejisinin geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Ayrıca, mülk sahiplerinin proje geliştirme süreci içinde aktif katılımını sağlamak üzere bilgilendirme ve bilinçlendirme çalışmaları da yapılmalıdır.

Bununla birlikte yine aynı yıl Kocaeli Büyükşehir Belediyesi öncülüğünde Stratejik Tasarım Çalıştayı düzenlenmiş ve Kentsel Strateji tarafından, planlama ve tasarım kararlarının detaylı olarak ele alındığı bir yol haritası hazırlanmıştır. Stratejik Tasarım Çalıştayı'nda katılımcılar aşağıdaki sorulara yanıt aramışlardır.

- Yeni merkez ile kent arasında bütünleşme nasıl sağlanmalıdır?
- Yeni ulaşım kurgusu nasıl olmalıdır?
- Bölgeleme- Etaplama gerekli midir?
- Kullanımlar neler olmalıdır?
- Yeni merkez nasıl bir yüksekliğe ve yoğunluğa sahip olmalıdır?
- Kamusal alan elde etme stratejileri neler olabilir?
- Kentsel doku ve yapı tipolojisi nasıl olmalıdır?
- Doğal alanlar nasıl korunmalıdır?

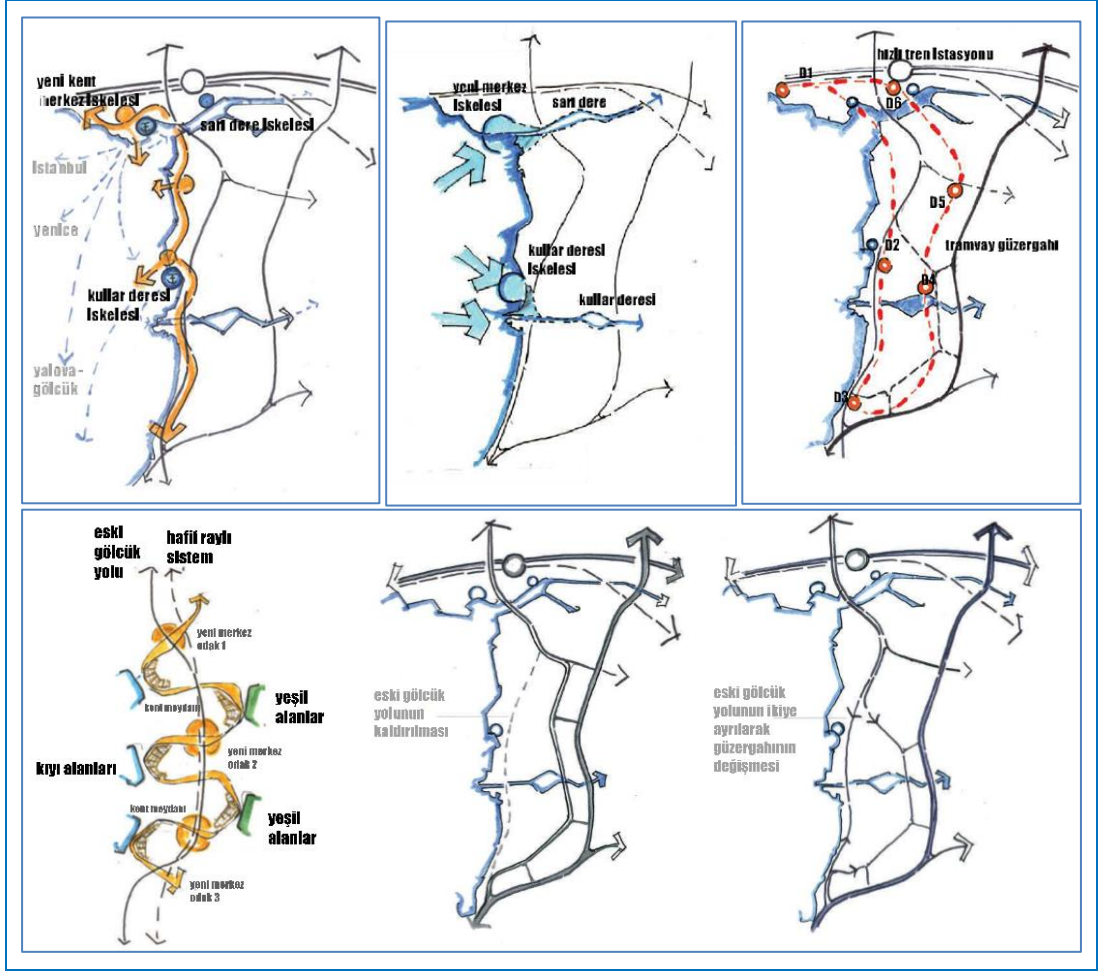
Çalıştay sürecinde; stratejik gelişim çerçevesinde, kentin üst ölçekli vizyonu ile uyum içinde ele alınmış ve vizyonu destekleyen 7 temel gelişme stratejisi (bütünleşme, ulaşım, alt bölgeleme, kullanımlar, yükseklik ve yoğunluk, kamusal alan elde etme ve kentsel doku ve yapı tipolojisi) belirlenmiştir.

Bütünleşme stratejisi çerçevesinde; Yeni Kent Merkezi'nin kimliğini belirleyecek kıyı alanlarının kamusal kullanımının güçlendirilmesi ve kentsel ulaşım sistemlerine entegre edilmesi; Sarı Dere ve Kullar Deresinin kentin doğu-batı doğrultusunda bütünleşmesine araç oluşturabilecek bir ulaşım sistemi haline getirilmesi; kuzey-güney doğrultusunda demir yolunu aşmayı sağlayacak güçlü yaya omurgalarının oluşturulması yanı sıra, proje alanının kuzeyinde yer alan kamu alanlarının değerlendirilmesi yoluyla bütünleşmeye yönelik fırsatların yaratılması gibi ilkeler benimsenmiştir (Şekil 4.17) [Kentsel Strateji, 2011].



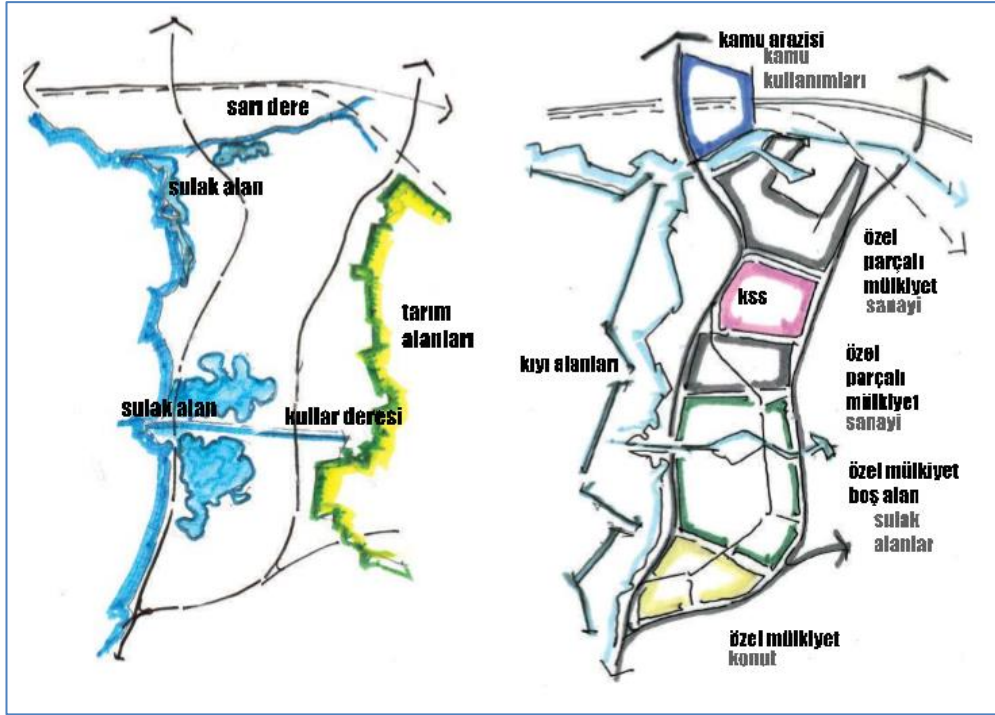
Şekil 4.17: Gelişim Stratejisi 1: Bütünleşme.

Yeni Kent Merkezi'nin konumu ve ulaşım çeşitliliği, proje alanının kent ve bölge ile entegrasyonu açısından önemli görülmüştür. Ulaşım stratejisi çerçevesinde; deniz ulaşım odaklarının yaratılması; denizin içeri alınması ile birlikte derelerin kent içi ulaşımına entegre edilmesi; kuzey- güney doğrultusunda gerek proje alanı içindeki sirkülasyonu arttıracak, gerekse yeni merkezin kent ile bütünleşmesine olanak sağlayacak hafif raylı ulaşım sisteminin kurgulanması ve bu sistemin Sabiha Gökçen Havaalanına bağlanması amaçlanmıştır (Şekil 4.18) [Kentsel Strateji, 2011]. Yaya erişimi açısından; istasyon meydanı ile birlikte kurgulanabilecek ve kuzey güney ekseninde mevcut merkezle bütünleşmesine olanak sağlayacak güçlü yaya omurgalarının oluşturulması hedeflenmiştir.



Şekil 4.18: Gelişim Stratejisi 2: Ulaşım.

Yeni Kent Merkezi planlama alanının büyüklüğü ile kentsel ve bölgesel kapasiteler ve piyasa koşulları dikkate alındığında; bir alt bölge stratejisine gereksinim olduğu ortaya konmuştur (Şekil 4.19) [Kentsel Strateji, 2011]. Alt bölgelerin tanımlanmasında; doğal eşikler piyasa beklentileri, mülkiyet yapısı, bölgesel kamu yatırım gereksinimleri, ulaşım, örgütlenme ve dönüşüm kapasitesi ve sulak alan özelliklerinin dikkate alınması gerekliliği vurgulanmıştır.

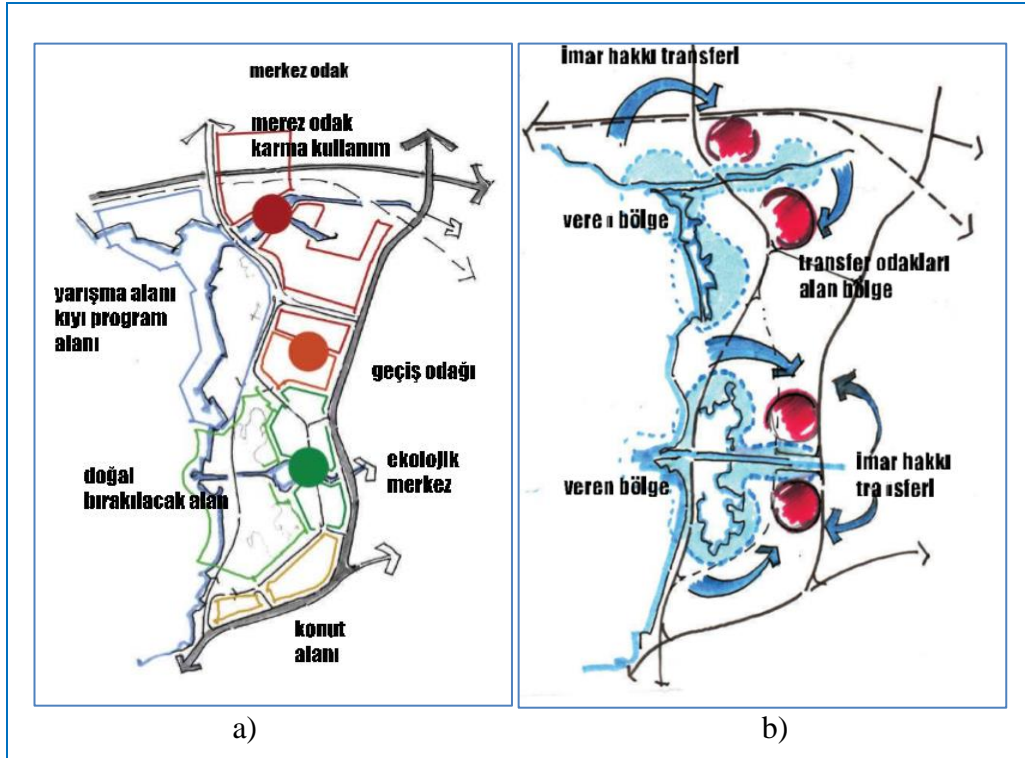


Şekil 4.19: Gelişim Stratejisi 3: Alt Bölgeleme.

Yeni Kent Merkezi'nin vizyonu doğrultusunda, ekonomi ve çevre bilim ile yaşama ve çalışma birlikteliğinin dikkate alınması, yeni merkezde yer alacak kullanımların bölgesel ve metropoliten ölçekte kamu ve piyasa beklentileri çerçevesinde ele alınması 4. gelişme stratejisi olarak belirlenmiştir (Şekil 4.20.a.) [Kentsel Strateji, 2011]. Bu doğrultuda, karma kullanımlı bir kent merkezinin oluşturulması amacıyla; konut, ofis, turizm gibi geleneksel kullanımların yanı sıra bilişim ve teknoloji gibi yeni yüzyıl kullanımlarının da yer alması önemli görülmüştür. Kamusal kullanımlar olarak ise; sağlık, eğitim, eğlence, ve sosyo kültürel aktiviteler öne çıkmıştır. Kullanımların büyüklük ve oranlarının piyasa analizine göre belirlenmesi gerekliliği ifade edilmiştir.

Yükseklik ve yoğunlukların (5. Gelişme Stratejisi) belirlenmesinde; merkez fonksiyonları, piyasa kapasitesi ve insan ölçeğinin dikkate alınması önem kazanmıştır. Yeni Kent Merkezinin mevcut kent merkezi ile birlikte ele alınması, güney kısmında bölgesel ve tematik kullanımların yer alması, yükseklik stratejilerinin belirlenmesinde; yakın çevre, doğal eşikler, odaklar ve çekim merkezleri, fonksiyonlar ve kuş göç yolları gibi faktörlerin göz önüne alınması gerekliliği vurgulanmıştır.

Yeni Kent Merkezi'nde yer alacak kamusal alanlar için uzlaşma yoluyla %40'ın üzerinde terkin sağlanabilmesi için yenilikçi bazı yöntemlerin ortaya konulması hedeflenmiştir (Şekil 4.20.b.) [Kentsel Strateji, 2011]. Bu çerçevede; imar bonusu, imar hakları transferi, imar haklarının toplulaştırılması ve kamusal yatırımlar için teşvikler gibi yöntemlerin olabilirliğinin araştırılması önerilmiştir.



Şekil 4.20: a) Gelişim Stratejisi 4; Kullanımlar, b) Gelişim Stratejisi 6; Kamusal Alan Elde Etme.

Yeni Kent Merkezi'nin kendine özgü kimliğinin ve tasarım prensiplerinin oluşturulmasında; aşağıdaki ilkeler çerçevesinde yeni bir yapı tipolojisi ve kentsel doku örneklerinin geliştirilmesi amaçlanmıştır:

- Yaşayan mekânların oluşturulması,
- Yaya erişiminin güçlendirildiği bir merkezin tasarlanması,
- Meydanlar, promenadlar, yaya aksları gibi açık alan öğelerinin birlikte kurgulanması,
- Dikey kullanımlar yerine yatayda yeşil alanlar ve yaya odakları ile bütünleşen düşük yoğunluklu kullanımlara yer verilmesi,
- Deniz kenarında 'çekim alanları' yaratılması,

- Dere, deniz, yeşil ile bütünleşen bir mekânsal kurgunun oluşturulması,
- İnsan ve çevre odaklı yatay yapılaşmanın (simgesel yapılar) önem kazanması,
- Yaya meydanları, meydan ve bulvarlar ve sokak kültürünün tasarıma yansıtılması.

Kocaeli Yeni Kent Merkezi'nin (MİA) Yol Haritasında; yeni kent merkezinin stratejik gelişim çerçevesi oluşturulurken öncelikle arazi kullanım çerçevesinin oluşturulması önerilmiştir. Ekonomik hareketliliğin en yüksek olduğu konut piyasası, perakende piyasası, iş piyasası ve eğlence piyasasının araştırılması gerekliliği belirtilmiştir. Piyasaların nasıl işledikleri ve arkalarındaki tetikleyici güçlerin tanımlanması ile merkezin geleceğini şekillendirecek olan öngörülerin daha doğru olarak yapılacağı ve tüm piyasaların daha entegre ve etkin biçimde gelişeceği ifade edilmiştir.

Kocaeli Yeni Kent Merkezi'nin (MİA) yapısal planında 5 stratejik konu (daha etkin bir ulaşım sistemi, güçlü ve yaşayan odaklar, açık alan sistemi, koridorlar ve tasarım kriterleri) öne çıkmaktadır. Uzun dönemde daha etkin bir ulaşım sisteminin kurulmasında;

- Toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanımlarının teşvik edilmesi,
- Karma kullanımlı odaklar ile yoğun konut alanları arasındaki bağlantıların direkt olarak sağlanması,
- Ana bağlantı yollarının kapasite ve niteliklerinin korunması,
- Mobilite aksı, aktivite sokağı, yerel konut aksı gibi yol türlerinin belirlenmesi,
- Ulaşım modları arasında entegrasyon sağlanması; karayolu sistemleri, raylı sistemler, denizyolu ve havayolu sistemleri arasında bağlantıların kurgulanması gereklidir.

Toplu taşıma araçlarının ana transfer noktaları olan odaklar ve odaklar arasındaki kamusal alanlar, mekânsal gelişimi yönlendiren önemli alanlar olarak görülmüştür. Mekânsal Gelişim Planında güçlü ve yaşayan odakların oluşturulmasında;

- Kavşak noktalarında yer alan odakların hiyerarşilerinin belirlenmesi,

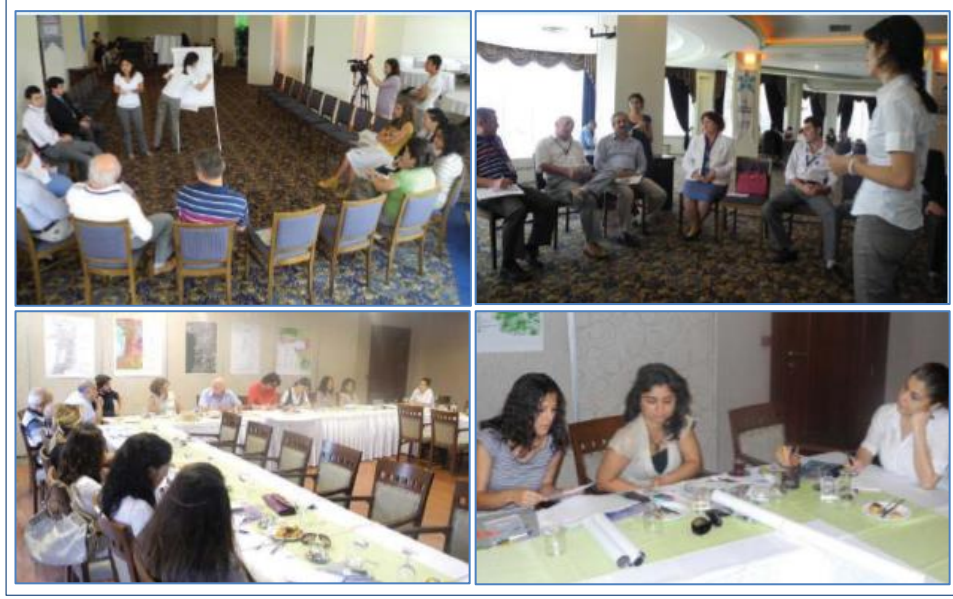
- Her bir odak için ulaşılabilirlik düzeyinin belirlenmesi,
- Stratejik akslarla odaklar arasındaki bağlantıların kurulması,
- Gelişmiş bir toplu taşım sistemi kurgusunun oluşturulması öncelik kazanmıştır.

Kocaeli kentinin metropoliten ölçekte açık alan sistemi; tüm yeşil alanların birbirleriyle bağlandığı ve bu alanlarda ekolojik, ekonomik ve sosyal aktivitelerin yer aldığı bir yeşil alan sistemi olarak tanımlanmıştır. İyi tanımlanmış bir açık alan sisteminin, kentlerin doğal değerlerinin korumasına önemli katkılar sağladığı belirtilmiştir.

Yeni Kent Merkezi yapısının şekillendirilmesinde önemli etmenlerden birisi olan koridorların gelişiminde; zaman, gelişimin etaplanması, altyapının durumu, kentsel gelişimin hızı, yolların durumu, güçlü ve yaşayan odakların varlığı kritik faktörler olarak görülmüştür.

Kentin fiziksel dokusunun şekillendirilmesinde; yapıların birbirleriyle ve kamusal alanlarla ilişkilerini belirleyen bir takım tasarım kriterleri (çekici ve yaşayan kamusal alanlar ve akslar oluşturulması, kolay ulaşılabilir alanlar yaratılması, kaliteli ve çeşitli mekânlar yaratılması, çevre ile uyumun artırılması gibi) ortaya konmuştur.

Planlama sürecinde bundan sonraki adımda, Yeni Kent Merkezi'nin planlama ve tasarımı sürecine yol göstermek üzere hazırlanan yol haritası kapsamında, Büyükşehir Belediyesi ve Doğu Marmara Kalkınma Ajansı koordinasyonunda farklı ilgi grupları ile müzakereler yapmak, konuyu tüm yönleriyle görüşmeye açmak ve fikir alış verişinde bulunmak üzere toplantılar düzenlenmiştir [Web 38, 2017]. (şekil 4.21) [Kentsel Strateji, 2011]. Bu doğrultuda 2012 yılı içinde farklı zamanlarda Körfez Küçük Sanayi Sitesi esnafı, bölgedeki tesis sahipleri, meslek odaları, sivil toplum kuruluşları ve Kocaeli Üniversitesi ile bir araya gelinmiş, işbirliği, etkileşim ve ortak bir fikir birliğine dayalı bir planlama süreci gerçekteşirilmifitir [Web 39, 2017]. Bölgedeki ilgi gruplarının bir araya geldiği bu toplantılarda; kıyı alanının gelişimi ile ilgili; yaşam kalitesi, yeşil alanlar, atık su yönetimi, ekolojik yapılar, ulaşım sistemi gibi farklı konular üzerinde tartişılmış; kentin marka değerinin yükseltilmesi, bölgenin gündüz ve gece hayatı ile yaşayan, nefes alan bir cazibe merkezi olarak değer kazanması ve canlandırılması gerekliliği vurgulanmıştır [Web 31, 2017].



Şekil 4.21: Stratejik Tasarım Çalıştay Toplantı Resimleri.

Planlama ve tasarım sürecine ilişkin çalışmalar çerçevesinde; Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) 1/25000 ile 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişiklikleri Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Meclisi'nin 12.09.2013 tarih ve 558 sayılı kararı ile kabul edilmiştir. Süreçle ilgili zaman zaman basında projenin rant sağlama odaklı olması gibi olumsuz haberler yer almış, kent genelinde birçok kurumun projeye itiraz ettiği görülmüştür [Web 47, 2017]. Körfez Sanayi Sitesi olarak bilinen İzmit Sanayi Sitesi İşletme Kooperatifi; planlama sürecinde gerekli kurum görüşlerinin alınmadığı, sulak alanların korunmasına ilişkin mevzuat hükümlerinin göz ardı edildiği, planlama kararlarının ulaşım problemlerine neden olacağı ve kamu yararı bulunmadığı gerekçesiyle Kocaeli 2. İdare Mahkemesi'nde dava açmıştır. Dava sürecinde, uygulama imar planında belirtilen sosyal ve teknik altyapı alanlarının mevzuatta öngörülen ölçütlerin altında kaldığı, alandaki donatı dengesinin yetersiz olduğu ve talebe göre farklı yükseklikte bina inşasının bölgenin bütünlüğünü bozacağı belirtilmiştir. Karar aşamasında, söz konusu planlarda yükseklik ve yoğunluk kararlarında alanın kendine özgü jeolojik yapısının dikkate alınmadığı, bu alanlarda yatayda yapılaşma yerine dikeyde yapılaşmaya yer verilmesinin otopark ihtiyacını yeterince karşılayamayacağı, planlama alanında yeşil alanların devamlılığının sağlanmadığı ifade edilerek, planın mevzuata ve planlama esaslarına uygun olmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca, Mimarlar Odası Kocaeli Şubesi tarafından da MİA 1/25.000- 1/5.000 nazım imar planı

değişikliği ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planı değişikliğine ilişkin dava açılmıştır [TMMOB, 2014]. Bu süreçte; plana itirazların temel noktalarını aşağıdaki konular oluşturmuştur:

- Yapılan düzenlemeler ile kişisel mülkiyet haklarının ihlal edilmesi,
- Merkezi iş alanı projesi kapsamındaki alanın sulak alan olması ve bu konuda ilgili idareden görüş alınmaması,
- İmar planı değişikliğinin hiçbir objektif araştırmaya dayanmaması,
- Proje kapsamındaki alanın kentin ihtiyaçlarına cevap vermemesi,
- Yapılan değişikliğin imar planlarının uzun süreli olma ilkesine aykırı olması,
- Halkın plan değişikliğine katılımının sağlanmaması,
- Plan ve plan notlarının mevcut kent merkezi ile entegrasyonunun nasıl sağlanacağına ilişkin bir açıklama getirmemesi,
- Arsa sahiplerine kamu eliyle karlı emlak alanlarının yaratılması,
- Aynı adanın içinde farklı yükseklikte yapıların oluşmasına olanak tanıyan düzenlemenin eşit uygulamalar sağlamaması,
- Merkezi iş alanı bölgesinde daha önce şuyulandırma yapılmış alanda da DOP uygulamasının yapılması,
- İmar hakkı transferinin imar haklarının kullanımında eşitlik ilkesine aykırı olması,
- Sosyal ve teknik altyapı alanlarında zorunlu olmadıkça imar planı değişikliğinin yapılmaması gerekliliği,
- Eski planda spor alanı olarak belirlenen alanların ticaret alanına dönüştürülmesinin ulaşım sorunlarına neden olması,
- Söz konusu projenin deprem gerçeği ve zemin yapısına uygun olmaması.

Dava sürecinde; 1/25.000- 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı değişikliği ile 1/1.000 Uygulama İmar Planı değişikliğine ilişkin 12.09.2013 tarih ve 558 sayılı Belediye Meclisi kararıyla ilgili 05.11.2014 tarihinde yürütmenin durdurulmasına karar verilmiş, karara Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından itiraz edilmiş ancak itiraz Sakarya Bölge İdare Mahkemesi'nce reddedilmiştir. Bölgeye ilişkin farklı dava süreçleri sonucunda söz konusu planlar hakkında Kocaeli 2. İdare Mahkemesinin 02.09.2014 tarih ve 2014/816-817-818-819-820 ve 821 sayılı kararları ile

yürütmesinin durdurulması kararı alınmıştır [Web 25, 2016]. Ancak Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin itirazı sonucunda, Yerel Mahkeme'nin aldığı yürütmeyi durdurma ve plan iptali kararı 2015 yılında Danıştay 6. Dairesi tarafından, bozulmuştur [Web 28, 2016]. Bu durumda, 1/25.000 ve 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planları tekrar yürürlüğe girmiş, 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'nın İzmit Belediyesi tarafından hazırlanması uygun bulunmuştur.

Bu çerçevede; söz konusu Nazım İmar Planları mahkeme kararları doğrultusunda yeniden hazırlanarak Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.08.2015 tarih ve 469 sayılı kararı ile 14.04.2016 tarih ve 238 sayılı kararı ile onaylanmış ve Nazım İmar Planları doğrultusunda 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı yeniden hazırlanmıştır [Web 25, 2016].

Mahkeme kararları gereğince yeniden hazırlanan ve Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 14.07.2016 tarih ve 401 sayılı kararı ile onaylanan 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı, İzmit Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nde 15.08.2016 tarihinden itibaren 30 gün süreyle askıda kalmıştır [Web 24, 2016]. Askı süresince plana yapılan itirazlar göz önüne alınarak plan gözden geçirilerek İzmit Belediye Meclisi'nin onayından sonra Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisi'ne gönderilmiştir [Web 22, 2017]. Ancak, söz konusu plana onay vermeyen muhalefet tarafından Eylül 2016'da plana ilişkin yürütmeyi durdurma talepli dava açıldığı kamuoyuna duyurulmuştur [Web 49, 2017]. MİA imar planına yapılan itirazlar sonrası değişikliklere ilişkin uygulama imar planı 05.01.2017- 06.02.2017 tarihleri arasında tekrar askıya çıkartılmıştır [Web 22, 2017].

Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı, geçirdiği yasal süreçlerin ardından Büyükşehir Meclisi'nce onaylanmış ve 3194 Sayılı İmar Kanununun 18. Maddesi'ne göre imar uygulama çalışmalarının başlatıldığı 06.03.2017 tarihinde İzmit Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nden yapılan açıklama ile kamuoyuna bildirilmiştir [Web 23, 2017]. Çalışmalar tamamlandığında bölgede adeta yeni bir şehir kurulacağı, konutları, iş merkezleri, rezidansları, otelleri ile 100 bin kişinin yaşayacağı bir merkez haline geleceği ifade edilmektedir. Kocaeli Yeni Kent Merkezi Projesi'nin kente yeni bir vizyon katması, daha nitelikli, canlı, dinamik bir kent merkezi oluşturulması hedeflenmektedir. Proje ile sadece Kocaeli'nin değil, bölgenin cazibe merkezi olacak alanda en az 60 bin kişinin istihdam edilmesi öngörülmüştür.

4.4. İzmit Kıyı Alanı Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinin Avrupa'daki Kent Merkezi Yenileme Projeleri İle Karşılaştırılması

Kıyı alanı kent merkezi yenileme projelerine ilişkin değerlendirmenin ele alındığı bölüm 2.4.3'de, kıyı alanı yenileme projelerinin karşılaştırılmasında kullanılacak bir takım niteliksel değerlendirme kriterleri oluşturulmuş, Avrupa'daki kent merkezi yenileme projelerine (Lyon Confluence Projesi, Amsterdam Zuidas Projesi, Kopenhag Ørestad Projesi) ilişkin değerlendirmelere yer verilmiştir.

Bu bölümde; kentsel/bölgesel ölçekte başarılı kıyı alanı projeleri için yol gösterici nitelikte olan bu değerlendirme kriterleri çerçevesinde bu tez çalışmasının özgün araştırması olan İzmit Kıyı Alanı Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesi literatür kısmında detaylı olarak verilen Lyon Confluence Projesi, Amsterdam Zuidas Projesi, Kopenhag Ørestad Projesi süreci ile karşılaştırılmaktadır. Bu karşılaştırmanın yapılmasında; kent merkezinin uluslararası ağda tanımlanan rolü, kıyı alanlarının kentin ayrılmaz bir parçası olarak düşünülmesi, sürdürülebilir/ekolojik planlama yaklaşımının benimsenmesi, karma kullanımın öncelikli olması, mimari kalitenin ve kimliğin öne çıkartılması, kıyıya kamu erişiminin ön koşul olması, tarihi kimliğin ve endüstriyel geçmişin korunması, uzun dönemli planlama yaklaşımının benimsenmesi, planlama sürecinde kamu-özel ortaklığının sağlanması, planlama sürecinin esnek ve değişime adapte edecek şekilde tasarlanması, toplumun farklı kesimlerinin planlama sürecine katılımının sağlanması kriterleri kullanılmaktadır (Tablo 4.1.).

Tablo 4.1: Kent Merkezi Yenileme Projeleri ve Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinin Karşılaştırılması.

TEMEL KRİTERLER	LYON CONFLUENCE	AMSTERDAM ZUIDAS	KOPENHAG ORESTAD	KOCAELİ YENİ KENT MERKEZİ
Kent merkezinin uluslararası ağda tanımlanan rolü	Kentin Avrupa metropollerinden birisi olması ve Paris ile yarışabilecek bir kent haline gelmesi	Bilgi ve ticarete uluslararası başarıya sahip üst düzey finans merkezinin yaratılması	Uluslararası ekonomide yatırım ağları ile bütünleşen, cazibeli bir kent merkezi, düğüm noktası yaratılması	Yeni bir kimlik ve fonksiyon kazanan yeni kent merkezinin uluslararası platformda öne çıkması /Doğu Marmara Bölgesi içinde Cazibe Merkezi olması
Kıyı alanlarının kentin ayrılmaz bir parçası olarak düşünülmesi	Yeni kent merkezinin mevcut kent merkezinin uzantısı olarak tasarlanması	Mevcut dokunun kent merkezi ile bütünleştirilmesi ve mekânsal sürdürülebilirliğin sağlanması	Yeniden yapılanmada kent ile bütünleşme	Kıyı alanlarındaki kamusal alan kullanımlarının güçlendirilerek kent kimliğini güçlendirecek şekilde kent ile bütünleşmesi
Sürdürülebilir planlama/ Ekolojik yaklaşımın benimsenmesi	Ekolojik yaklaşım/ sürdürülebilir tasarım ilkelerinin benimsenmesi	Sürdürülebilirlik prensipleri çerçevesinde tasarım	Sürdürülebilir drenaj sistemleri ile suyun bütünleşmiş bir şekilde kullanılması ve mavi / yeşil dokunun ön plana çıkarılması	Sulak alanın korunmasına ilişkin yasal düzenlemelerin ve ekolojik tasarım ilkelerinin göz ardı edilmesi
Karma kullanımın öncelikli olması	Confluence Museum gibi kültürel yapıların yanı sıra konut, ulaşım ve eğlence aktivitelerinin yer alması	Üst düzey ofis ve konut alanlarının ağırlıklı olarak yer aldığı karma kullanım sunması	Uluslararası araştırma ve geliştirme merkezi, çekici konut ve iş alanlarıyla birlikte rekreasyonel alanların tasarlanması	Karma kullanım çerçevesinde; konut, ofis, turizm gibi geleneksel kullanımlar ın kamusal alanlar ile bütünleşik olarak tasarlanması

Tablo 4.1: Devam.

TEMEL KRİTERLER	LYON CONFLUENCE	AMSTERDAM ZUIDAS	KOPENHAG ORESTAD	KOCAELİ YENİ KENT MERKEZİ
Mimari kalitenin ve kimliğin öne çıkartılması	Sürdürülebilir ve geleceğe özgü nitelikli yapıların tasarlanması, Peyzaj Mimarı Michael Desvigne ve Mimar François Grether	Uluslararası mimarlar tarafından tasarlanan yapılar ve gelişmiş altyapı ve teknolojinin kullanılması ile geleneksel sokak dokusunun korunması, Amsterdam'a özgü yapıların öne çıkartılması	Bölgenin karakter ve kimlik kazanmasında su ögesinin etkin kullanımı, mimari kalite açısından yenilikçi konut ve endüstri alanlarının tasarlanması, simgesel kültürel yapıların tasarlanması	Bölgenin karakteristik özelliği olan sulak alan koruma bölgesi ve ekolojik değerlerin yeni kent merkezi yaratılmasında güçlü bir şekilde vurgulanmaması
Kıyıya kamu erişiminin ön koşul olması	Toplu taşıma ve yürümeyi esas alan, insan odaklı tasarım, kent merkezine herkesin erişiminin sağlanması	Bariyerlerin kaldırılması, farklı katmanlarda tasarım ile kamusal açık alanların yaratılması	Kırsal-kentsel alan geçişleri ve karakteristik kentsel yapıdan doğal yapıya geçişlerle entegrasyonun sağlanması	Deniz ulaşımı ve raylı sistem bağlantılarının kurulması yanı sıra güçlü bir yaya omurgasının oluşturulması
Tarihi kimliğin ve endüstriyel geçmişin korunması	Yenilikçi yaklaşım ve mekânsal yenileme	Geleneksel ve yerel değerlerin korunması	Eski geleneksel merkeze karşılık yeni modern bir merkez yaratılması	Bölgede yer alan mevcut sanayi alanının proje dışı bırakılması
Uzun dönemli planlama yaklaşımının benimsenmesi	Uzun dönemde kentsel, ekonomik ve sosyal gelişmeyi yönlendiren politikaların benimsenmesi	Büyüme odaklı gelişme yaklaşımının benimsenmesi	Kent merkezinin yenilikçi niteliğinin uzun dönemde korunması ve sürdürülebilir büyümenin sağlanması	Uzun dönemde kentsel gelişmeyi yönlendiren politikaların benimsenmesi

Tablo 4.1: Devam.

TEMEL KRİTERLER	LYON CONFLUENCE	AMSTERDAM ZUIDAS	KOPENHAG ORESTAD	KOCAELİ YENİ KENT MERKEZİ
Planlama sürecinde kamu-özel ortaklığının sağlanması	Grand Lyon Yerel Yönetimi, SPL Lyon Confluence Şirketi	Amsterdam Belediyesi girişimi ile kamu-özel sektör ortaklığı	Kamu-Özel Ortaklığında; Kopenhag Belediyesi, Orestad Development Cooperation, Danimarka Maliye Bakanlığı	Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, İzmit Belediyesi, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Öncülüğünde kamu-özel sektör ortaklığı
Planlama sürecinin esnek ve değişime adapte edecek şekilde tasarlanması	Esnek ve adapte edilebilir bir planlama süreci	Esnek ve adapte edilebilir bir planlama süreci	-	Esnek ve uygulanabilir kararların alınması
Toplumun farklı kesimlerinin planlama sürecine katılımının sağlanması	Kamu kuruluşları, meslek örgütleri ve STK'ların görüşlerinin alınması ve halkın katılımının sağlanması	Kentli haklarının korunması esaslı yaklaşım, toplumun planlama sürecine katılımında sınırlılıklar	-	Bölgesel ve yerel yönetim temsilcileri, sivil toplum örgütleri, meslek kuruluşları ve mülk sahiplerinin görüşlerinin alınması

Avrupa’da yer alan her üç kent merkezi projesinde (Lyon Confluence Projesi, Amsterdam Zuidas Projesi, Kopenhag Ørestad Projesi) de uluslararası ekonomik ağlarla bütünleşen, üst düzey finans merkezlerinin yaratılması ve Avrupa ölçeğinde belirlenen mekânsal gelişme stratejilerine paralel olarak kentsel sistem içinde birbirleriyle rekabet eden düğüm noktalarının yaratılması hedeflenmiştir. Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinde ise, ülkesel ve bölgesel ölçekte bir cazibe merkezinin yaratılması yanı sıra yeni kent merkezinin uluslararası platformda öne çıkması hedeflenmiş olmakla birlikte, bu hedefin kıyı alanı yenileme sürecinde ekolojik, mekânsal, sosyal ve ekonomik gelişme stratejileri ile bütünleştirilmediği ve tanımsız kaldığı görülmektedir.

Kıyı alanlarının kentin ayrılmaz bir parçası olarak ele alınarak tasarlanması ve kentin canlılığına katkı sağlaması kıyı alanı düzenlemelerinin en önemli niteliklerinden birisidir. Bu açıdan her dört örnek de, kıyı alanının yeniden işlevlendirilmesinde; mevcut kent dokusu ile kıyı alanının bütünleştirilmesine ve mekânsal sürdürülebilirliğin sağlanmasına yönelik stratejiler geliştirmiştir. Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesi, özel olarak, kıyı alanlarındaki kamusal alan kullanımlarının güçlendirilmesini ve yeni kent merkezinin kent kimliğini güçlendirecek şekilde kent ile bütünleşmesini hedeflemektedir.

Sürdürülebilir planlama ve ekolojik yaklaşım, günümüzde planlamanın değişmez temel ilkelerinden birisi olarak tüm dünyada kabul görmüştür. Kıyı alanı gibi ekosistem özellikleri ve ekolojik değeri yüksek olan alanların planlanması söz konusu olduğunda, sürdürülebilirlik prensipleri/ ekolojik tasarım ilkeleri çok daha önemli olmaktadır. Lyon Confluence Projesi, Amsterdam Zuidas Projesi, Kopenhag Ørestad Projesi’nde; sürdürülebilir planlama/ ekolojik yaklaşımın güçlü bir şekilde vurgulandığı, mavi ve yeşil dokunun birlikte alındığı, buna karşılık Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesi’nde; alanın büyük bir kesimini kaplayan sulak alan koruma bölgesi, bataklık alan gibi çok zengin ekosistem özellikleri olmasına rağmen, ekolojik değerlerin planlama sürecinde hassasiyetle ele alınmadığı, vurgulanmadığı ve alanın neredeyse sıradan bir kent parçası gibi tasarlandığı görülmektedir. Nitekim, bu konu planlama sürecinde toplumun farklı kesimlerince dile getirilerek güçlü bir şekilde eleştirilmiş, bu doğrultuda davalar açılmıştır. Bu çerçevede, kıyı alanının doğal ekosistem özelliklerinin göz ardı edilerek, planlama sürecinde kıyı alanının kendine özgü ekolojik özelliklerinin korunarak geliştirilmesini sağlayacak ve alanın

kent kimliğini güçlendirecek şekilde tasarlanmaması Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesi'nin en önemli eksikliği olarak belirtilebilir.

Kıyı alanlarının yeniden işlevlendirilmesinde; karma kullanımın öncelikli olması, kentsel kıyı gelişimlerinin sürdürülebilirliği açısından son derece önemli görülmektedir. Bu doğrultuda, kıyı alanlarında kültür, ticaret, ofis, konut kullanımlarının yanı sıra eğlence, rekreasyonel aktiviteleri ve kamusal alanların yer aldığı tasarımların yapılması önerilmektedir. Bu açıdan, her dört örnekte de karma kullanım çerçevesinde düzenlemelerin yapıldığı, farklı kullanımlar ile kıyıya özgü rekreasyonel işlevlerin ve peyzajın bütünleştirildiği görülmektedir.

Mimari kalitenin ve kimliğin öne çıkartılması, kıyı alanlarının yenilenmesi sürecinde göz önüne alınması gereken en önemli değerlerden bir diğeridir. Bu nitelik, Lyon Confluence örneğinde; Peyzaj Mimarı Michael Desvigne ve Mimar François Grether'in çalışmaları ile sürdürülebilir ve geleceğe özgü nitelikli yapıların tasarlanması şeklinde öne çıkartılmış, Amsterdam Zuidas örneğinde; Amsterdam'a özgü yapılar ile geleneksel sokak dokusunun korunduğu, uluslararası mimarların öncülüğünde gelişmiş altyapı ve teknolojinin kullanımı ile ortaya çıkmıştır. Kopenhag Ørestad örneğinde de mimari kalite açısından yenilikçi konut ve endüstri alanları tasarımları ile simgesel kültürel yapılar vurgulanmaktadır. Diğer yandan, Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) örneğinin en önemli karakteristik özelliğini oluşturan ekosistem özelliklerinin kent kimliğini öne çıkartacak şekilde ele alınmaması, kent merkezi tasarlama sürecinin önemli eksikliklerinden bir diğeridir. Çok daha zengin ve özgün tasarımlara olanak sağlayacak su ve ekosistem özelliklerinin kıyı alanına yeniden karakter ve anlam verilmesinde göz ardı edilmesi planlama ilkeleri ile hiçbir şekilde bağdaştırılamaz.

En önemli kamusal mekanlar olarak kıyı alanlarına kamu erişiminin ön koşul olması, sürdürülebilir kıyı gelişimleri için belki de en temel unsur olarak görülebilir. Kıyı alanları hem fiziksel, hem görsel açıdan her yaştan ve gelirden yerel halka ve ziyaretçilere erişilebilir olmalıdır. Bu açıdan, Lyon Confluence Projesi, kent merkezine herkesin erişimini sağlamak üzere, toplu taşıma ve yürümeyi esas alan, insan odaklı tasarımlar geliştirmiştir. Amsterdam Zuidas, kamusal açık alanların yaratılmasında bariyerleri kaldırarak farklı katmanlarda tasarım yaklaşımını benimsemiştir. Kopenhag Ørestad Projesi, kırsal-kentsel alan geçişleri ile karakteristik kentsel yapıdan doğal yapıya geçişleri sağlayan düzenlemeler yapmıştır. Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) örneğinde de kent merkezine erişimde, deniz

ulaşımı ve raylı sistem bağlantılarının kurulması yanı sıra güçlü bir yaya omurgasının oluşturulduğu görülmektedir.

Endüstriyel geçmişin korunması sürdürülebilir gelişmenin ayrılmaz bir parçasıdır. İncelenen kent merkezi örneklerinde; tarihi kimliğin ve endüstriyel geçmişin korunması konusunda; Lyon Confluence Projesi, yenilikçi mekânsal yenileme yaklaşımını benimserken, Amsterdam Zuidas Projesi'nde geleneksel ve yerel değerlerin korunduğu, Kopenhag Ørestad Projesi'nde eski geleneksel merkeze karşılık yeni modern bir merkezin yaratıldığı görülmektedir. Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) alanında ise, endüstrinin gelişimi çok daha yakın zamanlara dayandığından tarihsel bir kimlik içermemektedir. Bölgede yer alan mevcut sanayi alanlarının kent dışına taşınması uzun dönemde öngörüldüğünden, yeni kent merkezi yaratılması sürecinde proje alanı dışında bırakılmıştır.

Kıyı alanlarının yeniden işlevlendirilmesi uzun dönemli planlama çalışmalarıdır. Bu çerçevede; Lyon Confluence Projesi ve Kocaeli Yeni Kent Merkezi Projesi uzun dönemde kentsel, ekonomik ve sosyal gelişmeyi yönlendiren politikaları benimsemiş, Kopenhag Ørestad Projesi kent merkezinin yenilikçi niteliğinin uzun dönemde korunması ve sürdürülebilir büyümenin sağlanması konusuna odaklanmıştır. Amsterdam Zuidas Projesi ise, daha farklı bir yaklaşım olarak büyüme odaklı gelişme yaklaşımını benimsemiştir.

Kıyı alanı planlama süreci tüm dünyada kamu-özel ortaklıklarını da içeren yeni stratejik yaklaşımları içermektedir. Kamu yönetimleri tasarım ve altyapı kalitesini garantilemenin yanı sıra sosyal dengeyi sağlamaktadır. Özel sektör ise, planlama sürecinde işbirliği ve etkileşime dayanan planlama kararlarının üretilmesinde sürece baştan dahil edilmektedir. Proje yatırımlarının gerçekleştirilmesinde özel sektör kamu sektörü ile birlikte önemli sorumluluklar üstlenmektedir. Bu doğrultuda; kent merkezi yaratma süreçlerinde, Grand Lyon Yerel Yönetimi- SPL Lyon Confluence Şirketi ortaklığı, Amsterdam Belediyesi girişimi ile kamu-özel sektör ortaklığı, Kopenhag Belediyesi, Ørestad Development Cooperation ve Danimarka Maliye Bakanlığı ortaklığı, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, İzmit Belediyesi, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Öncülüğünde kamu-özel sektör ortaklığı göze çarpmaktadır. Aynı zamanda kıyı alanı yenileme süreci; tüm kent merkezi örneklerinde de görüldüğü üzere esnek ve değişime adapte olabilecek şekilde tasarlanmaktadır. Bununla birlikte, planlama sürecinde, kamu ve özel sektör temsilcileri yanı sıra, toplumun farklı kesimlerini, meslek örgütlerini ve halkı planlama sürecine dahil eden aktif ve

katılımcı bir planlama yaklaşımının benimsenmesi, tüm dünyada planlama sürecinin esas unsuru olarak vurgulanmaktadır. Bu açıdan, Lyon Confluence ve Kocaeli Yeni Kent Merkezi örneğinde, kamu kuruluşları, meslek örgütleri ve STK'ların görüşlerinin alınması konusunda çalışmalar gerçekleştirilirken, Amsterdam Zuidas örneğinde, kentli haklarının korunması esaslı bir yaklaşım izlenmekle birlikte, toplumun planlama sürecine katılımında sınırlılıklar olduğu belirtilmektedir.

Bu tez çalışmasında çalışma alanı olarak belirlenen Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MIA) planlama sürecinde yaklaşım olarak Katılımcı Planlama Çalıştayı, Stratejik Tasarım Çalıştayı, Piyasa Araştırması ve Yol Haritası olmak üzere 4 temel süreç tanımlandığı görülmektedir. Stratejik hedeflerin belirlenmesinde; planlama ve katılım yöntemleri; proje geliştirmede yeni kurumsal işbirliği yaklaşımları; alanın yenilenmesi sürecinde uzlaşmanın önemi ve katkısı; planlama kararları ve piyasa koşullarının birlikteliği konularının göz önüne alındığı belirtilmektedir. Planlama kararlarının katılımcı bir süreç içinde oluşturulması, kararların esnek ve uygulanabilir olması, yeni yüzyıl kullanımları ile karma, dengeli ve birbirini tamamlayıcı kullanımların organize edilmesi, ekolojik tasarım ilkelerinin dikkate alınması gibi temel prensipler kabul edilmiş olmakla birlikte, bu ilkelerin ve yaklaşımların pratikte uygulamadaki etkinliğinin değerlendirilmesi konusunda çalışmalara ihtiyaç bulunmaktadır. Zira iletişimsel planlama teorileri, yüksek nitelikli sosyal sermayenin bulunduğu kentlerde, başarılı katılımcı planlama süreçlerinin oluşturulabileceğini belirtmektedir. Sosyal sermaye, sivil toplum örgütlerini, toplum içinde kurulan işbirliği yapılarını kapsamaktadır. Sosyal sermayenin niteliğinin düşük olduğu yerlerde, katılımcı süreçler için uygun koşulların varlığından söz etmek mümkün görünmemektedir. Bu nedenle, Türkiye'deki planlama pratikleri açısından katılımcı yaklaşımların uygulamadaki etkinliğinin değerlendirilmesine yönelik araştırmalar, planlama süreçlerinin etkinliği ve geliştirilmesi açısından ışık tutabilir.

5. GENEL DEĞERLENDİRMELER

Doğal ortamda su ve kara arasında bir geçiş yüzeyi olan kıyı alanları, ait olduğu kentlerin coğrafi ve kültürel özellikleri bağlamında kimlik kazanarak kentsel mekâna dönüşmekte ve dünya üzerinde sayısız çeşitlilikte farklı kentsel kıyı görünümleri oluşturmaktadır. Bir su ögesinin varlığı, kentin kimliğine ayırt edici bir nitelik katarken, su ve kent etkileşimine olanak tanıyan kıyı alanlarına da önemli bir potansiyel sağlamaktadır. Tarihsel süreç içinde, farklı kullanımlar ile farklı roller üstlenen bu alanlarda, çeşitli türde aktiviteler ile canlı bir kıyı bölgesi yaratılarak, hem herkese açık kamusal bir mekân hem de kentin güzelliğini ve zenginliğini yansıtan sembolik bir işlev yaratılmıştır.

Endüstri çağı ile birlikte, teknolojik gelişmelerin de etkisiyle 19. yüzyılın büyüyen liman kentinde su ve kent arasındaki etkileşim bozulmaya başlamış; geniş endüstri alanlarına ve konteyner terminallerine olanak sağlayan modern endüstriyel liman kenti olgusu ortaya çıkmıştır. Bu süreçte, göze çarpan bir şekilde mekânsal bir ayrışma yaşanmış, endüstri işlevi barındıran kıyı alanları ile kent arasında bir kopuş meydana gelmiştir. 20. yüzyılda, büyük depolar, yollar ve demiryolu bağlantıları ile kendini gösteren kıyı endüstrileri, 20. yüzyılın ortalarından itibaren, büyük alan gereksinimi gibi çeşitli etkenlerle kıyı alanlarından kentin çeperlerine doğru çekilmeye başlamıştır. Liman, tersane, endüstri işlevlerinin kentten uzaklaşmasıyla boş kalan ekonomik, sosyal ve mekânsal olarak çöküntüye uğrayan bu alanların yeniden canlandırılması, yenilenmesi ve endüstrinin neden olduğu kirliliklerin telafi edilerek kıyı alanlarının sürdürülebilirliğinin sağlanması konuları 1960'lı yıllarla birlikte dünyadaki kıyı kentlerinin gündemine girmiştir.

Kıyı alanlarının yeniden yapılandırılması ve yenilenmesine ilişkin projeler literatürde dört farklı evrede ele alınmaktadır. Bu evreler birbirinden kesin sınırlarla ayrılmamakla birlikte, kıyı alanlarının yenilenmesi sürecinde farklı stratejiler ve yaklaşımlar benimsenmesi bakımından birbirinden ayrılmaktadır. İlk jenerasyon projelerin 1960'ların ortalarında liman bölgelerinin terk edilmesi nedeniyle Kuzey Amerika'da (Baltimore, Boston and San Francisco) ortaya çıktığı görülmektedir. Çoğunlukla turistik tesisler, oteller ve ofis kullanımlarının planlandığı bu ilk kıyı gelişimi projelerinin en etkili örnekleri Baltimore Inner Harbour, Boston Quincy Market, New York Battery Park City, San Fransisco Giradelli Meydanı olarak

literatürde yer almaktadır. Kentsel yenilemenin en erken örnekleri olarak bu ilk jenerasyon kıyı alanı projeleri, İskandinavya, İngiltere, Hollanda, İspanya, Avustralya, Japonya, Latin Amerika, Güney Afrika gibi birçok ülkede kıyı gelişim projelerini etkilemiştir. Post-endüstriyel kıyı gelişimlerinin ikinci evresinde; projelerin ana temasını kıyı alanları boyunca ofis ve boş zaman aktivitelerini içeren karma kullanımlar oluşturmuş daha büyük ölçek ve boyutta yenileme projeleri 1980'lerden itibaren yaygınlaşmıştır. Londra, Barselona, Sidney, Toronto, Cape Town, Singapur, Shanghai gibi dünya kentlerine yayılan bu dönemdeki projeler, kamu-özel ortaklığının oluşturulması ve özel yatırımların kullanılmasında yeni yaklaşımlar getirmiştir. 1990'ların başında kıyı alanı gelişimlerinde farklı yaklaşımların benimsendiği görülmektedir. Oslo, Rotterdam ve Gothenburg gibi Avrupa liman şehirlerinde katılımcı planlama metotları kullanılmış ve yerel halk planlama sürecine dahil edildiği planlama süreçleri tasarlanmıştır. Kıyı alanlarının yeniden yapılandırılmasında; adım adım planlama ve tasarım yaklaşımı, kentsel tasarım yarışmaları ve master planlar etkili olmuştur. Londra, Liverpool, Bristol, Amsterdam, Dublin, Berlin, bu dönemde Avrupa'da başarılı kıyı düzenlemelerinin gerçekleştiği önemli kentlerdir. 2000'li yıllar ile birlikte 4. evre projeler ortaya çıkmıştır. Kamu-özel girişim ortaklığı ve profesyonel planlama yönetiminin benimsendiği bu dönemde, kıyı alanı kentleri kendine özgü liman mirasını temel alan yeni kent pazarlama stratejileri ile global ölçekte rekabet etmektedir. Londra Docklands, Rotterdam, Hamburg Hafencity, Danimarka Aalborg Odense kıyı alanı, Edinburg Leith Dock, Granton Limanı, Lyon Confluence, Bordeaux, Amsterdam-Zuidas Projesi ve Manchester-MediaCityUK kıyı alanı dönüşümleri bu evrenin dikkat çeken kıyı alanı yenileme projeleridir. Kentlerin mekânsal ve ekonomik çekiciliğinin artırılması, karma arazi kullanımının oluşturulması ve kentin uluslar arası imajına katkı sağlanması amaçlanmakta, kıyı alanlarında konut ve ofis alanlarının özelleştirilmelerini önlemek için karma kullanımların oluşturulması, endüstriyel mirasın geliştirilerek kullanılması, kamu mekanlarında tasarım kalitesinin yükseltilmesi gibi konuların üzerinde önemle durulmaktadır.

Günümüzde kıyı alanları, 21.yy kentlerinin rekabete dayalı gelişme stratejilerini yansıtan, terkedilen liman bölgelerinin dönüşümünü ve ekonomik olarak yeniden canlandırılmasını, kentsel ekonomilerin sürdürülebilirliğini hedefleyen büyük yatırımların yapıldığı en önemli kentsel alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Global ölçekte kentlerin kademelenmesi ağını destekleyen kentler arası rekabette kıyı

alanları yenileme projeleri; mekânlar, kullanımlar ve vizyonlar arasındaki ilişkileri şekillendirerek, liman, kent fonksiyonları ve bunların ekonomik, çevresel, sosyal yönlerini araştırarak olağanüstü fırsatlar sunmaktadır. Ekonomideki küreselleşme ile birlikte artık ülkeler arasındaki yarış, yerini kentler arasındaki yarışa bırakmış ve deniz, akarsu ve liman kentleri, konut, ticaret, turizm ve rekreasyon fonksiyonlarını geliştiren kentsel yenileme süreçleri için birer laboratuvar haline gelmiştir.

Kıyı alanları yenileme projelerinin ilk örneklerinin yer aldığı 1960'lardan bu yana, limanların ve kıyı endüstrilerinin kıyıyı terk etmesi ile yeni kullanımlar yerini almış, bugüne kadar global ölçekte kıyı yenileme projeleri ve uygulama süreçlerine ilişkin önemli deneyimler kazanılmıştır. 50 yıl önce kıyı alanları dönüşümüne ilişkin tartışmalar başladığında, bunun özel ve kendine özgü bir planlama deneyimi olduğu düşünülmüştü. Ancak, Baltimor Inner Harbour ve Boston örneğindeki deneyimler kıyı alanlarının yenilenmesinde global ölçekte model oluşturmuş, kıyı alanları kentsel imajın yeniden oluşturulduğu ve post endüstriyel ve bilgi temelli kentlere doğru dönüşümün gerçekleştiği alanlar olmuştur. Kıyı alanı gelişimlerinde kentler, başlangıçta Amerikan şehirlerini model almakla birlikte, zaman içinde Avrupadaki kıyı alanları gelişimlerinde yaşanan bazı olumsuz deneyimler (sorumlu olan kuruluşların açık olarak belirli olmaması, olumsuz kentsel imajlar, kıyı alanlarını kendi amaçları için istismar eden yeni arazi kullanımları vb.) standardize edilmiş yenileme modellerinin en iyi yerel çözümleri getirmediğini göstermiş ve kentler giderek kendi yaklaşımlarını geliştirmişlerdir. Kıyı alanları yenileme projeleri tek fonksiyonlu ve küçük ölçekli yaklaşımlardan geniş ölçekli stratejik perspektiflere doğru bir geçiş yaşamış, sürdürülebilir orta ve uzun vadeli kentsel yenileme çalışmaları ile bütünleştirilmiştir.

Günümüzde romantik ve nostaljik bakış açısı geride bırakılmış, kentlerin ve kıyı alanlarının planlanması giderek farklı gelişme parametrelerini izlemeye başlamıştır. Kıyı alanlarının gelecekteki gelişimi, global ekonomik gelişmelere ve etkileşimine, ulaşım olanaklarına, doğal çevreye olduğu kadar, iklim değişimi ve yerel halkın ilgilerine de bağlıdır. Tüm dünyada kıyı alanı gelişimlerinde yaşanan ilgi gruplarının çatışmasının gelecekte de artacağı düşünülmektedir. Mimarların vizyonları ile kentsel yatırımcıların ve gayrimenkul sektörünün beklentileri medya tarafından desteklenirken, liman lojistik gereksinimleri ve ekonomileri ile çatışmaktadır. Kent pazarlama stratejileri esas olarak landmark projeler ile ilgilenmekle birlikte, bu projelerin kent kimliğinin güçlendirilmesinde önemli birer

öge oldukları giderek anlaşılmaktadır. Kıyı kentleri arasında rekabeti benimseyen ülkelerden, ileriye dönük bölgesel stratejiler ile kamu ve özel ilgi gruplarının planlama sürecine dâhil edildiği yeni yönetim yaklaşımlarını benimseyenlerin uzun dönemde başarılı olacağı literatürde belirtilmektedir.

Türkiye’de özellikle İstanbul’da sanayisizleşmenin hız kazandığı ve küreselleşme dinamikleri ile uyum sağlanmaya başlandığı 1980’lerden bu yana, kent içinde kalan liman ve sanayi alanlarının desantralizasyonu ve terk edilen bu alanların dönüştürülmesi ve yenilenmesi stratejilerinin üst ölçekli planların ana kararlarından birini oluşturduğu görülmektedir. 2000’li yıllardan itibaren ise, kıyı alanı yenileme projelerinin “mega projeler” olarak küresel ölçekte önem kazandığı gözlenmektedir. Bu kapsamda, “Küresel Kent İstanbul Vizyonu” ile gündeme gelen Haliçport, Galataport, Haydarpaşa Garı ve Limanı Yenileme Projesi ve Kartal Kentsel Yenileme Projesi gibi kıyı alanı yenileme projelerinin planlama süreçleri planlama ve politika gündeminin en önemli konularından birini oluşturmaktadır.

Özellikle, Karaköy-Salıpazarı kıyı şeridini kruvaziyer liman kompleksine dönüştürmeyi hedefleyen Galataport Projesi ve Haydarpaşa Limanı ve çevresinde gerçekleştirilmesi planlanan Dünya Ticaret Merkezi ve Kruvaziyer Limanı Projesi, gerek ihale ediliş biçimlerindeki belirsizlikler, gerek kent mekânı ve dokusu üzerinde bırakacakları ya da silecekleri izler nedeniyle kamuoyunda büyük tartışmalara yol açmıştır. Kıyı alanı yenileme projelerinin gelişim süreci genel olarak incelendiğinde; bu projelerin alt yapısı hazırlanmadan, yeterince paylaşılmadan ve tartışılmadan projelendirilmesi, yerel yönetimlerin devre dışı bırakılarak merkezi hükümet kanalıyla gerçekleştirilmesi, işlev seçimlerinin planlama ilkelerini dikkate almaması, rant odaklı yaklaşımları, bütünsellikten uzak ve katılımcı olmayan planlama süreçleri nedeniyle büyük eleştiriler aldığı görülmektedir.

Bu çalışmada, örnek alan olarak incelenen İzmit kıyı alanı konumu, tarihsel özellikleri, farklı kullanım ve aktiviteleri ile hem Kocaeli kenti hem de ülkemiz açısından önemli bir yere sahiptir. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi 2005 yılında, kentin mevcut kent merkezinin kısıtlı olması ve gelişme imkânının olmaması nedeniyle İzmit Belediyesi ve Doğu Marmara Kalkınma Ajansı'nın işbirliği ile İzmit kıyı alanında 465 hektarlık alanın Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) olarak geliştirilmesi doğrultusunda planlama çalışmaları başlatmış ve Kentsel Strateji şirketine bir yol haritası hazırlatmıştır. Bu çerçevede; yeni kent yaklaşımları incelenmiş, dünyadaki kıyı alanı yenileme projeleri araştırılmış ve öncelikli konular

ortaya konmuş, alan ile ilgili üst ölçekli planlama çalışmaları değerlendirilmiş, alan ile ilgili temel sorunlar ve fırsatlar belirlenmiş, planlama sürecinde Katılımcı Planlama Çalıştayı, Stratejik Tasarım Çalıştayı, Piyasa Araştırması ve Yol Haritası olmak üzere 4 temel süreç tanımlanmış, kentin üst ölçekli vizyonu ile uyumlu 7 temel gelişim stratejisi ve tasarım kriterleri ortaya konmuş, uygulama adımları tanımlanmış ve yatırımların gerçekleştirilmesinde kamu ve özel sektör işbirliğinin önemi vurgulanmıştır.

Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinin stratejik hedeflerinin belirlenmesi sürecinde; dünyada başarılı uygulamalar olarak örneklerini incelediğimiz kıyı alanı yenileme projelerinin planlama süreçlerinde öne çıkan birçok ortak unsurdan; planlama ve katılım yöntemleri; proje geliştirmede yeni kurumsal işbirliği yaklaşımları; yenileme sürecinde uzlaşmanın önemi ve katkısı; planlama kararları ve piyasa koşullarının birlikteliği gibi konuların göz önüne alındığı görülmektedir. Kocaeli Yeni Kent Merkezi Projesi'nin kente yeni bir vizyon katması, daha nitelikli, canlı ve dinamik bir kent merkezinin oluşturulması hedeflenmiştir.

Kıyı alanlarının yenilenmesi kapsamında Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) planlama sürecinin değerlendirildiği bu çalışmada, alana özgü çıkarımlar aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, profesyonel bir destek olarak ilk aşamada planlama sürecine yol göstermek üzere bir yol haritası hazırlatmış ve planlama çalışmalarını bu çerçevede yürütmüştür. Bu yaklaşım, ülkemiz planlama pratikleri açısından yeni bir yaklaşımdır. Planlama çalışmalarına başlanmadan önce; dünyadaki başarılı kıyı alanı yenileme projeleri araştırılmış ve öncelikli konular ortaya konmuş, alan ile ilgili üst ölçekli planlama çalışmaları değerlendirilmiş, alan ile ilgili temel sorunlar ve fırsatlar belirlenmiş, planlama sürecinde Katılımcı Planlama Çalıştayı, Stratejik Tasarım Çalıştayı, Piyasa Araştırması ve Yol Haritası olmak üzere 4 temel süreç tanımlanmış, kentin üst ölçekli vizyonu ile uyumlu 7 temel gelişim stratejisi ve tasarım kriterleri ortaya konmuş, uygulama adımları tanımlanmıştır.
- Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin Doğu Marmara Kalkınma Ajansı ve İzmit Belediyesi'nin işbirliği ile bölgede yer alan kamu ve özel ilgi grupları, sivil toplum kuruluşları ve halkın planlama sürecine dahil edildiği, işbirliği, etkileşim ve ortak bir fikir birliğine dayalı planlama yaklaşımı, kamu sektörünün

planlamadaki rolü açısından son derece önemli bir yaklaşımdır. Bu çerçevede; planlanma sürecinde; vizyonun ve gelişme stratejilerinin belirlenmesinde; bölgesel ve yerel yönetim temsilcileri, sivil toplum kuruluşları ve mülk sahiplerinin katıldığı çalıştaylar düzenlenmiş ve Kocaeli Büyükşehir Belediyesi bu sürece öncülük etmiştir. Bunun yanı sıra; Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ve Doğu Marmara Kalkınma Ajansı koordinasyonunda farklı ilgi grupları ile müzakereler yapmak, konuyu tüm yönleriyle görüşmeye açmak ve fikir alışverişinde bulunmak üzere toplantılar da düzenlenmiştir. Bu doğrultuda 2012 yılı içinde farklı zamanlarda Körfez Küçük Sanayi Sitesi esnafı, bölgedeki tesis sahipleri, meslek odaları, sivil toplum kuruluşları ve Kocaeli Üniversitesi ile bir araya gelinmiştir.

- Katılımcı planlama yaklaşımı benimsenmiş olmakla birlikte; planlama süreciyle ilgili zaman zaman basında projenin rant sağlama odaklı olması gibi olumsuz haberler yer almış, kent genelinde birçok kurum projeye itiraz etmiş ve davalar açılmıştır. İzmit Sanayi Sitesi İşletme Kooperatifi; planlama sürecinde gerekli kurum görüşlerinin alınmadığı, sulak alanların korunmasına ilişkin mevzuat hükümlerinin göz ardı edildiği, planlama kararlarının ulaşım problemlerine neden olacağı ve kamu yararı bulunmadığı gibi nedenlerle Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'ne dava açmıştır. Ayrıca, Mimarlar Odası Kocaeli Şubesi tarafından da dava açılmıştır. Dava sürecinde; yapılan düzenlemeler ile kişisel mülkiyet haklarının ihlal edilmesi, Merkezi İş Alanı Projesi kapsamındaki alanın sulak alan olması ve bu konuda ilgili idareden görüş alınmaması, plan ve plan notlarının mevcut kent merkezi ile entegrasyonunun nasıl sağlanacağına ilişkin bir açıklama getirmemesi, arsa sahiplerine kamu eliyle karlı emlak alanlarının yaratılması, imar hakkı transferinin imar haklarının kullanımında eşitlik ilkesine aykırı olması, projenin deprem gerçeği ve zemin yapısına uygun olmaması gibi konular vurgulanmıştır. Bölgeye ilişkin farklı dava süreçleri sonucunda söz konusu planların yürütülmesi durdurulmuş, ancak Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin itirazı sonucunda, yürütmeyi durdurma ve plan iptali kararı 2015 yılında Danıştay 6. Dairesi tarafından bozulmuştur. Bu durumda, Nazım İmar Planları tekrar yürürlüğe girmiş, 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'nın İzmit Belediyesi tarafından hazırlanması uygun bulunmuştur.

- Merkezi İş Alanı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı, geçirdiği yasal süreçlerin ardından Büyükşehir Meclisi'nce 21.03.2017 tarihinde onaylanmıştır.

Çalışmalar tamamlandığında bölgede adeta yeni bir şehir kurulacağı, konutları, iş merkezleri, rezidansları, otelleri ile 100 bin kişinin yaşayacağı bir merkez haline geleceği ifade edilmektedir. Kocaeli Yeni Kent Merkezi Projesi'nin kente yeni bir vizyon katması, daha nitelikli, canlı, dinamik bir kent merkezi oluşturulması hedeflenmektedir. Proje ile sadece Kocaeli'nin değil, bölgenin cazibe merkezi olacak alanda en az 60 bin kişilik istihdam edilmesi öngörülmüştür.

Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesi'nin Avrupa'daki kent merkezi yenileme projeleri ile karşılaştırıldığı bölüm 4.4'de, Lyon Confluence Projesi, Amsterdam Zuidas Projesi ve Kopenhag Ørestad Projesi ile Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesi'nin benzerlikleri ve farklılıkları ortaya konmuştur. Bu karşılaştırmanın yapılmasında, bölüm 2.4.3'de tanımlanan niteliksel kriterler (kent merkezinin uluslararası ağda tanımlanan rolü, kıyı alanlarının kentin ayrılmaz bir parçası olarak düşünülmesi, sürdürülebilir/ekolojik planlama yaklaşımının benimsenmesi, karma kullanımın öncelikli olması, mimari kalitenin ve kimliğin öne çıkartılması, kıyıya kamu erişiminin ön koşul olması, tarihi kimliğin ve endüstriyel geçmişin korunması, uzun dönemli planlama yaklaşımının benimsenmesi, planlama sürecinde kamu-özel ortaklığının sağlanması, planlama sürecinin esnek ve değişime adapte edecek şekilde tasarlanması, toplumun farklı kesimlerinin planlama sürecine katılımının sağlanması) esas alınmıştır. Bu çerçevede, aşağıdaki temel noktalar ortaya konabilir:

- Avrupa'da yer alan her üç kent merkezi projesinde de uluslararası ekonomik ağlarla bütünleşen, üst düzey finans merkezlerinin yaratılması ve Avrupa ölçeğinde belirlenen mekânsal gelişme stratejilerine paralel olarak kentsel sistem içinde birbirleriyle rekabet eden düğüm noktalarının yaratılmasının hedeflendiği görülmektedir. Daha çok ülkesel ve bölgesel ölçekte bir cazibe merkezi olarak tasarlanan Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) Projesinde ise, yeni kent merkezinin uluslararası platformda öne çıkması hedeflenmiş olmakla birlikte, bu hedef kıyı alanı yenileme sürecinde ekolojik, mekânsal, sosyal ve ekonomik gelişme stratejileri ile bütünleştirilmemiştir.
- Karşılaştırılan her dört örnek de, kıyı alanının yeniden işlevlendirilmesinde; mevcut kent dokusu ile kıyı alanının bütünleştirilmesine ve mekânsal sürdürülebilirliğin sağlanmasına yönelik stratejilerin geliştirildiği görülmektedir.

Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MIA) Projesi, özel olarak, kıyı alanlarındaki kamusal alan kullanımlarının güçlendirilmesini ve yeni kent merkezinin kent kimliğini güçlendirecek şekilde kent ile bütünleşmesini hedeflemiştir.

- Günümüzde planlamanın değişmez temel ilkelerinden birisi olarak tüm dünyada kabul gören sürdürülebilir planlama ve ekolojik yaklaşım açısından; Lyon Confluence Projesi, Amsterdam Zuidas Projesi ve Kopenhag Ørestad Projesi'nde; sürdürülebilir planlama/ ekolojik tasarım ilkelerinin güçlü bir şekilde vurgulandığı, mavi ve yeşil dokunun birlikte alındığı, buna karşılık Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MIA) Projesi'nde; alanın büyük bir kesimini kaplayan sulak alan koruma bölgesi, bataklık alan gibi çok zengin ekosistem özelliklerinin hassasiyetle ele alınmadığı, vurgulanmadığı ve alanın neredeyse sıradan bir kent parçası gibi tasarlandığı görülmektedir. Bu çerçevede, kıyı alanının doğal ekosistem özelliklerinin göz ardı edilerek, planlama sürecinde kıyı alanının kendine özgü ekolojik özelliklerinin korunarak geliştirilmesini sağlayacak ve alanın kent kimliğini güçlendirecek şekilde tasarlanmaması Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MIA) Projesi'nin en önemli eksikliği olarak belirtilebilir.

- Kıyı gelişimlerinin sürdürülebilirliğinde karma kullanımın öncelikli olması açısından, her dört örnekte de karma kullanım çerçevesinde düzenlemelerin yapıldığı, farklı kullanımlar ile kıyıya özgü rekreasyonel işlevlerin ve peyzajın bütünleştirildiği görülmektedir.

- Kıyı alanlarının yenilenmesi sürecinde göz önüne alınması gereken en önemli değerlerden biri olan mimari kalitenin ve kimliğin öne çıkartılması, Lyon Confluence örneğinde; Peyzaj Mimarı Michael Desvigne ve Mimar François Grether'in çalışmaları ile sürdürülebilir ve geleceğe özgü nitelikli yapıların tasarlanması şeklinde vurgulanmış, Amsterdam Zuidas örneğinde; Amsterdam'a özgü yapılar ile geleneksel sokak dokusunun korunduğu, uluslararası mimarların öncülüğünde gelişmiş altyapı ve teknolojinin kullanımı ile ortaya çıkmıştır. Kopenhag Ørestad örneğinde de mimari kalite açısından yenilikçi konut ve endüstri alanları tasarımları ile simgesel kültürel yapılar öne çıkmaktadır. Diğer yandan, Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MIA) örneğinin en önemli karakteristik özelliğini oluşturan ekosistem özelliklerinin kent kimliğini öne çıkartacak şekilde ele alınmaması, kent merkezi tasarlama sürecinin önemli eksikliklerinden bir diğeridir. Çok daha zengin ve özgün tasarımlara olanak sağlayacak su ve

ekosistem özelliklerinin kıyı alanına yeniden karakter ve anlam verilmesinde göz ardı edilmesi planlama ilkeleri ile hiçbir şekilde bağdaştırılmaz.

- Kıyı alanlarına kamu erişiminin ön koşul olması en temel unsurlardan birisidir. Kent merkezine herkesin erişimini sağlamak üzere, Lyon Confluence Projesi, toplu taşıma ve yürümeyi esas alan, insan odaklı tasarımlar geliştirirken, Amsterdam Zuidas Projesi, kamusal açık alanların yaratılmasında bariyerleri kaldırarak farklı katmanlarda tasarım yaklaşımını benimsemiştir. Kopenhag Ørestad Projesi, kırsal-kentsel alan geçişleri ile karakteristik kentsel yapıdan doğal yapıya geçişleri sağlayan düzenlemeler yapmıştır. Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) örneğinde ise, kent merkezine erişimde, deniz ulaşımı ve raylı sistem bağlantılarının kurulması yanı sıra güçlü bir yaya omurgasının oluşturulduğu görülmektedir.

- Tarihi kimliğin ve endüstriyel geçmişin korunması konusunda; Lyon Confluence Projesi, yenilikçi mekânsal yenileme yaklaşımını benimserken, Amsterdam Zuidas Projesi'nde geleneksel ve yerel değerlerin korunduğu, Kopenhag Ørestad Projesi'nde eski geleneksel merkeze karşılık yeni modern bir merkezin yaratıldığı görülmektedir. Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) alanında ise, endüstrinin gelişimi çok daha yakın zamanlara dayandığından tarihsel bir kimlik içermemektedir. Bölgede yer alan mevcut sanayi alanlarının kent dışına taşınması uzun dönemde öngörüldüğünden, yeni kent merkezi yaratılması sürecinde proje alanı dışında bırakılmıştır.

- Uzun dönemli planlama çalışmaları olarak ele alınan kıyı alanı yenileme süreçleri, Lyon Confluence Projesi ve Kocaeli Yeni Kent Merkezi Projesi'nde uzun dönemde kentsel, ekonomik ve sosyal gelişmeyi yönlendiren politikaların geliştirilmesi şeklinde gerçekleşmiş, Kopenhag Ørestad Projesi'nde kent merkezinin yenilikçi niteliğinin uzun dönemde korunması ve sürdürülebilir büyümenin sağlanması konusuna odaklanılmıştır. Amsterdam Zuidas Projesi ise, daha farklı bir yaklaşım olarak büyüme odaklı gelişme yaklaşımını benimsemiştir.

- Kıyı alanı planlama süreci tüm dünyada kamu-özel ortaklıklarını da içeren yeni stratejik yaklaşımları içermektedir. Bu doğrultuda; kent merkezi yaratma süreçlerinde, Grand Lyon Yerel Yönetimi- SPL Lyon Confluence Şirketi ortaklığı, Amsterdam Belediyesi girişimi ile kamu-özel sektör ortaklığı, Kopenhag Belediyesi, Ørestad Development Cooperation ve Danimarka Maliye Bakanlığı

ortaklığı, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, İzmit Belediyesi, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Öncülüğünde kamu-özel sektör ortaklığı göze çarpmaktadır. Aynı zamanda kıyı alanı yenileme süreci; tüm kent merkezi örneklerinde de görüldüğü üzere esnek ve değişime adapte olabilecek şekilde tasarlanmaktadır. Bununla birlikte, aktif ve katılımcı planlama yaklaşımının benimsenmesi açısından, Lyon Confluence ve Kocaeli Yeni Kent Merkezi örneğinde, kamu kuruluşları, meslek örgütleri ve STK'ların görüşlerinin alınması konusunda çalışmalar gerçekleştirilirken, Amsterdam Zuidas örneğinde, kentli haklarının korunması esaslı bir yaklaşım izlenmekle birlikte, toplumun planlama sürecine katılımında sınırlılıklar olduğu belirtilmektedir.

Kocaeli Yeni Kent Merkezi (MİA) planlama sürecine ilişkin önemli bir eleştirel değerlendirme katılımcı planlama yaklaşımının uygulamadaki etkinliğinin ne ölçüde sağlandığına ilişkin yapılabilir. Her ne kadar planlama sürecinde; planlama kararlarının katılımcı bir süreç içinde oluşturulması, kararların esnek ve uygulanabilir olması, ekolojik tasarım ilkelerinin dikkate alınması gibi temel prensipler kabul edilmiş olmakla birlikte, bu ilkelerin ve yaklaşımların pratikte uygulamadaki etkinliğinin değerlendirilmesi konusunda çalışmalara ihtiyaç bulunmaktadır. Zira, iletişimsel planlama teorileri, yüksek nitelikli sosyal sermayenin bulunduğu kentlerde, başarılı katılımcı planlama süreçlerinin oluşturulabileceğini belirtmektedir. Sosyal sermaye, sivil toplum örgütlerini, toplum içinde kurulan işbirliği yapılarını kapsamaktadır. Sosyal sermayenin niteliğinin düşük olduğu yerlerde, katılımcı süreçler için uygun koşulların varlığından söz etmek mümkün görünmemektedir. Bu nedenle, Türkiye'deki planlama pratikleri açısından katılımcı yaklaşımların uygulamadaki etkinliğinin değerlendirilmesine yönelik araştırmalar, planlama süreçlerinin etkinliği ve geliştirilmesi açısından son derece önem kazanmaktadır.

Kıyı alanı yenileme süreçlerinin başarısı kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarından ve yerel halktan oluşan çoklu aktörler arasındaki uzlaşmaya ve işbirliği yöntemlerinin geliştirilmesine dayanmaktadır. Bu noktada kamu sektörünün bölgede yer alan kamu ve özel ilgi grupları, sivil toplum kuruluşları ve halkın planlama sürecine dahil edildiği, işbirliği, etkileşim ve ortak bir fikir birliğine dayalı planlama yaklaşımını benimsemesi ve tüm sürece liderlik etmesi ve bu doğrultuda kurumsal kapasitesini ve organizasyon kapasitesini geliştirmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

Abulnour A., (2012), “User-friendly waterfronts: A dialogue of responsiveness and placemaking”, EPOKA University Department of Architecture, 1st International Conference on Architecture & Urban Design, 618-628, Tirana, Albania, 19-21 April.

Akköse A.C., (2007), “Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı'nın İncelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Arslan M., (1982), “Alanya-Side Kıyı Bandının Peyzaj Mimarisi Yönünden Çevre Sorunları ve Çözüm Yolları”, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi.

ARUP, (2009), “Zuidas Vision Document”, Physical Planning Department, City of Amsterdam, Ratified by Amsterdam City Council, London, 9 September.

Atabek Y.S., (2009), “İstanbul Kıyılarında Mekânsal Dönüşüm: Güncel Projelerden Örnekler”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Atik S., (2011), “Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi ve Türkiye'deki Bazı Uygulamaların Değerlendirilmesi”, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 7. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, 978-605-01-0198-0, 11/13, 481-493, Trabzon, Türkiye, 21-23 Kasım.

Avdan F., (2009), “Cumhuriyet Dönemi Kentleşme Sürecinde Planlama Deneyimi : 1930-1980 İzmit Planları”, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi.

Ay B., (1996), “Kıyı Alanları İle İlgili Mevzuat, Kıyı Kentlerinin Sorunları ve Kıyı Planlamasına Işık Tutacak İlkelerin Saptanması”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Bakır N.Y., (2012), “Kentsel Planlama ve Proje Bütünleşme Süreci Kayseri Kenti Örneği”, Doktora Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

Bertsch H., (2008), “The Key Elements to Successful Waterfront Design”, Real Estate Weekly, 1096-7214, 54, 39.

Binici Ö. S., (2012), “İzmit'te 1936-1966 Yılları Arasındaki Yapı Üretiminin Kentin Gelişimine Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi.

Bütüner F.B., (2003), “Waterfront Revitalization: A New Challenge for Urban Development/Kent Kıyısının Canlandırılması Süreci: Kentsel Gelişimin Yeni Gündemi”, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

Büyükvelioğlu E., (1998), “Kıyı Alanlarında Sürdürülebilir Kalkınma Doğrultusunda, Kıyı Yönetimi ve Planlanması Üzerine Bir Araştırma”, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi.

Bradbury M., (2010), "The sustainable waterfront", 16th Annual International Sustainable Development Research Conference, Hong Kong, 30 May - 1 June.

Brownill S., (2011), "London Docklands Revisited The Dynamics of Waterfront Development", In: G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens and D. Schubert, Editors, "Transforming Urban Waterfronts Fixity and Flow", 0-203-84129-8, Taylor and Francis Group, Routledge, 121-142.

Bruttomesso R., (2001), "Complexity on the Waterfront", In: R. Marshall, Editor, "Waterfronts in Post-Industrial Cities", 0-20326165-8, Spon Press, 39-51.

Brujin P., (2005), "Amsterdam's Zuidas: A new urban landscape", CTBUH 7th World Congress, New York, 1-9.

By&Havn., (2011), "Copenhagen Growing: The Story of Ørestad", CPH City & Port Development, Copenhagen, Denmark.

Çakır B., (2012), "Kıyı Mevzuatının Ülkemizdeki Gelişimi", In: M. Aksoy, Derleyen, "Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük", 978-605-88444-2-1, Ninova Yayınları, 278-280.

ÇED, (2015), "İstanbul Haliç Yat Limanları ve Kompleksi (3 Otel, 2 Yat Limanı, İskeleler) Entegre Projesi", Çevresel Etki Değerlendirmesi Başvuru Dosyası, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.

Deneç E. A., (2013), "Kentsel Mekan Üretim Süreçlerinde Mimarın Rolü: İstanbul Örneği", Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Doğan E.D., (2006), "Kıyı Alanlarında Kentsel Dönüşüm ve İstanbul Örneği", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Doğan E., Erginöz M. A., (1997), "Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması", 9755710582 9789755710587, Arion Yayınevi.

DPT, (2010), Onuncu Kalkınma Planı (2010-2018) Çevre Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Devlet Planlama Teşkilatı, T.C. Kalkınma Bakanlığı.

Duru B., (2001), "Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası", Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi.

Duru B., (2003), "Kıyı Politikası, Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası", 975-7400-16-5, 29, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Tezler Dizisi:13.

Elgin F. C., (2008), "Kentsel Dönüşüm Projelerinde Kullanıcı Katılımının Önemi Pangaltı Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi.

Erbey E., (2004), "Kentsel Koruma ve Yenileşmede Dönüşüm Projeleri – Eyüp Rehabilitasyon Projeleri", Planlama Dergisi, 4, 79-89.

Erkmen B., (2015), "Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Canlandırılması: İstanbul Limanı'na İlişkin Bir Öneri", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Ertürk V., (2011), "İstanbul Kentsel Kıyı Alanındaki Dönüşüm Uygulamalarının Sosyal Kimlik Açısından İrdelenmesi: Kartal/Küçükçekmece Uygulamaları", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

European Communities, (1999), "Towards A European Integrated Coastal Zone Management (ICZM) Strategy: General Principles and Policy Options", ISBN 92-828-6463-4, Eu Demonstration Programme On Integrated Management in Coastal Zones 1997-1999, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, Italy.

Fallon P., Wang C., (2009), "Prosperity and Change-The Irish Manifestation of An Urbanising Waterfront City Quarter", The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU), 219-228, Amsterdam.

Ferrari M. S. G., Smith H., (2012), "Physical and Institutional Resources in Sustainable Waterfront Regeneration, Landownership, Land-use Control and Leadership", In: H. Smith and M. S. G. Ferrari, Editors, "Waterfront Regeneration Experiences in City-building", 978-0-203-13337-8, Routledge, New York, 35-54.

Garipağaoğlu N., Uzun S. M., (2014), "İzmit Körfezi Kıyılarında Kıyı Alanı Kullanımı", Türk Coğrafya Dergisi, 63, 1302-5856, 9-22.

Giovinazzi, O., Moretti, M., (2010), "Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities", TeMaLab Journal, 1970-9870, 3, 57-64.

Gospodini A., (2001), "Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities", Cities, 18, 5, 285-295.

Görer N., Duru B., (2001), "Türkiye'de Kıyı Yönetimi Uygulamaları", In: Özhan, E., Yüksel Y., Editors, "Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı", Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, ODTÜ, 83-90, 26-29.

Gören G. B., (2011), "Kıyı Alanlarının ve Kıyı Alanlarındaki Endüstri Miraslarının Kültür ve Eğitim Odaklı Dönüşümü : Haliç Kıyı Alanı Örneği / Culture and Education Oriented Regeneration of Industrial Areas and Coastal Areas : The Case of Coastal Areas of Golden Horn", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Güleç S., (1979), "Doğu Karadeniz Kıyı Şeridinde Rekreatyon Potansiyelinin Saptanması ve Değerlendirilmesi", Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi.

Günebakan H. T., (2009), "Zonguldak ve Bartın Bölgesi Kıyı Kullanımı ve Bartın İli Sürdürülebilir Kıyı Alanları Yönetimi / Use of Zonguldak and Bartın Coastal Areas and Sustainable Coastal Area Management in Bartın City", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi.

Güzel B. İ., (2013), “Kıyı Alanlarında Başarılı Kamu Mekanlarının Oluşturulmasına Yönelik Tasarım İlkeleri: Ortaköy Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü.

Hamamcıoğlu C., (2005), “Kentlerin Su Yolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım”, TMMOB Şehir Plancıları Odası Planlama Dergisi, 3, 104-113.

Harms, H., (2007), “Changes on the Waterfront –Transforming Harbor Areas, Comparison and Evaluation of Waterfront Developments in Two Contexts: San Francisco Bay Area and Hamburg, Germany”, Preliminary Presentation at Shrinking Cities Conference, University of California, Institute of Urban and Regional Development, 1-25, Berkeley, USA, October.

İKA, (2015), “İstanbul Kent Almancağı”, TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 978-605-01-0872-9, 180-203.

İZBEL, (2017), Planlama ve Kentsel Tasarım Müdürlüğü, İzmit Belediyesi.

Jelovac S. R., (2013), “Towards sustainable waterfront transformation: Through the Mediterranean to Montenegro”, Sustainable Development and Planning VI, 37-52.

Jones A., (1998), “Issues in Waterfront Regeneration: More Sobering Thoughts-A UK Perspective”, Planning Practice & Research, 1360-0583, 13, 4, 433-442.

Karabey H., (1978), “Kıyı Mekanının Tanımı Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi için Bir Yöntem Önerisi”, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 1, 91-116.

Kaya B., (2012), “Endüstri Mirasımızın Korunmasında Planlama Yaklaşımı”, Uzmanlık Tezi, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü.

Kaya H., (2010), “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde Yerel Yönetimlerin Rolü / The Role of Local Governments in Integrated Coastal Areas Management”, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi.

Kay R., Alder J., (1999), “Coastal Planning and Management”, 0-419-24340-2, E & FN SPON, Routledge, London and New York.

KBB, (2010), “İzmit Sahili Peyzaj ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Şartnamesi”, Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı Park ve Bahçeler Şube Müdürlüğü, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.

KBB, (2011), “Kocaeli Yeni Kent Merkezi Katılımcı Planlama Çalıştayı”, Yol Haritası Hazırlama ve Geliştirme İşi, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.

Keleş R., (1996), "Trabzon İli Kıyı Yönetimi Projesi", 9757871095, Trabzon Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, KTÜ.

KENTGES, (2010), “Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı 2010-2023”, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.

Kentsel Strateji, (2011), “Kocaeli Yeni Kent Merkezi Yol Haritası, Yol Haritası Hazırlama ve Geliştirme İşi”, İstanbul.

Kılıç A., (1999), “Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği”, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi.

Kıran K., (2008), “Türkiye’de Kıyı Kullanımı ve Planlaması”, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi.

Kiib H., (2012), “Harbourscape Aalborg Design-Based Methods in Waterfront Development”, In: H. Smith and M. S. G. Ferrari, Editors, “Waterfront Regeneration Experiences in City-building”, 978-0-203-13337-8, Routledge, Newyork, 115-136.

Koca F., (2011), “Kıyı Alanlarının Dönüşümü Üzerine Bir Sürdürülebilirlik Analizi: Haydarpaşa Örneği”, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Kotval Z., Mullin J., (2001), “Waterfront Planning as a Strategic Incentive to Downtown Enhancement and Livability.” In: M. Buraydi, Editor, “Downtowns: Revitalizing the Centers of Small Urban Communities”, Routledge, New York, 179-196.

Köksal T. G., (2013), “Tersane-İ Amire’yi Talan Edecek Haliç Port’a Karşı: Haliç Dayanışması”, Mimarlık Dergisi, 374.

KY-BKAP, (2015), “İzmit Körfezi Bütünleşik Kıyı Alanları Planı”, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.

Kösten Y. Ö., (2015), “Kentsel Kimliğin Değişen Görüntüleri: Eski Kent, Yeni Merkez-İzmit”, NWSA-Social Sciences, 1306-3111/1308-7444, 3C0125, 10, 1, 1-19.

Kurt S., (2015), “Türkiye’de Kıyı Kullanımına Yönelik Yasa ve Düzenlemelerin Tarihi Seyri”, Atatürk Üniversitesi Doğu Coğrafya Dergisi, 3, 1302-7956, 91-110.

Lang S., (2012), “Striving for Sustainability on the Urban Waterfront: The Case of Newtown Creek”, In: J. N. Desena and T. Shortell, Editors, “The World in Brooklyn: Gentrification, Immigration, and Ethnic Politics in a Global City”, 978-0-7391-6671-0, Lexington Books, USA, 211-236.

MARKA, (2015), “Doğu Marmara Bölge Planı (2010-2023)”, 2015-P1-020, 978-605-85099-1-7, T.C. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı.

Marshall R., (2001), “Waterfronts in Post-Industrial Cities”, 0-203-26165-8, SPON Press, London and New York.

Marshall T., (2012), “Marshall Lyon Confluence: From smart grid to smart community?”, Informationen zur Raumentwicklung, 5/6, 257-263.

Millsbaugh L.M., (2001), "Waterfronts as Catalysts for City Renewal" In: R. Marshall, Editor, "Waterfronts in Post-Industrial Cities", 0-20326165-8, SPON Press, London and New York, 74 -85.

Oakley S., (2011), "Re-imagining City Waterfronts: A Comparative Analysis of Governing Renewal in Adelaide, Darwin and Melbourne", Urban Policy and Research, 1476-7244, 221-238.

Oğuz D., Saygı H., Akpınar N., (2010), "Kentiçi Endüstri Alanlarının Dönüşümüne Bir Model: İzmit/Sekapark", Coğrafi Bilimler Dergisi, 8, 2, 157-167.

Oral A. H., (2006), "İşlevini Yitirmiş Endüstriyel Alanların Dönüşümü İçin Bütüncül Yaklaşım: Haliç Yerleşimi Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü.

Önal İ., Nuray A., (1997), "Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Sorunları", Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları 1.Ulusal Konferansı, 15-20, Ankara, Türkiye, 24-27 Haziran.

Özbaydar N., (2000), "İşlevini Yitiren Liman Kentlerinde Yeniden Canlandırma ve Karaköy-Salıpazarı Örneği", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Özkan B., (1983), "Kıyı Rekreasyonu Değerlendirme Ölçütleri ve Bunlara İlişkin Yöntemin Kuzey Ege Kıyılarında Uygulanması Üzerinde Araştırmalar", TÜBİTAK Doğa Tarım ve Ormancılık Dergisi, 1.

Papatheochari D., (2011), "Examination of Best Practices for Waterfront Regeneration", Theme 2: Leadership in Developing the Marine and Coastal Economy, 02003, 1-7.

Pehlivanküçük B., (2012), "Integrated Coastal Zone Management: Case Study İzmit Gulf Integrated Plan / Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi: Çalışma Alanı İzmit Körfezi Bütünleşik Planı", Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

Radosavljević U., (2008), "Conditions influencing waterfront development and urban actors capacity as a strategic response", Spatium, 1450-569X, 17-18, 78.

Rafferty F., Holst L., (2004), "An introduction to urban waterfront redevelopment, In: ULI, Editor, "Remaking the Urban Waterfront", 978-0874209037, Washington DC: Urban Land Institute, USA, 2-21.

Reigstad S.B., (2012), "How Visions of a Living City Come Alive, The Case of Odense, Denmark", In: H. Smith and M. S. G. Ferrari, Editors, "Waterfront Regeneration Experiences in City-building", 978-0-203-13337-8, Routledge, New York, 137-152.

ResGaz 1, (2011), 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanunun Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Karar, 11 Haziran 2011 tarih ve 27961 sayılı Resmi Gazete.

Romein A., (2005), "Leisure in waterfront redevelopment: An issue of urban planning in Rotterdam?", The Dream of a Greater Europe, AESOP Conference, 1-20, Vienna, Austria, 13 - 17 Jul.

Sairinen R., Kumpulainen S., (2006), "Assessing social impacts in urban waterfront regeneration", Environmental Impact Assessment Review, 26, 1, 120-135.

Saygı H., (2008), "Kent İçi Endüstri Alanlarının Dönüşümüne Bir Model: İzmit Sekapark", Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi.

Schneider H., (2010), "HafenCity Hamburg-Sustainable Development for a New Downtown", University of Lissabon Urban Planning, HafenCity Hamburg, 5 May.

Schubert D., (2009), "Ever-changing Waterfronts: Urban Development and Transformation Processes in Ports and Waterfront Zones in Singapore, Hong Kong and Shanghai", In: Arndt Graf and Chua Beng Huat, Editors, "Port Cities in Asia and Europe", 0-203-88451-5, 57-85, Routledge, New York and London.

Schubert D., (2011), "Waterfront Revitalizations, From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg" IN: G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens and D. Schubert, Editors, "Transforming Urban Waterfronts Fixity and Flow", 0-203-84129-8, 74-97, Routledge, New York and London.

Shaw B., (2004), "History at the Water's Edge", In: R. Marshall, Editor, "Waterfronts in Post-industrial Cities", 0-203-16689-2, SPON Press, London and New York, 160-172.

Smith H., Ferrari M. S. G., (2012), "Experiences in Participation in the Port City of Hamburg", In: H. Smith and M.S.G. Ferrari, Editors, "Waterfront Regeneration Experiences in City-building", 978-0-203-13337-8, Routledge, New York, 95-114.

Smith H., Ferrari M.S.G., (2012), "Sustainable Waterfront Regeneration around the North Sea in a Global Context", In: H. Smith and M.S.G. Ferrari, Editors, "Waterfront Regeneration Experiences in City-building", 978-0-203-13337-8, Routledge, New York, 3-16.

Şahin Ö., (2012), "Eski Sanayi Alanları Dönüşümünde Ortaklık Modeli Önerisi: Kartal Örneği", Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Şenlier N., Yıldız R., Güzel B.İ., (2015), "Sustainable Urban Design Guidelines for Waterfront Developments", 2nd International Sustainable Buildings Symposium, 487-494, Ankara, Türkiye, 28-30 May.

Tanış F., (2015), "The Waterfront Regeneration Projects and Contemporary Design Approaches of European Port Cities / Avrupa Liman Şehirlerinde Kıyı Yenileme Projeleri ve Güncel Mimarlık Yaklaşımları", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Tekeli, İ., (2010). "Türkiye'de Kent Yöneticileri/Kent Plancıları Kentsel Dönüşüm İçin Bir Ahlaki Çerçeve Oluşturmak Durumundadır", 8 Kasım Dünya Şehircilik

Günü 32. Kolokyumu, MSGSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye, 39-47.

TEN Group, (2010), “Learning From Copenhagen and Malmö”, Delivering Urban Renaissance, September, London.

TMMOB, (2014), “6. Dönem Faaliyet Raporu”, TMMOB Mimarlar Odası Kocaeli Şubesi, 44-50.

Uçlar S., (2012), “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve İstanbul Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

UNEP/UNDPDSD, (1995), “The role of indicators in decision-making”, Joint paper by UNEP and the UN Division for Sustainable Development, Department for Policy Coordination and Sustainable Development (DPCSD) presented at an International Workshop on Indicators of Sustainable Development for Decision-Making, Ghent, Belgium, 9-11 January.

Uzun S. M., (2013), “İzmit Körfezi Kıyılarının Jeomorfolojisi ve Kıyı Alanı Kullanımı”, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi.

Uzun M., (2014), “Endüstri Alanı Dönüşüm Projesi Sekapark’ın (Kocaeli-İzmit) Kıyı Kullanımına Etkisi”, Marmara Coğrafya Dergisi, 1303-2429, 30, 154-179.

Ünal Y., (2015), “Türk Şehir Planlama Hukukunun Dünü Bugünü 1985 – 2015”, 6054847792, Legal Yayınları.

Ünal Y., (2008), “Kıyı Bölgelerinin Yeniden Canlandırılması, Haydarpaşa Limanı ve Çevresi Örnek Alanı”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Virányi Z.G., (2010), “Urban Renewal in Lyon Confluence, How to Transform an Unused Industrial Area to The New Eco-Quarter?”, A Bachelor Thesis, Via University College.

Yassin, A. B., (2010). “Developing New Guidelines for Riverfront Development in Malaysia” , A thesis submitted in partial fulfilment of the requirements for the Degree of Doctoral of Philosophy, Lincoln University.

Yassin A. M., Eves C., McDonagh J., (2010), “An evolution of waterfront development in Malaysia”, Paper presented at the 16th Pacific Rim Real Estate Society Conference, Wellington, New Zealand, 24 – 27 January.

Yassin, A. B., (2011), “Developing New Guidelines for Riverfront Development in Malaysia”, Doctoral of Philosophy, Lincoln University.

Yassin A. B., Bond S., Mcdonagh J., (2011a), “Developing Guidelines For Riverfront Developments For Malaysia”, Lincoln University, Pacific Rim Property Research Journal, 17, 4, 511-530.

Yassin A. B., Bond S., Mcdonagh J., (2011b), “Waterfront Development In Malaysia: Do We Have Sustainable Governance?”, Lincoln University, Pacific Rim Property Research Journal, 17, 3, 336-356.

Yerliyurt B., (2008), “Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerinin Değerlendirilmesi; Haliç – Tersaneler Bölgesi”, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi.

Wang C., (2003), “Waterfront Regeneration”, Master Thesis, Cardiff University.

Wang Y., and Wang G., (2008), “The Researches on Sustainable Development of Urban Waterfront”, International Conference on Management Science and Engineering, 978-0-646-50293-9, 1191-1194, USA, November.

Wonneberger A., (2011), “Dockland Regeneration, Community, and Social Organization in Dublin”, In: G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens and D. Schubert, Editors, “Transforming Urban Waterfronts Fixity and Flow”, 0-203-84129-8, Routledge, New York, 54-73.

Web 1, (2016), <http://www.archdaily.com/247612/brazza-nord-bordeaux-masterplan-kcap>, (Erişim Tarihi: 16/12/2016).

Web 2, (2017), <http://www.arkitera.com/haber/1557/kent-merkezi-planlama-calistayi>, (Erişim Tarihi: 14/01/2017).

Web 3, (2016), <http://www.arkitera.com/haber/23509/10-maddede-galataportun-hikayesi>, (Erişim Tarihi: 09/09/2016).

Web 4, (2016), <http://www.arkitera.com/haber/24786/galataporta-bilirkisi-itirazi--kiyi-kamuya-kapatiliyor>, (Erişim Tarihi: 15/09/2016).

Web 5, (2016), <http://www.arkitera.com/haber/26897/marsilya-liman-antrepolarinin-donusumu>, (Erişim Tarihi: 16/12/2016).

Web 6, (2016), <http://www.atelier-art-urbain.com/en/achievements/urbanization/haydarpara/4.php>, (Erişim Tarihi: 03/032016).

Web 7, (2017), http://beyondplanb.eu/projects/project_zuidas.html, (Erişim Tarihi: 25/05/2017).

Web 8, (2017), <http://www.csb.gov.tr/gm/mpgm/index.php?Sayfa=sayfaicerik>, (Erişim Tarihi: 02/01/2017).

Web 9, (2016), [http://www.csb.gov.tr/db/mpgm/edotordosya/file/BKAP/IZMIT%20KORFEZI%20\(KOCAELI%20YALOVA\)/IZMIT_BKAY_1_KISIM.jpg](http://www.csb.gov.tr/db/mpgm/edotordosya/file/BKAP/IZMIT%20KORFEZI%20(KOCAELI%20YALOVA)/IZMIT_BKAY_1_KISIM.jpg), (Erişim Tarihi: 04/04/2016).

Web 10, (2016), <http://www.csb.gov.tr/iller/istanbul/index.php?Sayfa=duyurudetay&Id=55948>, (Erişim Tarihi: 04/12/2016).

Web 11, (2016), <http://www.csb.gov.tr/gm/mpgm/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=11581>, (Erişim Tarihi: 05/04/2016).

Web 12, (2016), <http://www.csb.gov.tr/gm/mpgm/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=11585>, (Erişim Tarihi: 05/04/2016).

Web 13, (2016), <http://www.csb.gov.tr/gm/mpgm/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=11622>, (Erişim Tarihi: 05/04/2016).

Web 14, (2016), <http://www.csb.gov.tr/gm/mpgm/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=11625>, (Erişim Tarihi: 06/04/2016).

Web 15, (2016), <https://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/denmark/aalborgwaterfrontc080212ak.jpg>, (Erişim Tarihi: 14/10/2016).

Web 16, (2016), <http://ec.europa.eu/environment/iczm/indexen.htm>, (Erişim Tarihi: 14/06/2016).

Web 17, (2017), <http://flovac.com/marina-port-vell-barcelona-installs-flovac-system>, (Erişim Tarihi: 22.01.2017).

Web 18, (2016), <http://www.hafelegateway.com/2015/04/22/endustriyel-alanlar-kimlik-ve-donusum/>, (Erişim Tarihi: 13/01/2016).

Web 19, (2017), <https://www.intechopen.com/books/advances-in-landscape-architecture/urban-waterfront-regenerations>, (Erişim Tarihi: 05/01/2017).

Web 20, (2016), <http://www.irishtimes.com/business/commercial-property/attracting-a-new-generation-to-the-dublin-docklands-1.1987639>, (Erişim Tarihi: 13/01/2016).

Web 21, (2017), http://www.izmit.bel.tr/guncel/duyurular_05/, (Erişim Tarihi: 06/02/2017).

Web 22, (2017), http://www.izmit.bel.tr/guncel/haberler_05/miada-120-itiraz-degerlendirilecek1877.html, (Erişim Tarihi: 20/02/2017).

Web 23, (2017), http://www.izmit.bel.tr/guncel/haberler_051/mia-izmite-deger-katacak2729.html, (Erişim Tarihi: 10/03/2017).

Web 24, (2016), http://www.izmit.bel.tr/guncel/haberler_05/mia-projesinin-imar-plani-askiya-cikti1722.html, (Erişim Tarihi: 13/09/2016).

Web 25, (2016), http://www.izmit.bel.tr/guncel/meclis-kararlari_01/07062016-tarihli-meclis-kararlari_763.html, (Erişim Tarihi: 10/10/2016).

Web 26, (2016), <http://kartalkentder.org/Assets/Documents/Urban-Vision-Masterplan.pdf>, (Erişim Tarihi: 20/04/2016).

Web 27, (2017), <https://kentselstrateji.com/proje/kocaeli-yeni-merkez/>, (Erişim Tarihi: 02/01/2017).

Web 28, (2016), <http://www.kocaeli.bel.tr/icerik/danistay%E2%80%99dan-mia%E2%80%99ya-%E2%80%98%E2%80%99devam%E2%80%99%E2%80%99karari%2036/33579>, (Erişim Tarihi: 11/10/2016).

Web 29, (2016), <http://www.kocaeli.bel.tr/icerik/seka%E2%80%99nin-donusum-hik%C3%A2yesi-bu-belgeselde/36/21455>, (Erişim Tarihi: 15/01/2016).

Web 30, (2017), <http://www.kocaeli.bel.tr/icerik/izmit/2415/19066>, (Erişim Tarihi: 15/01/2017).

Web 31, (2017), <http://www.kocaeli.bel.tr/icerik/mia-halkindir-kocaeli-nindir/2358/29008>, (Erişim Tarihi: 13/01/2017).

Web 32, (2016), <http://www.kocaelibilimmerkezi.com/hakkimizda>, (Erişim Tarihi: 21/01/2016).

Web 33, (2017), <http://kocaeli.ormansu.gov.tr/Kocaeli/Sulakalanlar.aspx?sflang=tr>, (Erişim Tarihi: 20/01/2017).

Web 34, (2017), <http://kosano.org.tr/wp-content/uploads/2015/03/kentsel-donusum-rapor-2.pdf>, (Erişim Tarihi: 21/02/2017).

Web 35, (2016), <http://www.liverpoolecho.co.uk>, (Erişim Tarihi: 21/03/2016).

Web 36, (2016), <http://www.lyon-confluence.fr/en/documentation/>, (Erişim Tarihi: 10/07/2016).

Web 37, (2017), <http://www.lyon-confluence.fr/en/urban-project/spl-lyon-confluence.html>, (Erişim Tarihi: 05/05/2017).

Web 38, (2017), <http://www.marka.org.tr/haber/detay/1505/mia-toplantilari-basliyor>, (Erişim Tarihi: 05/01/2017).

Web 39, (2017), [http://www.marka.org.tr/haber/detay/1539/merkezi-is-alani-\(mia\)-projesinde-fikirler-ortaya-atildi](http://www.marka.org.tr/haber/detay/1539/merkezi-is-alani-(mia)-projesinde-fikirler-ortaya-atildi), (Erişim Tarihi: 05/01/2017).

Web 40, (2016), <http://megaprojeleristanbul.com/#galataport-salipazari-krvaziyer-liman-alani>, (Erişim Tarihi: 21/05/2016).

Web 41, (2016), <http://megaprojeleristanbul.com/#halic-yat-limani-ve-kompleksi-projesi-halicport>, (Erişim Tarihi: 03/06/2016).

Web 42, (2016), <http://megaprojeleristanbul.com/#haydarpasa-gari-ve-liman-donusum-projesi>, (Erişim Tarihi: 21/03/2016).

Web 43, (2016), <http://megaprojeleristanbul.com/#kartal-kentsel-donusum-projesi>, (Erişim Tarihi: 16/03/2016).

Web 44, (2016), <http://www.mimarist.org/gundem/3795-halic-tershaneleri-tarih-mi-oluyor.html>, (Erişim Tarihi: 01/06/2016).

Web 45 (2016), <http://www.mimarist.org/odadan/4520-halicport-ced-toplantisinde-protesto.html>, (Erişim Tarihi: 05/06/2016).

Web 46, (2016), <http://www.mimarist.org/odadan/4886-haydarpasa-gar-ve-liman-sahasinda-rantsal-donusume-izin-vermeyecegiz.html>, (Erişim Tarihi: 10/03/2016).

Web 47, (2017), <http://odatv.com/yargi-bir-kez-daha-akpye-dur-dedi-0311141200.html>, (Erişim Tarihi: 05/02/2017).

Web 48, (2016), http://www.ordemengenheiros.pt/fotos/ dossier_artigo/ 20120203_hschneider_19077347714f3bee82a3d8a.pdf, (Erişim Tarihi: 21/11/2016).

Web 49, (2017), <http://www.ozgurkocaeli.com.tr/chpden-mia-projesine-durdurma-davasi305763>, (Erişim Tarihi: 20/01/2017).

Web 50, (2016), <http://www.tabanlıoglu.com/project/galataport/>, (Erişim Tarihi: 21/03/2016).

Web 51, (2016), <https://theportandthecity.wordpress.com/tag/kop-van-zuid/>, (Erişim Tarihi: 05/05/2016).

Web 52, (2016), http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/ISTANBUL/tr/html/20120528121237408314066.html, (Erişim Tarihi: 21/06/2016).

Web 53, (2016), <http://v2.arkiv.com.tr/p8671-seka-kent-parki-kentsel-donusum-projesi.html>, (Erişim Tarihi: 13/06/2016).

Web 54, (2016), <http://v3.arkitera.com/h3782-haydarpasa-rezaleti.html>, (Erişim Tarihi: 21/03/2016).

Web 55, (2016), <http://v3.arkitera.com/yp462-izmit-sahili-peyzaj-ve-kentsel-tasarim-proje-yarismasi.html?year=2010&aID=3036>, (Erişim Tarihi: 15/01/2016).

Web 56, (2016), <http://www.vizzionarchitects.com/en/achievements/urbanization/haydarpasa/3.php>, (Erişim Tarihi: 21/03/2016).

Web 57, (2016), <http://www.zaha-hadid.com/masterplans/kartal-pendik-masterplan/>, (Erişim Tarihi: 21/07/2016).

ZHA, (2009), “Kartal Masterplan, Istanbul”, Final Report, 2, Zaha Hadid Architects, Studio 9, London.

Zyl P. V., (2009), “Waterfront Development: An African success story in the integration of water, working harbour, heritage, urban revitalisation and tourism development”.

Zyl P. V., (2013), "Cape Town's V&A Waterfront Project Adaptive Re-use as a Foundation for Sustainable Urban Renewal", 49th ISOCARP Congress, Brisbane, Australia.

ÖZGEÇMİŞ

Nilay SÖNMEZ UZUN 1986 yılında Kocaeli'nde doğdu. 2007 yılında başladığı İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümünü 2012 yılında başarıyla tamamlayarak aynı yıl yüksek lisans eğitimine Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü (GYTE) yeni adıyla Gebze Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalında başladı. 2014 yılından bu yana TÜBİTAK MAM' da Yapım İşletme Birimine bağlı Peyzaj Mimarı olarak çalışmaktadır.