

T.C.  
KIRKLARELİ ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
MİMARLIK ANA BİLİM DALI

**‘RE-THINKING’ KAVRAMINDA LİMAN KENTİ DÖNÜŞÜM  
PROJELERİNİN İNCELENMESİ: HAMBURG ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Damla GÜR**

**EYLÜL, 2025**

**T.C.**  
**KIRKLARELİ ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**MİMARLIK ANA BİLİM DALI**

**‘RE-THINKING’ KAVRAMINDA LİMAN KENTİ DÖNÜŞÜM  
PROJELERİNİN İNCELENMESİ: HAMBURG ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Damla GÜR**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Timur KAPROL**

**Eylül, 2025**

## ETİK BEYAN

“Kırkırelı Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez ve Dönem Projesi Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum bilgileri, verileri ve dokümanları, değişik sonuç verebilecek şekilde araştırma araç gereçleri kullanmadan, işlem veya kayıt sonuçlarını değiştirmeden akademik ve etik kurallar çerçevesinde bizzat elde ettiğimi, bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.”

**Damla GÜR**

**24/09/2025**

## ÜRETKEN YAPAY ZEKÂ ETİK BEYANI

Tezde Üretken Yapay Zeka araçlarını araştırma yöntemi, örneklem büyüklüğü tespiti/güç analizi yapılması, veri analizi, veri toplama, veri depolama ve paylaşımı (federatif veri paylaşım/kullanım sistemleri dahil), literatür taraması, kaynakların düzenlenmesi, dil bilgisi ve yazım kontrolü, çeviri gibi işlerde kullandığımı; bu süreçlerde yaptırılan işleri dikkat ve özenle gözden geçirerek maddi hataları ve taraflı ya da yazılımsal/algoritmik ya da olgusal/yorumsal hataları tespit ederek düzelttiğimi, bağlamsal tutarlılığı sağladığımı ve ortaya çıkan ürünün (metin, resim, ses, görüntü, kod, karar, sonuç) yasal ve etik açıdan doğabilecek tüm sorumluluğunu üstlendiğimi beyan ederim.

**Damla GÜR**

**24/09/2025**

## TEZ ONAYI

“Kırkırelı Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Mimarlık Programında Yüksek Lisans öğrencisi Damla Gür tarafından. Prof. Dr. Öğr. Üyesi Timur Kaprol’un danışmanlığında hazırlanan “Re-Thinking Kavramında Liman Kenti Dönüşüm Projelerinin İncelenmesi: Hamburg Örneği” başlıklı tez aşağıdaki jüri üyeleri tarafından 24/09/2025 tarihinde yapılan Tez Savunma Sınavında oy birliği / oy çokluğu ile başarılı bulunmuş ve Yüksek Lisans olarak kabul edilmiştir.”

### Tez Danışmanı:

**Prof. Dr. Timur KAPROL**  
Kırkırelı Üniversitesi

### Jüri Üyeleri:

**Dr. Öğr. Üyesi Mete Korhan**  
**ÖZKÖK**  
Kırkırelı Üniversitesi

**Dr. Öğr. Üyesi Berk MİNEZ**  
Trakya Üniversitesi

**Tez Savunma Tarihi:**

24/09/2025

## ÖN SÖZ

Çalışmanın tüm aşamalarında rehberliği ve tecrübeleriyle yanımda olan çok değerli danışmanım Prof. Dr. Timur Kaprol’a teşekkürlerimi sunarım.

Bu süreçte maddi ve manevi destekleriyle yanımda olan aileme ayrıca yüksek lisans eğitimimi sürdürürken çalıştığım kurumda bana anlayış ve destek gösteren çalışma arkadaşlarıma ve yöneticime de teşekkür etmek isterim.

Tüm bu süreçte katkıda bulunan akademisyenlere, dostlarıma ve araştırma sürecinde emeği geçen herkese teşekkür ederim.

Damla GÜR

Eylül, 2025

# İÇİNDEKİLER

|                                                                             |      |
|-----------------------------------------------------------------------------|------|
| ÖN SÖZ.....                                                                 | vi   |
| İÇİNDEKİLER .....                                                           | vii  |
| TABLolar LİSTESİ.....                                                       | ix   |
| ŞEKİLLER LİSTESİ.....                                                       | x    |
| ÖZET.....                                                                   | xi   |
| ABSTRACT .....                                                              | xiii |
| 1. GİRİŞ .....                                                              | 1    |
| 2. ‘RE-THINKING’ KAVRAMI BAĞLAMINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM .....                   | 3    |
| 2.1. Kent Kimliği Kavramı .....                                             | 3    |
| 2.2. Kent İmajı.....                                                        | 7    |
| 2.3. Kentsel Dönüşüm Kavramı .....                                          | 8    |
| 2.3.1. Dünya’da Kentsel Dönüşüm’ün Tarihçesi .....                          | 10   |
| 2.3.2. Türkiye’de Kentsel Dönüşüm’ün Tarihçesi .....                        | 11   |
| 2.3.3. Almanya’da Kentsel Dönüşüm’ün Tarihçesi .....                        | 12   |
| 2.3.4. Kentsel Dönüşüm Yaklaşımları .....                                   | 17   |
| 2.3.5. Kentsel Dönüşüm Yöntemleri.....                                      | 20   |
| 2.3.6. Kentsel Dönüşümün Kıyı Alanları İçin Önemi.....                      | 26   |
| 2.3.7. Kıyı Alanlarında Dönüşümün Ortaya Çıkışı ve Gelişimi .....           | 27   |
| 2.3.8. Kıyı Alanlarının Kentin Gelişimi Açısından Önemi.....                | 28   |
| 2.3.9. Ekonomik ve Politik Açıdan Kıyı Alanlarının Önemi .....              | 29   |
| 2.4. Bölüm Sonu Değerlendirme .....                                         | 30   |
| 2.5. Örneklem .....                                                         | 32   |
| 2.5.1. Kop van Zuid kentsel dönüşüm projesi örneği (Hollanda) .....         | 32   |
| 2.5.2. Pirrama kentsel kıyı parkı dönüşüm projesi örneği (Avustralya) ..... | 36   |
| 2.5.3. King’s Dock kentsel dönüşüm projesi örneği (İngiltere).....          | 39   |
| 2.5.4. Confluence kentsel dönüşüm projesi örneği (Fransa).....              | 41   |
| 2.5.5. Poblenou ve Forum 2004 kentsel dönüşüm projesi örneği (İspanya)..... | 43   |
| 2.5.6. Wilhelmsburg kentsel dönüşüm projesi örneği (Almanya) .....          | 44   |

|                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 2.5.7. Örneklemelerin değerlendirilmesi .....                              | 46        |
| <b>3. ‘RE-THINKING’ KAVRAMI BAĞLAMINDA HAMBURG ÖRNEĞİ .....</b>            | <b>49</b> |
| <b>3.1. Hamburg HafenCity Dönüşüm Projesi .....</b>                        | <b>49</b> |
| 3.1.1. Hamburg Kenti’nin Tarihsel Gelişim Süreci .....                     | 52        |
| 3.1.2. HafenCity Dönüşüm Projesinin Hazırlanma Süreci ve İçeriği .....     | 53        |
| 3.1.3. HafenCity Dönüşüm Projesi’nin Uygulama Süreci .....                 | 56        |
| 3.1.4. HafenCity Projesinin Sürdürülebilirlik Kavramında İncelenmesi ..... | 62        |
| <b>4. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ .....</b>                                     | <b>65</b> |
| <b>KAYNAKÇA .....</b>                                                      | <b>69</b> |



## TABLÖLAR LİSTESİ

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Tablo 2.1.</b> Küçük, orta ve büyük ölçekli dönüşüm projelerinin karşılaştırılması. .... | 10 |
| <b>Tablo 2.2.</b> Federal Almanya ve Alman Demokratik Cumhuriyeti yönetimi.....             | 12 |
| <b>Tablo 2.3.</b> Kentsel dönüşüm yöntemlerinin avantaj ve dezavantajları.....              | 25 |
| <b>Tablo 2.4.</b> Kop Van Zuid Dönüşüm Projesi.....                                         | 36 |
| <b>Tablo 2.5.</b> Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Dönüşüm Projesi.....                           | 39 |
| <b>Tablo 2.6.</b> King's Dock Kentsel Dönüşüm Projesi.....                                  | 41 |
| <b>Tablo 2.7.</b> Confluence Kentsel Dönüşüm Projesi. ....                                  | 43 |
| <b>Tablo 2.8.</b> Poblenou Kentsel Dönüşüm Projesi.....                                     | 44 |
| <b>Tablo 2.9.</b> Forum 2004 Kentsel Dönüşüm Projesi. ....                                  | 44 |
| <b>Tablo 2.10.</b> Wilhemsburg Kentsel Dönüşüm Projesi. ....                                | 46 |
| <b>Tablo 2.11.</b> Dönüşüm projelerinin değerlendirilmesi.....                              | 47 |
| <b>Tablo 3.1.</b> HafenCity dönüşüm projesinde yer alan kamusal alanlar.....                | 61 |
| <b>Tablo 4.1.</b> Kamusal alanlarda oluşturulan beş seviye. ....                            | 67 |

## ŞEKİLLER LİSTESİ

|                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Şekil 2.1. Kentsel kimlik ve alt başlıkları. ....                                              | 5  |
| Şekil 2.2. Savaş sonrası Hamburg kentinin fotoğrafı. ....                                      | 13 |
| Şekil 2.3. Alman Demokratik Cumhuriyeti’nde inşa edilen toplu konutlar. ....                   | 13 |
| Şekil 2.4. Doğu ve Batı Almanya arasında bulunan kültür farklılığı ....                        | 15 |
| Şekil 2.5. Savaş sonrası fotoğraf ve günümüzde dönüşümle varlığını sürdüren yapı               | 16 |
| Şekil 2.6. Kentsel Dönüşüm Yöntemleri. ....                                                    | 24 |
| Şekil 2.7. Rotterdam ve Randstad.....                                                          | 33 |
| Şekil 2.8. Kop Van Zuid limanı hava fotoğrafı ....                                             | 34 |
| Şekil 2.9. Erasmus Köprüsü.....                                                                | 35 |
| Şekil 2.10.Pirrama Kentsel Kıyı Parkı masterplan örneği ....                                   | 38 |
| Şekil 2.11. Liverpool kent merkezi yenileme grubu’nun belirlediği temel uygulama alanları..... | 40 |
| Şekil 3.1. Hamburg HafenCity bölgesi .....                                                     | 49 |
| Şekil 3.2. HafenCity fonksiyon yoğunluğu analizi.....                                          | 51 |
| Şekil 3.3. HafenCity liman bölgesi .....                                                       | 52 |
| Şekil 3.4. Hamburg-HafenCity yeniden canlandırma projesi.....                                  | 53 |
| Şekil 3.5. HafenCity projesinde kullanılan kentsel bloklar .....                               | 54 |
| Şekil 3.6. Hamburg-HafenCity ulaşım ağı.....                                                   | 55 |
| Şekil 3.7. HafenCity eski liman bölgesi .....                                                  | 56 |
| Şekil 3.8. HafenCity ticari bölge.....                                                         | 57 |
| Şekil 3.9. Marco Polo Terraces.....                                                            | 57 |
| Şekil 3.10. Sandtopark .....                                                                   | 58 |
| Şekil 3.11. Dar Es Salaam Meydanı .....                                                        | 59 |
| Şekil 3.12. Loshepark .....                                                                    | 60 |
| Şekil 3.13. Masterplanda kamusal alanların konumu .....                                        | 62 |
| Şekil 3.14. Eski liman bölgesi .....                                                           | 63 |

## ÖZET

### 'Re-Thinking' Kavramında Liman Kenti Dönüşüm

#### Projelerinin İncelenmesi : Hamburg Örneği

Son yıllarda kentlerin dönüşümü ve gelişimi, küresel ekonomik değişimler, toplumsal yapının dönüşmesi ve artan çevresel krizlerden büyük ölçüde etkilenmiştir. Bu dinamikler, günümüz kentlerini karmaşık yeniden yapılanma süreçlerine yönlendirmiştir. Bu dönüşümlerden en belirgin şekilde etkilenen kentsel tipolojilerden biri olan liman kentleri, tarihsel işlevlerinin evrilmesi ve işlev kaybına uğraması sonucunda yeni mekânsal ve işlevsel kurgulara ihtiyaç duymaktadır. Liman alanlarının dönüşümü yalnızca fiziksel çevrenin yeniden tasarlanmasını değil; aynı zamanda kentsel kimliğin yeniden tanımlanmasını, terk edilmiş kıyı bölgelerinin kentsel dokuya yeniden entegre edilmesini ve toplumsal bütünleşmenin güçlendirilmesini de kapsamaktadır.

Bu tez çalışması, liman kentlerinin dönüşümünü "yeniden düşünme" (re-thinking) kavramsal çerçevesi üzerinden ele alarak, bu sürecin mimari ve kentsel ölçekteki etkilerini; sürdürülebilirlik, kentsel kimlik ve toplumsal kapsayıcılık bağlamında incelemeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda, işlevini yitirmiş liman alanlarının kentle yeniden bütünleştirildiği çeşitli dönüşüm projeleri analiz edilmiş ve aralarındaki farklılıklar ortaya konmuştur. Bu farklılıklar doğrultusunda, Almanya'nın Hamburg kentinde hayata geçirilen ve Avrupa'nın en büyük kentsel dönüşüm projelerinden biri olan HafenCity Projesi, tez çalışması olarak detaylı bir şekilde ele alınmıştır. HafenCity, terk edilmiş sanayi ve liman alanlarını çağdaş tasarım ilkeleri doğrultusunda yeniden işlevlendiren; kamusal alanlar, konut, ofis ve kültürel işlevleri bir araya getiren bütüncül bir dönüşüm modeli olarak öne çıkmaktadır.

Çalışmanın metodolojisi; literatür taraması, planlama analizleri ve proje alanına ilişkin mekânsal değerlendirmelerden oluşmaktadır. HafenCity örneği, dönüşüm öncesindeki durumu ile projenin tamamlanmasının ardından ulaşılan mevcut durumun karşılaştırmalı olarak analiz edilerek detaylı biçimde incelenmiştir.

Sonuç olarak bu tez, “yeniden düşünme” kavramı çerçevesinde, işlev kaybı yaşamış liman kentlerinin dönüşümünü kapsamlı biçimde ele almayı amaçlamakta; HafenCity Projesi özelinde nüfus yapısı, konut ve ticaret yoğunluğu, kamusal alanların kalitesi ve sürdürülebilir kentsel gelişim açısından bölgenin mekânsal ve işlevsel evrimini geçmişten günümüze değerlendirmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Dönüşüm, Liman Kentleri, Re-thinking, Hafencity Dönüşüm Projesi, Mekânsal Dönüşüm



## **ABSTRACT**

### **Investigation Of Port City Transformation Projects In The Concept Of ‘Re-Thinking’: The Hamburg Example**

The transformation and development of cities in recent decades have been strongly influenced by global economic shifts, changes in social structures, and escalating environmental crises. These dynamics have led contemporary urban areas into complex processes of restructuring. Among the urban typologies most significantly affected by these transformations are port cities, which, due to the evolution and decline of their historical functions, require new spatial and functional reconfigurations. The transformation of port areas entails not only the redesign of the physical environment but also the redefinition of urban identity, the reintegration of abandoned waterfront zones into the urban fabric, and the fostering of social cohesion. This thesis explores the transformation of port cities through the conceptual framework of “re-thinking”, examining the architectural and urban-scale implications of this process with a particular focus on sustainability, urban identity, and social inclusivity. Within this scope, several transformation projects that reintegrate obsolete port areas into the urban context have been analyzed, with particular attention to the differences between them. As a representative example, the HafenCity Project in Hamburg, Germany—one of Europe’s largest urban regeneration initiatives—has been selected for detailed study. HafenCity emerges as a comprehensive transformation model that refunctions derelict industrial and port lands through contemporary design principles, combining public spaces, housing, offices, and cultural areas in an integrated urban fabric. The methodology of this research includes literature review, planning analysis, and spatial evaluation of the project area. HafenCity has been examined in depth to compare its former condition with its current status following the completion of the transformation process. In conclusion, the thesis aims to provide an in-depth investigation of port city transformation through the lens of the "re-thinking" concept, using HafenCity as a case study. It evaluates the project in terms of population dynamics, residential and commercial density, the quality and distribution of public

spaces, and sustainable urban development—tracing the spatial and functional evolution of the area from past to present.

**Keywords:** Urban Transformation, Port Cities, Re-Thinking Concept, HafenCity Redevelopment Project, Spatial Transformation



## 1. GİRİŞ

1970’li yıllarda ortaya çıkan küresel kriz kapitalist sistemin dönüşüm geçirmesine neden olmuş, yeni ekonomik düzenin ortaya çıkış sürecinde ekonomik, politik, mekânsal ve sosyal anlamda pek çok değişim yaşanmıştır. Kriz ortamında, üretimin mevcut taleple sınırlandırılmasını gerektiren (bu sınırlandırılmalarla daha küçük ölçekte fakat daha çeşitli üretimin mümkün olduğu) esnek üretim biçimi ve ucuz işgücü cazip hale gelmiş (Harvey, 1989; Hall, 1993), enformasyon sektöründe yaşanan teknolojik gelişmeler (Castells, 1989) ve üçüncü dünya ülkelerinin de pazara dahil olmasıyla Fordist üretim geleneğinden gelen büyük şirketler bu rekabet ortamında tutunabilmek için yeni ürün ve Pazar arayışı içerisinde kent merkezlerini terk etmeye ve işgücü denetiminin daha kolay, teknolojinin daha ileri olduğu yeni bölgelere yönelmeye başlamışlardır. Sermayenin aşırı özgürleşmesi ve serbest hareketliliğe dayalı olan ve neoliberalizm olarak adlandırılan bu yeni ekonomik düzen, küreselleşmenin de etkisiyle kentsel mekânda, giderek artan maliyetler nedeniyle sanayinin desantralizasyonuna finans ve hizmet sektörünün ön plana çıkmasına neden olmuştur (Sassen, 1991).

Endüstri döneminin etkisi ile birçok kentte sanayinin kent merkezlerinde yer edinmiştir. Bu durum kent merkezindeki geniş alanlara yayılan sanayi tesisleri ve su ile ilişkisi olan kentlerde geniş liman alanları şeklinde mekâna yansımıştır. Bu bölgelerde gerek sanayi çalışanları gerekse liman dolayısıyla ticaret ile ilgilenen kesim kendilerine yaşam alanı oluşturmuştur. İlerleyen süreçte sanayisizleşme konusu gündeme geldiğinde kent merkezlerindeki bu alanlar yavaş yavaş işlevsizleşmiş ve köhne alanlara dönüşmüştür. (Kuşçu, 2018).

20. yüzyılın sonlarına doğru kent merkezleri hizmet sektöründe önemli noktalar haline gelmiş, ağır sanayi üretiminin değişmesiyle kent merkezlerinden taşınmıştır. Mevcutta bulunan sanayi alanları kent merkezlerinden taşınması sonucunda atıl alanlar haline gelmiştir. Sanayi alanlarının taşınması sonucunda atıl alan haline gelen bölgelerin dönüşmesi kent merkezi için önemli bir sorun haline gelmiştir.

Bu çalışmada ağır sanayi alanı olarak kullanılan bölgelerin kent merkezinden çekilmesi sonucunda çöküntü bölgeleri tekrardan kent hayatına kazandırma amacıyla liman kentleri seçilmiştir. Bu sorunları yaşayan kentler içerisinden projeler incelenmiş, HafenCity rneği ile karşılaştırmalar yapılmıştır. Çalışmada seçilmiş olan projelerin kamusal mekân yaratma algıları, kentli ve su arasındaki bağlantının tekrar sağlanması, projenin sürdürülebilirlik açısından önemi, çöküntü bölgelerin tekrar kente kazandırılması, bölgenin geçmişteki fonksiyonunun yok sayılmaması gibi kriterler incelenerek projeler karşılaştırılmıştır.

Seçilen projeler arasından HafenCity rneği re-thinking kavramı göz önüne alınarak değerlendirilmiş ve mekanlarda kullanılan fonksiyonlar, nüfus artışı, kentlinin ihtiyaçları , geçmişte bölgede bulunan fonksiyon ile günümüzdeki fonksiyonların kıyaslaması, geçmişte bölgenin nüfusu ve dönüşüm projesi yapıldıktan sonra bölgenin nüfusu hakkında detaylı incelemeler yapılmıştır.

Bu alışma sonucunda sürdürülebilir kentsel dönüşüm projelerinin kent merkezleri için önemi vurgulanmış ve kentlinin dönüşüm sonucunda kente kazandırılan alanları etkin bir şekilde kullandığı kanıtlanmak istenmiştir.

## **2. ‘RE – THINKING’ KAVRAMI BAĞLAMINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM**

Kentsel dönüşüm, yalnızca şehirlerin fiziksel yapılarının yenilenmesini değil, aynı zamanda toplumsal, ekonomik ve çevresel boyutların da dönüştürülmesini içeren karmaşık bir süreçtir. Ancak günümüzde bu süreçler çoğunlukla sermaye öncelikli ve yukarıdan aşağıya doğru alınan kararlarla yürütülmektedir; bu durum, katılımcılık ilkesinden uzak, demokratik olmayan uygulamalara yol açmaktadır (Zeybekoğlu, 2019). Bu eleştiriler, mevcut dönüşüm yaklaşımlarının yeniden değerlendirilmesi gerekliliğini gündeme getirmektedir. Bu noktada, "re-thinking" (yeniden düşünme) yaklaşımı, kentsel dönüşüm uygulamalarını eleştirel bir bakışla yeniden ele almayı ve daha adil, sürdürülebilir ve katılımcı modeller geliştirmeyi hedeflemektedir (Peker, 2020).

Yeniden düşünme yaklaşımı, projelerin yalnızca yapısal değil; aynı zamanda sosyal, kültürel ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda planlanmasını önermektedir. Bu anlayış çerçevesinde, yerel toplulukların karar alma süreçlerine dahil edilmesi, kentsel mirasın korunması, iklim değişikliğine karşı dirençli yapılar oluşturulması, mekânsal adaletin sağlanması ve kent hakkı gibi kavramlar önem kazanmaktadır (Sadri, 2019; Club of Rome, 2023). Böylece kentler, yalnızca fiziksel açıdan değil, toplumsal uyum ve kültürel devamlılık yönünden de güçlendirilmiş olur. Sonuç olarak, kentsel dönüşümün başarısı, sadece fiziksel yenilemeyi değil, kentsel yaşamın tüm boyutlarıyla yeniden tasarlanmasını gerektirir. Bu bağlamda "re-thinking" yaklaşımı, dönüşüm süreçlerini daha kapsayıcı, demokratik ve geleceğe yönelik olarak dirençli kılmak adına değerli bir bakış açısı sunmaktadır.

### **2.1. Kent Kimliği Kavramı**

Kimlik, duyuşsal algılarla tanımlanabilen, somut ve soyut olarak bir canlıyı veya nesneyi birbirinden ayırmamızı sağlayan ve özgün bir karaktere sahip olduğunu gösteren olay ya da durumlardır (Prohansky, Abbe ve Kaminof, 1983). Tüm bireylerin

kendine özgü nitelikleri, kimlikleri ve karakterleri olduğu gibi, kentler de kendilerine özgü bir kimlik ve karakter taşımaktadır (Sağsöz ve Zorlu, 1996).

Kent kimliği kavramında ise insanlar ve kentsel yerleşimler kentin önemli bir parçasını oluşturur. Kent kimliği fiziksel çevre, sosyal, ekonomik, kültürel ve politik gibi farklı bileşenlerden de farklı boyutlarda etkilenmektedir. Bu bileşenler geçmiş ile günümüz arasında bir bağ oluştururken, aynı zamanda da kentin kimliğinin ortaya çıkmasına yardımcı olur (Arabulan, 2015). Bu çerçevede, kent kimliği; her bir kentte farklı şekilde yorumlanan ve kentin imgesini de aynı ölçekte etkileyen özgün niteliklere sahip olan mekanlardır (Tekeli, 2003). Kent kimliği sürekli değişen ve gelişen, dönemin kullanıcı kitlesiyle birlikte evrimleşen ve dönemin şartlarına uyum sağlayan bir kavramdır (Çöl, 1998).

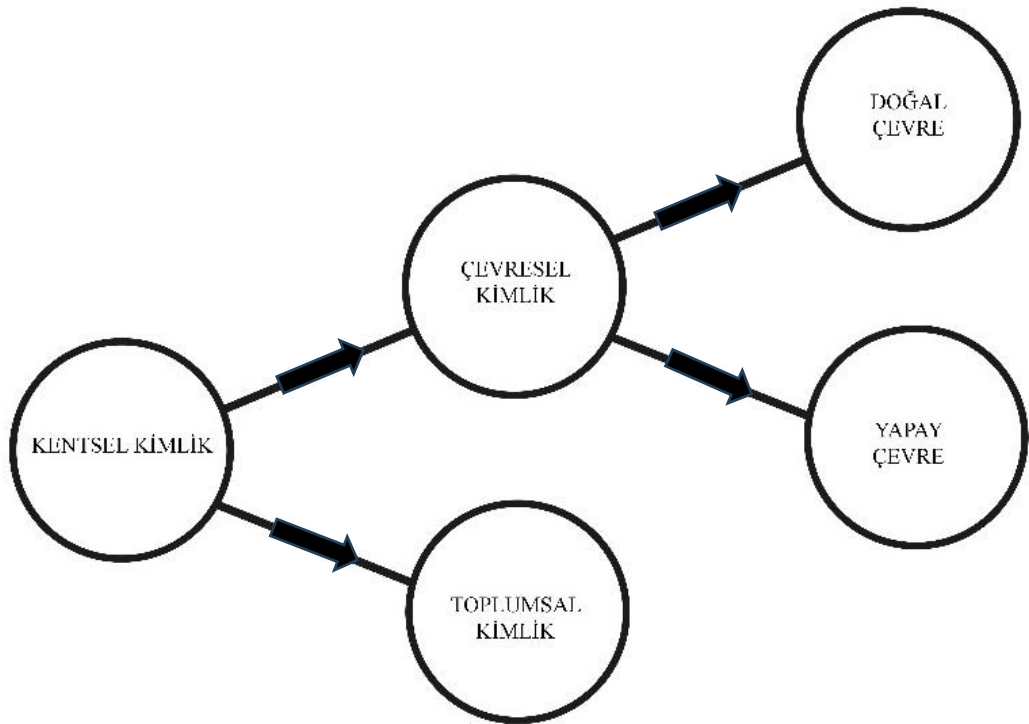
Kent kimliği sayesinde geçmişten günümüze değişim ve gelişimlere bakılarak kentin bileşenleri hakkında fikir sahibi olabiliriz. Örneğin bir kent fiziksel özellikleriyle ön plana çıkarken başka bir kent kültürel ve tarihi yapılarıyla ortaya çıkmaktadır. Bunlar haricinde kentin kimliğini etkileyen sosyal ve ekonomik faktörler de bulunmaktadır. Sosyal faktörlere örnek verilecek olursa bunlar kullanıcının kent ile kurduğu ilişki yani kentin sahip olduğu geçmiş iken ekonomik faktörler ise kent sanayisi, politik kararları ve yerel yönetimleri gibi sıralanabilmektedir. Bu faktörler ile birlikte kentin kimliğinin oluşmasında fiziksel faktörler kadar sosyal ve ekonomik faktörlerin de rol aldığı görülmektedir.

Lefebvre (1996)'nın çalışmalarına göre kente özgün bir yerleşim düzeni oluşabilmesi için mekanın üretimlerinin farklılıklarının toplumsal kimliği oluşturduğu ve bu sayede her mekanın birbirinden farklı ve özgün olarak varlığını sürdürdüğünü savunmaktadır. Bu üretimler ve toplumsal farklılıklar sonucunda kentte özgün bir form ve yerleşim düzeni oluşmakta, bu farklılar ise kentin kimliğinin oluşmasında önemli faktörlerdir. (Lefebvre, 1996).

Kent kimliğinin oluşmasında sosyal, ekonomik ve fiziksel faktörlerin yanında mimarisi de etkilidir. Kentin dönemsal mimarisine bakarak tasarımcının verdiği kararlar ile kullanıcı istek ve ihtiyaçlarına erişmek, kentte dönemin kullanılan

malzemeleri, toplumun sosyal ve ekonomik yapısı gibi bilgilere erişmek mümkündür. Bu yüzden, tasarımcı kent kimliğinin belirlenmesinde önemli rol oynamaktadır.

Şekil 2.1’de görüldüğü gibi kentsel kimlik temel olarak iki ayrı bileşen tarafından oluşturulmaktadır. Bu bileşenler, çevresel ve toplumsal olarak adlandırılan iki ana kategori altında incelenir. Bu kategoriler birbirinden bağımsız gibi gözükse bile birbirinden ayrı değerlendirilemez.



Şekil 2.1. Kentsel kimlik ve alt başlıkları. (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

#### *Çevresel Kimlik:*

Çevresel kimlik iki ana başlık altında incelenir, bunlar yapay çevre ve doğal çevre özellikleridir. Doğal çevre özellikleri, doğal oluşumlar tarafından şekillendirilen özellikleri içerir. Bunlar arasında yer şekilleri, iklim koşulları, bitki örtüsü ve coğrafi formasyonlar gibi alt kategoriler bulunmaktadır.

Kentin coğrafi özelliklerine ve iklim koşullarına bağlı olarak, doğal çevre özellikleri kent için bir gelişim alanı oluşturur. İklimin şiddetli olduğu bölgelerde ve daha ılıman olduğu bölgelerde kullanılan yapı malzemeleri ve teknik farklılıklar gösterir. Kentler

genellikle düz arazilere yerleşim sağlamak için tercih edilir. Bu durum, doğal çevre özelliklerinin kentlerin oluşumu ve gelişimi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir (Köseoğlu, 1995).

Yapay çevre öğeleri, doğal çevre koşullarına göre biçimlenen kent dokusu içerisinde, mekânsal işlevlerin belirlenmesinde etkili olan yapısal unsurlardır. Doğal çevreden etkilenen yapılar aynı zamanda doğal çevre ile uyumlu bir şekilde de çalışmaktadır. Doğal koşullar yapıların dış organizasyonunu etkilerken aynı zamanda mekânsal karakterin oluşum sürecine de katkı sunmaktadır. Doğal ve yapay çevre yapısal gelişmelere etki ettiği kadar kentsel kimliğin oluşmasında da önemli katkılarda bulunmaktadır (Eyüce, 2005).

Doğal çevrenin kent üzerinde etkisine örnek verilecek olursa Almanya’da yaşanan yoğun medcezirler dolayısıyla gün içerisinde su seviyesinin ani artıp azalması, bu sebeple su taşkınlarının yaşanması kentin kullanıcısı için dezavantaj sağlamaktadır. Bu gibi sorunları önlemek açısından alınan mimari kararlar kentin kimliğini ortaya koymaktadır. Örneğin HafenCity projesinde su taşkını sorunu göz ardı edilmemiş ve bunun yarattığı dezavantajları engellemek amacıyla zemin kotu yükseltilmiş, yapıların daha dayanıklı malzeme ile yapılması ve projede yapılacak olan kamusal alanlar su taşkını sorunu göz önüne alınarak tasarlanmıştır. Bu sayede kentin kimliği doğa ile bütünleşik, suya karşı dirençli ve çevresel koşullara karşı duyarlı bir kent olarak tasarlanmıştır.

#### *Toplumsal Kimlik:*

Çevresel yapılar, yalnızca fiziksel çevrenin oluşmasına değil, aynı zamanda dönemin siyasi, kültürel ve ekonomik özellikleriyle birlikte toplumsal kimlik hakkında da bilgi verir. Kent kimliği geçmiş dönemler ve mevcut dönem hakkında yorum yapmamıza olanak sağlar. Geçmişte var olan toplumsal kimlik fiziksel çevreye yansyarak günümüze kadar gelir, bu durum geçmişte kentte var olan toplumsal kimlik ve günümüzdeki toplumsal kimliğin ilişkilendirilmesinde yardımcı olur. Geçmişte yaşamış toplumlar ve yaşadıkları yapılar, günümüzde yapıda yaşayanlarla bir bütün olarak düşünölüp kenti oluşturur. Geçmişte inşa edilen yapıların korunması ve

günümüzde kent kimliğinin sürdürülebilirliğinin sağlanması açısından büyük bir öneme sahiptir (Örer, 1993).

Geçmişte kentte yaşamış olan kültürlere hizmet etmesi amacıyla yapılmış olan fakat daha sonra göçlerle kaybolmuş olan kültürler kent kimliğinin oluşumunda önemli bir etkiye sahiptir. Örneğin kentte yaşamını sürdüren Hristiyan topluluklar için yapılmış olan kilise yapıları, günümüzde turistler ve kent için önemli cazibe mekanları haline gelmiştir. Geçmişte amacına hizmet için yapılan bu yapılar günümüzde kente gelen turist nüfusu için önemli etki oluşturmaktadır. Bununla birlikte geçmişte kentte yaşamış olan kültürler hakkında günümüze mesaj niteliği taşımaktadır (Rapoport, 1986).

Örneğin HafenCity projesi sonucunda bölgede farklı sosyo-ekonomik gruplar bir arada yaşamaya başlamıştır. Bu farklılıklara cevap vermek amacıyla karma kullanım alanları, kamusal mekanlara erişimi önceliklendiren planlama anlayışı ve tarihi liman dokusunun modern kent şartlarına entegre edecek mimari yaklaşımlarıyla toplumsal kimlik özelliklerini süreklilik, aidiyet ve kültürel süreklilik ekseninde yeniden düşünerek yapılmasını sağlayan bir kentsel dönüşüm örneği olmaktadır.

## **2.2. Kent imajı**

Kent imajı, bireyin çevresini nasıl tanımladığına, kent yaşantısına ne kadar aktif olarak katıldığına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Kent yaşantısına aktif olarak katılan her birey kendi deneyimleri sonucunda kent hakkında olumlu veya olumsuz deneyimler edinebilir. Edindiği bu deneyimler kentin imajını oluşturmaktadır. Aynı kentte farklı zamanlarda ve farklı kişilerin yaşamış olduğu deneyimler dolayısıyla kent imajı her birey için özgünlük göstermekte fakat belirgin farklılıklar oluşmamaktadır. Bu sebeple kent imajı, kentin kimliğinin belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Erkmen, 1990).

Örneğin Hamburg'un kent imajına bakacak olursak, tarihi liman alanlarının çağdaş mimariyle yeniden işlev kazanması bölgenin sürdürülebilir, kamusal alanlara erişim ve suyla bütünleşen kentsel yaşam sayesinde Hamburg kentinin modern, çevreci ve kültürel bir kent imajı edinmesini sağlamıştır (Korkmaz, 2007). New York'ta bulunan

High Line Park dönüşüm projesi sayesinde eski tren hattı yükselmiş ve park alanının bölgede olmasıyla kent canlandırılmış, kentin imajını ise yenilikçi ve yaratıcı bir kent olarak pekiştirmiştir (Lindner & Rosa, 2017).

Kent imajı için negatif örnekler verecek olursak; İstanbul'da bulunan Maslak 1453 projesini örnek verebiliriz. Bunun sebebi ise mega yapı ölçeği ile tarihi figürler pazarlama aracı olarak kullanılmış, çevre ile uyumsuz dönüşüm projesi yapılmıştır. Bu dönüşüm projesi sonucunda plansız ve kimliksiz büyüyen metropol olarak kent imajını negatif yönde pekiştirmiştir (Turan, 2015; Erkip, 2018).

Kent imajı kendi içerisinde kapalı imaj ve açık imaj olarak iki farklı türde değerlendirilebilmektedir. Açık imajın değişmesi ve gelişmesi daha kolay, kapalı imajın ise değişmesi ve gelişmesi daha zor olan bir imaj çeşididir. Kapalı imaja örnek verecek olursak Chicago, geçmişte çete suçlarının yoğun olarak yaşandığı bir bölge iken günümüzde suç oranlarının yüksek oranda düştüğü bir kenttir. Fakat buna rağmen kentin hala yüksek suç oranlarına sahip olduğu düşünülmektedir. Chicago kenti için bu durum, geçmişte yaşanmış olan olumsuz olayların günümüzde hala etkili olduğunu ve kentin kötü imajının zamanla değişmekte zorlandığını göstermektedir. Bu durum Chicago için kapalı bir imaj örneğidir (Avraham, 2004).

### **2.3. Kentsel Dönüşüm Kavramı**

Kentsel dönüşüm, kent sorunlarına çözüm üretme amacıyla uygulanır. İşlevini yitirmiş olan alanların dönüşümü, varlığının risk teşkil ettiği yapıların dönüşümü, fonksiyonunun kente yeterli gelmediği alanlarda fonksiyon değişikliği sağlanması gibi etkileri bulunmaktadır. Kentin değişen istek, ihtiyaç, ekonomik, sosyal fiziksel ve çevresel koşullarına karşılık vermek amacıyla yapılır (Turok, 2004).

Kentsel dönüşüm kavramı kentlerin fiziksel, kentin kullanıcısı, kentin ekonomisi ve çevresel yapıların iyileştirilmesi amacıyla yapılan yeniden yapılandırma süreci olarak tanımlanmaktadır. Kentsel dönüşüm ile birlikte yaşam kalitesinin artırılması hedeflenmiş, kentte yaşamını sürdüren kullanıcıların bütünleşmesini amaçlayan ve kentin altyapı sıkıntılarını çözmeyi hedefleyerek yapılan projelerdir (Yüceer, 2024). Kentlerin dokusuna uygun olarak yapılan dönüşüm projeleri başarılı bir dönüşüm

projesi olarak adlandırılmaktadır. Yapılan dönüşüm projeleri kentin sosyo-ekonomik durumuna uygun olacak şekilde ve işlevini yitirmiş olan yapıların yeni kent kullanıcısının ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yapılması sonucunda başarılı bir dönüşüm projesi olarak adlandırılmaktadır (Santos ve Ramalhete, 2024).

Kentsel dönüşüm kavramı fiziksel olarak sağlıklılaştırma süreci olmasının yanında kentlinin ihtiyaçlarını da göz önünde bulundurarak sürdürülebilirlik, toplumsal kapsayıcılık, katılımcı planlama ve mekânsal adalet olarak belirli ilkeleri benimsemesi hedeflenmektedir (Said ve Dindar, 2024).

Kentsel dönüşüm kavramı fiziksel ve çevresel sorunları çözmeye, yaşam koşullarını geliştirme, sürdürülebilir çevreler oluşturma ve sosyo-ekonomik ilerlemeleri desteklemek amacıyla yapılır. Bu sorunların temelinde kullanıcıların talep ve ihtiyaçlarına güncel çözümler bulma gereksinimi yatar. Bu sorunları çözerken kentsel dönüşüm kavramının kullandığı 3 temel ilke bulunmaktadır. Bunlar; planlama, tasarım ve koruma ilkeleridir (Polat, 2005). Bu ilkeler doğrultusunda tasarlanmış olan kentsel dönüşüm projeleri kullanıcı istek ve ihtiyaçlarına büyük oranda cevap verebilme potansiyeline sahip dönüşüm projeleri olarak kabul edilmektedir. Bu dönüşüm projeleri kullanıcı isteklerine cevap vermenin yanında yerinde yapılmış olan dönüşüm projeleri olur. Bu dönüşüm projeleri yerine uygun olarak yapıldığı için her bölge için kendine özgün bir karakter taşımaktadır.

Dönüşüm projeleri büyük, orta ve küçük olmak üzere üç ana kategoride incelenir. Büyük dönüşüm projeleri kent ya da bölgesel merkezlerde yapılan bölge içerisinde çok sayıda fonksiyon bulunduran karmaşık yapıları içerir. Orta ölçekli projeler kentin potansiyel gelişim alanları, kent merkezi ve çevresinde yoğunlaşmış olan yerlerde yapılan dönüşüm projeleridir. Orta ölçekli dönüşüm projeleriyle yeni kent merkezlerinin oluşması sağlanabilmektedir. Küçük projeler ise kentin özel kimliğine sahip bölgelerde yapılan dönüşüm projeleridir. Küçük projeler genellikle kentin tarihi yapılarının işlev değiştirmesine olanak sağlayarak kente stratejik etki sağlamaktadır. Küçük projelerin ortak özelliği ulaşılabilirliğinin kolay olmasıdır. Örnek verilecek olursa oteller, iş merkezleri, eğlence alanları ve alışveriş merkezleri küçük projelere örnek olarak verilebilmektedir (Erden, 2003).

Tablo 2.1’de gösterildiği gibi küçük ölçekli, orta ölçekli ve büyük ölçekli dönüşüm projeleri kıyaslanması hedeflenmiştir. Burada bulunan konumları, yapı cinsi ve yapılan projede fonksiyonların cinsleri hakkında bir karşılaştırma yapılmıştır.

**Tablo 2.1.** Küçük, orta ve büyük ölçekli dönüşüm projeleri karşılaştırılması. (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

|                                 | Fonksiyon                | Konum                       | Yapı Cinsi             |
|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------------|
| Küçük Ölçekli Dönüşüm Projeleri | Tek fonksiyon            | Özel kimliğe sahip bölgeler | Konut veya Ticaret     |
| Orta Ölçekli Dönüşüm Projeleri  | Fonksiyon farkı olabilir | Potansiyel gelişim aksı     | Konut+Ticaret olabilir |
| Büyük ölçekli dönüşüm projeleri | Çok sayıda fonksiyon     | Kent veya bölgesel Merkez   | Karmaşık yapı          |

### 2.3.1. Dünya’da Kentsel Dönüşümün Tarihçesi

Kentsel dönüşüm kavramı ilk olarak II. Dünya Savaşı sonrasında kentsel çöküntü alanlarının yeniden işlevlendirilmesi ve kente katılması amacıyla ortaya çıkmıştır. Avrupa ve Amerika’da savaşın etkilerinden hasar gören kent alanları büyük ölçekli bir dönüşüm ihtiyacına girmiştir. Bu dönüşüm projeleri fiziki olarak kenti yenilemeyi ön plana koymuş, sosyal boyutlar ise fiziki yenilemeye oranla daha arka planda kalmıştır (Roberts ve Sykes, 2000).

1960 ve 1970’li yıllarda Batı Avrupa’da ortaya çıkan “urban renewal” (kentsel yenileme) politikaları, düşük gelire sahip kentlilerin yaşadığı alanların yıkılarak yerine daha modern yapıların yapılmasını hedeflemiş ve bu durum kentte yaşayan kullanıcıların toplumsal olarak dışlanmasına ve mekânsal eşitsizliklere neden olmuştur. Bu dışlanmalar sonucunda kentsel dönüşüm projeleri tasarlanırken daha bütüncül ve sosyal boyutlarını da içeren yaklaşımlara evrilmiştir (Couch, Fraser ve Percy, 2003).

1990 ve 2000’li yıllarda ise kentsel dönüşüm olgusu sadece fiziki bir dönüşüm değil aynı zamanda sosyal boyutlarını da düşünen bir algı olarak gündeme gelmiştir. Bu yıllarda yapılan dönüşüm projelerinde fiziki yenilenmenin yanında ekonomik canlanma, sosyal uyum, sürdürülebilirlik ve kültürel mirasın korunması gibi hedeflerde düşünülmeye başlanmıştır. Bu değişimle birlikte Avrupa Birliği dönüşüm projelerinde katılımcı planlama, yerel kalkınma ve sosyal kapsayıcılık ilkelerini temel ilkeler haline getirmiştir (Said ve Dindar, 2024).

2000 ve 2025 yılları arasında ise fiziksel yenilenmenin yanında iklim değişikliği sorunu, toplumsal eşitsizlik ve teknolojik gelişmeler sonucunda yeniden şekillenmiştir. Bu şekillenme toplumu, kültürü ve çevreyi içine alan bütüncül bir yaklaşım anlayışını benimsemektedir (Habitat, 2016).

### **2.3.2. Türkiye’de Kentsel Dönüşüm’ün Tarihçesi**

Türkiye’de kentsel dönüşüm kavramı ilk olarak 1980’li yıllarda gecekondu bölgelerinin düzenlenmesi ve rant kavramının değerlendirilmesi amacıyla gündeme gelmiştir. 1999 yılında meydana gelen Marmara Depremi’nden sonra kentsel dönüşüm kavramı daha çok gündeme gelmiştir. İstanbul gibi büyükşehirlerde bulunan güvensiz yapı stoğunun fazlalığı ve plansız yapılaşmaların çok fazla olması sebebiyle kentsel dönüşüm kavramı zorunluluk haline gelmiştir (Yüceer, 2024).

1980 ve 1990’lı yıllarda Türkiye’de uygulanan kentsel dönüşüm uygulamaları ilk uygulamalar olarak nitelendirilmiş ve bütüncül planlamadan uzak kalmış uygulamalar olmuştur. Bu dönemde yapılmış olan uygulamalar imar afları ve toplu konut projeleri üzerinden yürütülmüştür (Uzun, 2003). 2012 yılında yürürlüğe giren 6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun” süreci yasal bir zemine oturtan bir uygulama olmuştur. (Kentsel Strateji, 2014). Sulukule, Fikirtepe ve Tarlabası gibi uygulamalar sosyo-kültürel bağlamdan kopuk ve rant odaklı olmakla eleştirilmiştir. Bu dönüşümlerde ortak özellik düşük gelir grubuna sahip kentlilerin yerinden edilmesi ve kent kimliklerinin yok sayılması gibi olgularla eleştirilmiştir. (Turan, 2015; Balaban, 2012).

Türkiye’de yapılan dönüşüm projeleri başta yapı yenileme odaklı bir araç olarak görülmüş fakat günümüzde sürdürülebilirlik, toplumsal katılım ve kültürel miras gibi ilkeleri göz önünde bulundurarak yapılan dönüşümlere evrilmiştir (Dündar, 2023). Bu evrim ile birlikte Türkiye’de yapılan dönüşüm projeleri atıl alanları dönüştürdüğü ve kente kazandırdığı için daha önemli hale gelmiş olmaktadır.

### 2.3.3. Almanya’da Kentsel Dönüşüm’ün Tarihçesi

İkinci Dünya Savaşının kaybedilmesiyle birlikte kente akın eden sığınmacıların yoğunluğuyla birlikte endüstriyel tesisler tahrip olmuş, yoğun nüfus artışıyla birlikte teknik alt yapıda çökmeler gerçekleşmiştir.

Tablo 2.2 ile Federal Almanya ve Alman Demokratik Cumhuriyeti arasında yönetim açısından bulunan farklılıkların gösterilmesi hedeflenmiş daha sonra ise bu yönetim farklılıklarının kente etkileri ile kullanıcının karşılaşmış olduğu avantaj ve dezavantajlar detaylı şekilde açıklanması hedeflenmiştir. Yönetim farklılıklarından ortaya çıkan sonuçlar kenti sosyal ve ekonomik olacak şekilde etkilemiş ve bu etkileşimler kentin gelişmesinde önemli etkiler haline gelmiştir. Alman Demokratik Cumhuriyeti daha planlı bir yönetim benimserken Federal Almanya daha gündelik bir yönetim anlayışı benimsemektedir. Bu durum ise Federal Almanya’yı olumsuz yönde etkilemiştir.

**Tablo 2.2.** Federal Almanya ve Alman Demokratik Cumhuriyeti yönetim anlayışları (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

| <b>Federal Almanya</b>           | <b>Alman Demokratik Cumhuriyeti</b>        |
|----------------------------------|--------------------------------------------|
| Batı’ya Entegre Edildi           | Doğu’ya Entegre Edildi                     |
| Federal Yönetim                  | Merkezi Yönetim                            |
| Pazar Ekonomisi                  | Planlı Ekonomi                             |
| Özel Sektör veya Kamu Etkileşimi | Kamulaştırılmış Gayrimenkul/Planlı Ekonomi |

### *Yeniden İnşa Edilme Dönemi (1950-1959):*



**Şekil 2.2.** Savaş sonrası Hamburg kentinin fotoğrafı. (United States Holocaust Memorial Museum. (n.d.). *Ruins of a European city after World War II* [Photograph]. U.S. Holocaust Memorial Museum Collections.)

Şekil 2.2’de görüldüğü gibi savaş sonrasında kentte bulunan bir çok alan büyük tahribata uğradı, kent neredeyse yok edilme aşamasına geldi. Bu tahribatlara rağmen kente büyük mülteci göçleri gerçekleşti. Mülteci akınlarının gerçekleşmesiyle birlikte kentte büyük oranda konut ihtiyacı ortaya çıktı. Batı Almanya kentinde eski planlamaya uygun olacak şekilde binalar inşa edildi fakat savaşın yarattığı tahribat ile tarihi kent dokusu yeniden tasarlandı (Strubelt, Gatzweiler, & Kaltenbrunner, 2000).

Alman Demokratik Cumhuriyeti’nde ise sosyal aciliyet ve ulusal ekonomik kriterlerine uygun kesimlerin öncelikli olarak yerleştirileceği toplu konut inşaları yapılmaya başlandı. Bu toplu konut projeleri Devlet Planlama Komisyonu kontrolünde gerçekleştirilerek bu bölgelere ikiden fazla çocuğu olan aileler ya da kendi dairesi bulunmayan genç yeni evli çiftlerin yerleştirilmesi hedeflendi. Bu konutlar apartman blokları şeklinde ve dört bin ila beş bin kentliye yalnızca yerleşim yeri olacak şekilde tasarlanmıştır (Strubelt, Gatzweiler, & Kaltenbrunner, 2000).

### *Kentsel Genişleme Dönemi (1960-1969):*



**Şekil 2.3.** Alman Demokratik Cumhuriyeti’nde inşa edilen toplu konutlar. (Bundesarchiv. (n.d.). *Post-war housing construction in East Germany* [Photograph]. German Federal Archives.

Bu dönemde Federal Almanya Cumhuriyeti için “ekonomik mucize” anlamına gelen gelişmeler yaşandı. Bu dönemde batılı işgal kuvvetlerinden alınan destek ile refah artışı yaşanmıştır. Bunun sonucunda kentte nüfus artışı yaşanmış, konut alanları genişlemiş, endüstri alanları inşa edilmiş, ulaşım sorunu çözülmüş, sağlık ve eğitim hizmetlerinde iyileştirmeler yaşanmıştır (Strubelt, Gatzweiler, & Kaltenbrunner, 2000).

Şekil 2.3’te görüldüğü üzere; Demokratik Alman Cumhuriyeti’nde ise artan ekonomik kriz nedeniyle konut alanlarının gelişimi arka plana atılmış, endüstrileşme fikri ise ön planda tutulmuştur. Kentleri çevreleyen tarım alanları ise konut alanı olarak tasarlanmış, eski binalar yıkılıp yerine yüksek katlı konut binalarının yapımına başlanmıştır. Konut alanları ve çalışma alanları belirgin şekilde ayrılmış dönemin sembolü olan yüksek katlı kiralık konut binaları ortaya çıkmıştır (Strubelt, Gatzweiler, & Kaltenbrunner, 2000).

#### *Kentsel Yenileme Dönemi (1970-1979):*

Yaşanan ekonomik mucize ile refah seviyesi artan Batı Almanya 1970’li yıllarda petrol kriziyle ekonomik bir sarsıntı yaşamıştır. Ekonomik mucizenin sebep olduğu hızlı gelişme ve yayılma yavaşlamıştır. Bu yavaşlama sonucunda kültürel mirasın korunmasını amaçlayan bir sistem oluşturulmuştur (Strubelt, Gatzweiler, & Kaltenbrunner, 2000).

Doğu’da ise, konut sorunu çözülmüş ve bununla birlikte kent merkezi terk edilmeye başlanmıştır. Kent merkezinden yoğun göç olması sebebiyle kent merkezinin karma kullanıma dönüştürülmesine yönelik çalışmalar planlanmış ve bu planlamalar dahilinde uygulamalar yapılmaya başlanmıştır (Strubelt, Gatzweiler, & Kaltenbrunner, 2000).

#### *Kentsel Yeniden İnşa Edilme Dönemi (1980-1989):*

Batı Almanya’da bu dönemde yeniden inşa edilme anlayışı gerekli durumlarda eski binalar için tamamen korunarak gerektiğinde ise aslına sadık kalacak şekilde yeniden inşa edilerek sağlanmıştır. Bu anlayış ile birlikte kent merkezinin ve kent çeperinin tamamen yenilenmesi hedeflenmiştir. Yeniden inşa anlayışı ile birlikte kentli, kent

merkezinine yönlendirilmiş ve bu yönlendirme ile birlikte kentin refah seviyesinin yükseltilmesi amaçlanmıştır (Strubelt, Gatzweiler, & Kaltenbrunner, 2000).

Doğu'da ise, konut yapımında tasarrufa gidilmesi anlayışı benimsenmiş, bu tasarruf anlayışı sonucunda konutların kalitesinde düşüşler yaşanmıştır. Tasarruf anlayışıyla birlikte birçok inşaat yarım kalmış veya yıkılmıştır. Yıkılan binalar yerine konut sorununa çözüm bulunması amacıyla prefabrik binalar inşa edilmiştir (Strubelt, Gatzweiler, & Kaltenbrunner, 2000).

Batı Almanya ve Doğu Almanya arasındaki yönetimsel farklılıklar kentin yenilenmesine de yansımış bu sebeple iki bölge arasında refah seviyesi farklılıkları meydana gelmiştir. Doğu'da yaşanan tasarrufa gidilmesi anlayışı bölgenin refah seviyesinde duraksamaya ve geri adımlara sebep olurken Batı'da yapılan eski binaların korunarak yeniden inşa edilme prensibi Batı'nın refah seviyesini daha da yükseltmiştir.

*Çok Yönlü Kentsel Kalkınma Dönemi (1990-1999):*



**Şekil 2.4.** Doğu ve Batı Almanya arasında bulunan kültür farklılığı.

1990'ların başında Almanya'nın birleşmesi önemli politik ve sosyal mücadelelere sebep olmuştur. Bu birleşmeyle birlikte iki tarafta olan yaşam standartları arasındaki farklılıklar daha belirgin şekilde ortaya çıkmış ve bu standart farklılıklarının çözülmesi hedeflenmiştir. Bu dengelenmenin sağlanması ve kentsel kalkınmanın sağlanabilmesi amacıyla yatırımcılara ciddi vergi teşvikleri sağlanmıştır (Strubelt, Gatzweiler, & Kaltenbrunner, 2000).

Şekil 2.4'te görüldüğü gibi iki Alman devletinin birleşmesi, refah seviyelerindeki farklılıkları ortaya çıkartmış ve ülkenin doğusunda bulunan refah seviyesini arttırmak amacıyla belirli düzenlemeler yapılmıştır (Kayıkçı, 2003).

#### *Kentsel Rönesans Dönemi (2000-2009):*

2000'li yıllara kadar kent merkezinde yaşayan nüfus sürekli gerilemekteyken 2000'lerden sonra kent merkezine yaşlı nüfusun geri dönüşü görülmüştür. Bu geri dönen nüfus kent merkezine, kültürel faaliyetlere ve sağlık kurumlarına yakın yerleşim yerlerini tercih etmiştir (Reicher, 2005).

Şekil 2.5'te görüldüğü gibi sanayileşmenin durma seviyesine gelmesiyle birlikte kentte kentlilerin kullanabileceği yeni alanlar ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte kentin çeperinde bulunan kırsal alanlar ve kent merkezindeki alanlar bir bütün olarak algılanmaya başlanmıştır. Savaş sonrasında yapılan konutlarda önemli yenileme faaliyetlerinde bulunulmuştur 2000'lerden sonra nitelikli kentsel yenileme faaliyetleri yapılması hedeflenmiştir (Reicher, 2005).



**Şekil 2.5.** Savaş sonrası fotoğraf ve günümüzde dönüşümle varlığını sürdüren yapı. (*Frauenkirche, Dresden – Before and after reconstruction images.* (n.d.). [Photographs].)

Ağustos 2001 yılında kentsel dönüşüm doğu programı yapılmasına karar verilmiş ve bu dönüşümün uygulandığı kentlerde dönüşümün amacı kentin ekonomik ve demografik dönüşümünün üstesinden gelmesidir. Bu amaçların yanında sürdürülebilir bir dönüşüm projesi yapılması hedeflenmiştir (Köktürk & Köktürk, 2007).

Kentsel dönüşüm doğu programı yapılırken belirli eylem alanları belirlenmiş ve dönüşüm bu eylem alanlarına göre yapılmıştır. Bunlar; kentin kurulduğu bölgeler ve tarihi anıtlar bölgesi, kısmi olarak zarar görmüş ve yapısal bozuklukları bulunan eski alanlar, kısmi olarak oturuken eski büyük yerleşme alanları ve boş şekilde duran konutların bulunduğu büyük yerleşim alanlarıdır (Köktürk & Köktürk, 2007).

#### **2.3.4. Kentsel Dönüşüm Yaklaşımları**

Kent; birçok bileşenin bir arada bulunduğu ve yorumlandığı bir mekan, yerleşmedir. Bu bileşenler ekonomik, politik, sosyal ve kültürel bileşenlerdir (Özdeş,1985). Farklı kültürel ve toplumsal yapılardan oluşan yerleşim birimleri bu çeşitlilik doğrultusunda farklılık göstermektedir. Kentlerin karakterleri, kent imajına veya kent kimliğine göre değerlendirilmektedir. Kent kimliği geçmişten günümüze fiziksel veya kültürel unsurların bütünleşmesiyle oluşan bir olgudur (Suher, 1995). Kent imajı ise kentin fiziksel dokusu içerisinde gözlemlenebilen odak noktaları, geniş akslar, sınırlar ve bölgeler aracılığıyla tanımlanmaktadır (Lynch, 1960).

Kentsel kimliğin değişmesinde ve gelişmesinde çevre ve bu çevre içerisinde şekillenen yaşam biçimleriyle birlikte yeniden üretilmesine neden olmaktadır. Bu ilişkiler sürekli olarak değişim ve gelişim içerisinde. Kentlinin çevresiyle kurmuş olduğu bağlantı kentsel kimliğin inşasında belirleyici bir rol oynamakta ve kentlinin kimliği ile kent arasında etkileşim kurmaktadır. Kent kimliğinin oluşmasında toplumsal unsurlar etkili olduğu kadar kentsel mekanı tasarlayan aktörlerin de etkisi bulunmaktadır. Mekanı tasarlayan aktörler kullanıcının istek ve ihtiyaçlarına cevap verecek mekanlar tasarlarken kent kimliği hakkında da önemli alanlar oluşturmayı amaçlar. Kenti anlayabilmek için günümüze bakmak yeterli olmamaktadır, geçmişten günümüze kentin değişim ve gelişimi kent kimliği hakkında önemli bilgiler vermektedir (Güvenç, 1991).

Kentsel koruma anlayışı ve koruma politikası içinde korunma durumundaki ögeler kentin kimliği, kentin profili ve kentin imgesi olarak tümüdür ve bu bütünlük her kent için özgün bir karakter ortaya koyar. Buradaki hedef her ögenin korunması değildir. Amaç çevreleriyle ilişki ve etkileşim bütünlüğünü bozmadan korunmalarını sağlamaktır (Suher, 1995). Kent kimliğini oluşturan ögeler belirlenirken çevrenin doğru bir şekilde tanımlanması gerekir. Sosyo-kültürel yapı, toplumsal yapı, doğal çevre ve yapma çevrenin birbirleriyle ilişkileri sonucunda oluşan kent kimliği bir bütün olarak ele alınmalı ve değerlendirilmelidir.

#### *Kentsel Dönüşüm Bileşenleri/İçerikleri :*

Kentler içerisinde birçok unsuru barındıran alanlardır. Bu sebeple kentler hakkında tek boyutlu tanımlamalar yapmak imkansızdır. Kente etkisi olan her faktörün kendi içerisinde değerlendirilmesi gerekmektedir (Kayasu, 2003). Gelişmekte olan her kentin temel mekanizmaları bulunmakta ve dönüşüm süreci bu mekanizmalar aracılığıyla ilerlemektedir. Gelişim aşamasında olan kentlerde insan ile o kentin ekonomik, sosyal ve doğal yapısı entegre olacak şekilde ekolojik ilkeler üzerine kurulmalıdır (Arabulan, 2015).

Kentsel dönüşüm bileşenleri, dönüşüm süreci incelenirken ya da bir kent sistemi değerlendirilirken göz önünde bulundurulması gereken unsurlardır. Bu bileşenler ise; Ekonomik, sosyal, ekolojik, yenilikçi ve kimlik bileşeni olmak üzere beş çeşit bileşenden oluşmaktadır. Her bileşen eşit derecede öneme sahiptir, herhangi bir bileşenin diğerinden önemli olduğu bir durum bulunmamaktadır (Demirsoy, 2006).

#### *Ekonomik Bileşen:*

Projenin kendini finanse edebilmesi ve kentin ekonomik olarak canlanması açısından önemli bir faktördür. Ekonomik bileşen, sosyal bileşen ya da ekolojik bileşenden daha önemli bir konuma sahip değildir. Her bileşenin eşit derecede dikkate alınması gereklidir. Kentsel dönüşüm uygulamaları birçok nedenden kaynaklanmaktadır. Bunlar ekonomik değer kayıpları, yoğun ve sağlıklı yapılaşma gibi nedenlerdir. Aynı zamanda küresel ölçekte artan rekabet ortamıyla birlikte kentler arasında rekabet durumları da ortaya çıkmaktadır. Bu durum kentlerin farklı proje süreçleriyle yeniden şekillendirilmesini ve üretilmesini sağlamaktadır (Alp, 2005).

### *Sosyal Bileşen:*

Sosyal yapı, kentin kullanıcısı olan insanların kenti ne kadar kullandığı, kent hakkındaki memnuniyetleri, kente duydukları aidiyet duygusu ve mekana katkı sağlama gibi özelliklerini de içerir. Fiziksel çevre oluşturulurken, doğal koşulların getirdiği sınırlandırmaları göz önünde bulundurulmak zorundadır. Bu sınırlandırmalar karşısında günün teknolojik, ekonomik ve sosyal durumu, toplumun tercihleri, dini inançları, eğitim durumları vs. gibi bir dizi faktörü yansıtır. Dönüşüm projesi yapılırken kentin kullanıcısının istek ve ihtiyaçları tespit edilmeli ve doğal sınırlamalar doğrultusunda bu istek ve ihtiyaçlara karşılık verilmesi gerekmektedir. Çevre ile etkileşim içerisinde olan kullanıcı hem çevreyi etkiler hem de çevreden etkilenir. Bu sayede kültürel bir etkileşim sağlanmış olunur (Çöl, 1998).

Sosyal bileşenin göz ardı edilmesi durumunda, yaşamayan alanlar oluşması, kentin bu bölümünün terk edilmeye bırakılması gibi durumlarla karşılaşılması söz konusu olmuştur. Bu gibi durumları engellemek için kentin kullanıcısının ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde tasarımlar yapılmalıdır. Sosyal bileşen her bileşenin olduğu kadar dönüşüm projelerinde önemli bir faktör olarak gözükmektedir. Sosyal bileşen sayesinde kentte yaşanan alanlar ortaya çıkmaktadır.

### *Ekolojik Bileşen:*

Ekolojik faktör, kentsel dönüşüm projelerinde sıklıkla göz ardı edilen bir bileşendir ve bu ihmal, sürdürülebilir kentlerin oluşumunu engelleyebilir. Her kentin kendisine özgü bir doğal çevresi ve topografik yapısı bulunmaktadır. Bu sebeple iki farklı yerde yapılmış olan dönüşüm projeleri her kent için aynı etkiyi vermemektedir. Dönüşüm projeleri yapılırken kentin iklim yapısı, topografik özellikleri ve doğal çevresi göz önünde bulundurularak dönüşüm projeleri yapılmalıdır. Aksi halde yerine uymayan dönüşüm projeleriyle karşılaşmak mümkündür. Bu şekilde yapılmış olan projeler yerinde yapılmış dönüşüm projeleri olarak kabul edilemez (Birsen, Polat, Yılmaz, 2003).

Dönüşüm alanlarının yeniden değerlendirilmesi sürecinde, genel yaklaşımların ötesinde, mekanın doğal özelliklerine odaklanan, fiziksel, tarihsel, sosyo-kültürel ve

ekonomik unsurları içeren bütüncül bir yaklaşımla oluşturulan sürdürülebilir projelerin uygulanmasıyla yaşanabilirlik sağlanabilir.

#### *Yenilikçi Bileşen:*

Bu bileşen ile birlikte gelişen ve değişen kentin ihtiyaçlarına cevap vermek amaçlanmaktadır. Fiziksel, ekonomik, toplumsal, altyapısal ve çevresel ihtiyaçlar geçmişten günümüze kadar değişim sağlayabilir. Bu bileşende dikkat edilmesi gereken unsur değişimlere cevap verirken geçmişten günümüze gelen kültürün yok sayılmaması ve unutulmaması gerektirir.

#### *Kimlik Bileşeni:*

Her kentin kendine özgü bir kimliği vardır. Bu kimlik, doğal özelliklere, kültürüne ve kullanıcılarına bağlı olarak değişiklik gösterir. Kullanıcının eğitim durumu ve kültürü de kimliğin belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu sebeple dönüşüm projeleri de her kentin kimliğine uygun olarak yapılmalıdır. Kentin kimliğine uygun olarak yapılmayan dönüşüm projeleri kullanıcıların istek ve ihtiyaçlarına karşılık vermediği için kentler terk edilip atıl alanlara dönüşebilir (Gündüz, Taner, 2001). Kimlik bileşeni sayesinde her kentin kendine özel durumları bulunmaktadır.

### **2.3.5. Kentsel Dönüşüm Yöntemleri**

Şekil 2.6’da görüldüğü gibi kentsel dönüşüm amaçlarına göre farklı yöntemler ile gerçekleştirilmektedir. Söz konusu yöntemlerin dört tanesinin üzerinde daha fazla durulduğu görülmektedir. Bunlar yeniden geliştirme, rehabilitasyon, entegrasyon ve yeniden canlandırma olarak dört farklı amaca hizmet etmektedir. Bu yöntemler farklı yöntemlerle yapılarak dönüşüm projelerinde çeşitliliğe sebep olmaktadır. Bu yöntemlerde var olan farklılıklar kentsel dönüşümde farklı amaçlara hizmet etmektedir. Bu amaçlar doğrultusunda kentsel dönüşüm kullanıcı isteklerine cevap verme amacı sağlamaktadır. Dönüşüm yöntemleri amacına göre farklılık göstermekle birlikte bazı dönüşüm yöntemlerinin ortak özellikleri de bulunmaktadır. Bu bağlamda yeniden geliştirme yöntemi ve yeniden canlandırma yöntemi birbirine karıştırılmaktadır. Yöntemleri birbirinden ayıran yöntemler olduğu kadar benzer yönleri de bulunmaktadır.

### *Yeniden Geliştirme (Redevelopment):*

Kentler zaman içerisinde fiziksel faktörler kadar sosyal ve ekonomik açıdan da değişim geçirmektedir. Bu değişimler sonucunda plansız yapılaşmalar, sosyal problemler ve yetersiz altyapılar meydana gelmektedir. Bu sorunların ortadan kaldırılmasıyla kentlerin sürdürülebilirliği sağlanmaktadır. Yeniden geliştirme yöntemi kentsel dönüşüm yöntemleri içerisinde en kapsamlı ve müdahaleci olan yöntemdir (Uzun,2018).

Bu yöntem ile mevcutta yerinde bulunan yapı yıkılarak yerine yeni yapı yapılması amaçlanmaktadır. Bu yıkıp yeniden yapma sonucunda kentin fonksiyonel, fiziksel ve sosyal açıdan yeniden düzenlenmesi amaçlanmaktadır. Bu yöntem işlevini yitirmiş alanlarda veya riskli yapıların çoğunlukta bulunduğu çöküntü alanlarında kullanılmaktadır. Bu yöntem ile sadece yapıların yeniden planlanması değil aynı zamanda altyapının, ulaşım sistemlerinin ve kamusal alanlarında yeniden planlanması hedeflenmektedir (Türkün, 2011).

Bu yöntem kentten çekilen sanayi tesislerinin boşalttığı çöküntü alanlarında, afet riski taşıyan yerleşim alanlarında ve gecekondü bölgelerinde uygulanmaktadır. Uygulama sürecine kamusal müdahale ile başlanır ve özel sektörün devreye girmesiyle projeler şekillenir. Bu dönüşüm yönteminde süreç ilk olarak maliklerle uzlaşma görüşmeleriyle başlar, bölgenin tahliye edilmesi sağlanır, yıkım işlemleri tamamlandıktan sonra yeniden inşa edilme aşamalarına başlanmaktadır (Keleş, 2012).

Yeniden geliştirme yönteminin olumlu özelliklerinden birkaçı; altyapı yenilenir, konut kalitesi artar ve kentsel rant değeri yükselir. Fakat bu kentsel dönüşüm yöntemi ile düşük gelir gruplarının projeden dışlanması ve yerinden edilmesi, kimliksizleşen kentler ve kültürel mirasın zarar görmesi gibi eleştirilerde de bulunmaktadır.

Bu kentsel dönüşüm yöntemi ile fiziksel olarak risk taşıyan alanlarda etkili ölçüde pozitif yönlü sonuçlar doğurmak mümkündür. Fakat bu yöntem sadece fiziksel olarak değil sosyal sürdürülebilirlik ilkeleriyle birlikte ele alınması gerekmektedir. Kültürel değerlerin korunması ve yerinden edilmelerin engellenmesi sonucunda daha bütüncül bir dönüşüm projesinin yürütülmesi amaçlanmaktadır (İnal-Çekiç, Kozaman-Aygün

& Bilen, 2024). Kullanıcı istek ve ihtiyaçlarının karşılanması sonucunda bölge yerinde yapılmış bir dönüşüm projesi olarak etkili bir dönüşüm projesi haline gelmektedir.

#### *Rehabilitasyon:*

Bu kentsel dönüşüm yönteminde mevcutta var olan yapı stoğu korunarak kentin iyileştirilmesi hedeflenir. Sürdürülebilirliği öncelikli bir noktaya koyan kentsel dönüşüm yöntemlerindendir. Bu kentsel dönüşüm yöntemi tarihi dokunun ve düşük gelir grubuna sahip kentlilerin yaşadığı alanlarda kullanılan bir yöntemdir. Bu dönüşüm yönteminde yapıların yıkılması yerine mevcut yapı stoğu korunarak iyileştirilmesi amaçlanır. İç ve dış donatıların yenilenmesi, çevresel düzenlemelerin yapılması ve yapısal güvenliğin artırılması hedeflenmektedir (Keleş, 2012). Rehabilitasyon yönteminde fiziksel müdahalelerin yanında aynı zamanda altyapı modernizasyonu, ekonomik kalkınma stratejileri ve sosyal destek hizmetleriyle de bu yöntem desteklenmektedir (Türkün, 2011).

Bu dönüşüm yöntemi düşük gelirli kentlinin yoğun olarak yaşadığı bölgelerde ve tarihi dokunun yoğun olarak bulunduğu konut alanlarında tercih edilmektedir. Bu yöntem ile yapının tamamı yıkılıp yeniden yapılması yerine özgün kimlik korunarak iyileştirme temelini esas almaktadır. Bu yöntem sayesinde İstanbul'da bulunan Süleymaniye ve Balat gibi tarihi dokunun yoğun bulunduğu bölgelerde kültürel mirasın korunması amaçlanarak dönüşüm projeleri gerçekleştirilmiştir (Özden, 2013). Kültürel mirasın korunması bölgenin kültürünü unutmamasını amaçlamaktadır.

Bu yöntemin kullanılması ile yerinden edilme riski azalır ve sosyal bütünlüğün korunması hedeflenmektedir (Uzun, 2018). Bu yöntem kullanılarak yapıların tarihi değerlerinin kaybolması ve mevcut kullanıcıların yaşam alanlarında kalması amaçlanmaktadır. Teknik açıdan iyileştirilmesi mümkün olmayan yapı stoklarında etkili sonuç alınamayabilir ve finansman kaynaklarının sınırlı olması sebebiyle bu yöntem sürecin yavaş ilerlemesine neden olmaktadır (Türkün, 2011). Rehabilitasyon yöntemi ile birlikte bölge güncel sorunlardan arındırılmaya ve kent gelişimine katkı sağlamaya çalışılması hedeflenmektedir.

### *Entegrasyon:*

Sürdürülebilir kentleşme açısından önemli bir kentsel dönüşüm yöntemidir. Bu dönüşüm yöntemiyle sadece fiziksel yapılanma değişmez aynı zamanda sosyo-ekonomik ayrışmaların azalması ve mekânsal izolasyonun engellenmesi hedeflenmektedir. Bu yöntemle duyulan ihtiyacın artma sebebi, alt gelir grubundaki kentlinin sosyal hizmetlere erişim eksikliğinin bulunması, altyapısının yetersiz kalması ve ulaşım bağlantılarının kötü olmasından kaynaklanmaktadır. Bu yöntem ile her gelir grubuna daha eşit bir yaklaşım yöntemi hedeflenmektedir (Theoretical Framework of Inclusive Urban Regeneration..., 2023; The Role of Community Participation..., 2023). Bu yöntem ile doğa temelli ve toplum temelli çözümleri birleştiren modeller, entegrasyonun mekânsal ve sosyal boyutlarını içermektedir. Sosyal altyapı kentte yaşamın sürdüren yaşlı nüfus için aidiyet duygusunu sağlayan bir bileşen olduğu görülmektedir (Ageing in Place and Urban Regeneration..., 2022).

Bu dönüşüm yönteminde mekânsal eşitlik sağlanması, aidiyet duygusunun artırılması, çevresel, sosyal ve ekonomik olarak çok yönlü planlanan bir yöntem olması sebebiyle sürdürülebilir ve uzun vadeli bir kalkınma yöntemi olmaktadır. Türkiye gibi tarihi dokunun çoğunlukta bulunduğu ve yoğun göç alan bölgelerde entegrasyon yöntemi önemli bir kentsel dönüşüm yöntemi haline gelmektedir. Yoğun göç alan bölgeler kültürünü unutmaması için bu yöntem kullanılarak dönüşüm yapılmaktadır.

Bu dönüşüm yöntemine ülkemizden örnek verilecek olursa; İstanbul'da yapılan Galataport projesi örnek verilebilmektedir. Bu projede devletin inisiyatifi ve paydaşlarla yürütülen süreçler dikkat çekmektedir. Ancak katılımcı mekanizmaların sınırları, kamusal çıkar ve sosyal içerik açısından eleştirilmiş; entegrasyon açısından ulaşılması gereken hedeflerin bazı eksiklikleri olduğu belirtilir. (Erbil & Erbil, 2024).

Uluslararası bir örnek verilecek olursa; San Basilio, Roma örneği verilmektedir. Kamu konutlarının düzenlendiği bu projede entegrasyon yöntemi hem sosyal hem fiziksel alanlarda uygulanmıştır hem kamusal-özel mekânların kalitesi artırılmış hem de yerel halkın kullanımına yönelik sosyal alanlar iyileştirilmiştir. Böylece marginal bölgelerde yaşam kalitesi, çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik açısından olumlu etkiler gözlenmiştir (Calvano, Canducci & Rufini, 2023).

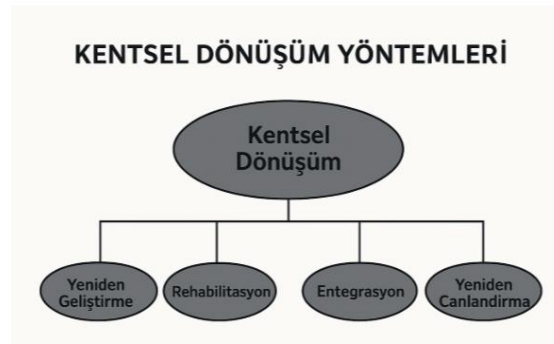
### *Yeniden Canlandırma:*

Kentsel koruma yönteminin gerçekleştirilmesi için geç kalınmış durumlarda kullanılan bir yöntemdir. Bu bölgelerde geçmişte kültürel, sosyal ve ekonomik açıdan canlılıklar yaşanmış fakat günümüze gelene kadar bu özelliklerini kaybetmiş atıl halde bulunan alanların eski haine geri dönmesi için yapılan dönüşüm yöntemidir (Özkul, 2017:7). Bu alanlar atıl hale gelmiş ve geçmişte kentin ekonomisi için önemli yere sahip ama günümüzde ekonomik işlevini yitirmiş alanlardır. Canlandırma faaliyeti ile birlikte eski iş yerlerinin tekrar kullanıma açılmaları sağlanır (Erdere v.d., 2014:3). Kapanan alanların açılmasıyla birlikte kentte sirkülasyon arttırılır, bu durum kente kullanıcı çekmesine yardımcı olmaktadır.

Yeniden canlandırma yöntemi genellikle eski kent merkezi olan yerlere odaklanır ve o bölgelerde uygulanan bir dönüşüm yöntemidir. Bunun sebebi geçmişte var olan ekonomik canlılığı yeniden canlandırmak ve bu sayede kente katkı sağlamasını amaçlamaktadır (Akalin, 2016:291).

Bu dönüşüm yöntemi ile birlikte işlevini kaybetmiş atıl alanlar yeniden kent yaşantısına katkı sağlayacak şekilde dönüşüm yapılması hedeflenmektedir. Yapılan bu dönüşümün kente sosyal ve ekonomik ve ekolojik açıdan katkı sağlayacak ve her kritere eşit şekilde cevap verecek şekilde tasarlanması hedeflenmektedir.

Tablo2.3'te dönüşüm yöntemlerinden kısaca bahsedilmiş ve bu yöntemlerin her dönüşüm projesi için kullanılması halinde ortaya çıkan avantaj ve dezavantajlarından bahsedilerek dönüşüm yöntemlerinden kısaca bahsedilmesi hedeflenmektedir.



**Şekil 2.6.** Kentsel Dönüşüm Yöntemleri (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

**Tablo 2.3.** Kentsel dönüşüm yöntemlerinin avantaj ve dezavantajları (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

| <b>YÖNTEM</b>              | <b>TANIM</b>                                                                                                                | <b>AMAÇ</b>                                                                          | <b>AVANTAJ</b>                                                               | <b>DEZAVANTAJ</b>                                                                 |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Yeniden Geliştirme</b>  | Mevcut yapılar yıkılıp yerine yeni imar planına uygun yapıların inşa edilmesi                                               | -Yapı stoğu yenilenir<br>-Afet riski azalır<br>-Ekonomik değer yaratılır             | -Modern ve güvenli yapılaşma<br>-Kentsel imaj iyileşir<br>-Altyapı yenilenir | -Yerinden edilme riski artar<br>-Sosyal doku bozulabilir                          |
| <b>Rehabilitasyon</b>      | Fiziksel olarak yıpranmış yapıların korunarak iyileştirilmesi; mahallenin genel yapısının korunması esas alınır.            | -Tarihi ve kültürel değerleri korumak, fiziksel koşulları iyileştirmek               | -Kültürel miras korunur<br>-Sosyal bağlar devam eder                         | -Ekonomik getirisi düşük olabilir<br>-Yüksek maliyetli olabilir                   |
| <b>Entegrasyon</b>         | Fiziksel, sosyal, ekonomik ve çevresel öğelerin bütüncül biçimde ele alındığı, sürdürülebilir kentsel dönüşüm yaklaşımıdır. | Sürdürülebilir kalkınma<br>-Toplumsal uyum                                           | -Uzun vadeli etki<br>-Katılımcı planlama sosyal adalet                       | -Planlama süreci karmaşık<br>-Uygulama maliyeti yüksek                            |
| <b>Yeniden Canlandırma</b> | Sosyo-ekonomik çöküntüye uğramış bölgelerin ekonomik, sosyal ve kültürel olarak yeniden canlandırılmasıdır.                 | -Ekonomik ve sosyal hareketlilik yaratır<br>-Kent merkezlerini yeniden işlevlendirir | -Turizm potansiyeli artar<br>-Ticaret ve kültür gelişir                      | -Yerel halkın dışlanma riski ortaya çıkabilir<br>-Ticarileşme baskısı oluşabilir. |

### 2.3.6. Kentsel Dönüşümün Kıyı Alanları İçin Önemi

Geçmişte kentlinin yoğun olarak istihdam sağladığı, yaşadığı kıyı alanları ve liman tesisleri günümüzde işlevini yitirmiştir. Limanların işlevini kaybetmesiyle birlikte bu atıl hale gelen alanlar ortaya çıkmıştır. Kentlinin geçmişte istihdam sağladığı bu alanlar günümüzde kentlinin kullanmadığı alanlar haline gelmiştir. Bu soruna çözüm olarak liman ve kıyı alanları dönüştürülmüş ve tekrar kentlinin kullanabileceği alanlar haline getirilmiştir. Bu sayede kent merkezleri hareketlenmiş, dönüştürülen alanlarda istihdam ve yerleşim olanakları sağlanmıştır. Bu dönüşüm projeleriyle birlikte atıl olarak bırakılan alanlar kentin ekonomik, sosyal, kültürel hayatına katkı sağlaması hedeflenmiştir.

Geçmişte liman olarak kullanılan fakat teknolojinin artmasıyla birlikte kente eski etkisinin bulunmadığı liman alanları ve kıyı alanlarının dönüştürülmesi, bu boş alanların fonksiyonlarında değişimler yapılarak kentlinin kullanabileceği alanlar oluşturulması hedeflenmiştir. Bu farklı kullanımlar konut, restoran, alışveriş kompleksi ve ofis gibi kara temelli fonksiyonlar olabildiği gibi marina, rekreasyon alanları ve su kullanım temelli faaliyetlerden de oluşmuştur (Doğan, E. D. 2006). Bu marina alanlarına örnek verecek olursak İstanbul Büyükçekmece sahilinde geçmişte sahil olarak kullanılan alan marina olarak fonksiyon değiştirmiş ve bu değişimle birlikte bölgede konser alanları, marina hizmeti ve sosyal alanlar oluşturulması sağlanmıştır. Bu dönüşüm kentlilerin kullanabileceği alanların oluşmasını sağlamış aynı zamanda kentin ekonomisine katkıda bulunmuştur.

Kıyı alanları, sahip oldukları stratejik konum, doğal kaynaklar ve ekonomik potansiyel nedeniyle geçmişte ve günümüzde istihdam, yerleşim ve kalkınma açısından önemli alanlar olmuştur. Günümüzde ise kıyı alanları ekonomik rekabet, sermaye hareketliliği ve kentleşme açısından daha önemli bir konuma yükselmiştir. Günümüzde kıyı bölgeleri yatırımcılar için daha cazip hale gelmekte ve bu durum ekonomik dönüşümleri tetiklemektedir. Bu bağlamda, kıyı alanlarının dönüşümü, kentler arası rekabetin şekillenmesinde ve şehirlerin küresel ekonomiye katılımında belirleyici bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır (Doğan, E.D., 2006).

Küresel ekonomiye katılmak isteyen kentler kıyı alanlarında kentsel dönüşüm projeleri yapmaya başlamış fakat bu dönüşüm projeleri yüksek maliyetli planlama ve uygulama aşamalarını da beraberinde getirmiştir. Bu sebeple kıyı alanlarının dönüşümünde kamu-özel sektör ortaklığına dayalı yeni bir organizasyon ortaya çıkmaktadır. Günümüzde kıyı alanlarının önemiyle birlikte daha önce kent merkezlerinde uygulanan kamu-özel sektör ortaklığı günümüzde kıyı alanlarında kullanılmaya başlanmıştır (Doğan, E. D., 2006).

Bu ortaklık modeli ve dönüşüm projesi fiziksel olarak değişimin yanı sıra halkın katılımını esas alan sosyal dönüşüm süreçlerini de içermesiyle mümkündür. Fiziksel değişim ve sosyal katılımın dengesinin sağlanması yerel ve merkezi hükümetlerin görevidir. Bu dengenin çok iyi sağlanması ve halkın alana katılım sağlamasıyla dönüşüm projeleri başarılı olarak nitelendirilebilecektir (Doğan, E. D., 2006).

#### **2.3.7. Kıyı Alanlarında Dönüşümün Ortaya Çıkışı ve Gelişimi:**

Şehrsel yeniden canlandırma konuları savaş sonrasında Batı Avrupa’da ortaya çıkmıştır. Kıyı cephesinin yeniden canlandırılması olgusu ise 1970’lerde Kuzey Amerika’da, 1980’lerde ise Avrupa liman şehirlerinde yayılmıştır (Hoyle ve Pinder, 1992). Limanlar daha derin sulara ve dağıtımın daha kolay olduğu alanlara taşınması zorlanmıştır (Hall, 1993). Limanların daha derin sulara taşınmasıyla birlikte kentler denizden ve denizcilik aktivitelerinden kopmuşlar, modern dönemle birlikte kentsel formlar liman kenti özellikleriyle bağlantısını koparmışlardır (Hoyle ve Pinder, 1992). Coğrafi değişikliklerle birlikte kara ve su şartları açısından modern limanların sayısında artış meydana gelmiştir. Limanların derin sulara taşınmasıyla birlikte liman kentlerinde sosyo-ekonomik değişikliklerin yanı sıra limanın sağladığı istihdam olanağının yok olmasıyla birlikte dikkat çekici derecede değişiklikler meydana gelmiştir (Hoyle ve Pinder, 1992).

Bu üç değişiklikle beraber, geleneksel kıyı cephelerinde geri çekilmeler ortaya çıkmıştır. 1960’lı yıllardan sonra sanayi ve liman alanlarının yeniden yapılanması ve kent kıyılarından çekilmesi ile istihdama dayalı göçler yaşanmıştır. Bu göçler ve geri çekilmeler sonucunda kentin merkezinde yer alan bu büyük ölçekli mekanlar atıl alanlar haline dönüşmüştür.

Kentsel kıyılarda yaşanan bu çekilmelerle birlikte boş ve ıssız alanlarda dönüşüm projeleri için alanlar oluşmuştur. Bu dönüşüm projeleri ekolojik yaklaşımların da temelini oluşturmuştur. Kıyı alanlarının dinlenme, eğlence, konut, alışveriş kompleksi ve restoran gibi fonksiyonlarda dönüştürülmesi, kent alanlarının da gelişmesine olanak tanımıştır (Ergun, 2004). Bu fonksiyonlar haricinde marina ve su kullanım temelli faaliyetlere de olanak tanınmıştır (Hall,1993).

Limanların farklı alanlara taşınmasıyla birlikte kente önemli bir ekonomik gelir sağlayan alanlar boş alanlara dönüşmüş ve istihdam sağlayan alanlar atıl alanlar haline gelmiştir. Bu olumsuzluklar sonrasında liman kenti olan alanlar ekonomik ve istihdama dayalı göçlerle karşı karşıya kalmıştır. Bu yüzden atıl halde bulunan liman alanları dönüştürülerek kent merkezine katkı sağlayan alanlar haline getirilmesi ve kente ekonomik açıdan katkı sağlaması hedeflenmiştir (Breen ve Rigby, 1994).

#### **2.3.8. Kıyı Alanlarının Kentin Gelişimi Açısından Önemi:**

Su ögesi şehirlerin ilk kuruluşlarından beri önemli bir çekim alanıdır. Kent için ekonomik, sosyal ve kültürel katkıları bulunmaktadır. Kıyı su kentleri için kentin kimliğine önemli derecede katkı sağlayan elemandır. Su ve kent ilişkisinin, farklı disiplinlere ait bakış açıları ve farklı coğrafi konumlara bağlı olarak, çeşitli görünüşleri bulunmaktadır (Bruttomesso, 1993).

Su geçmişten günümüze kentler için yiyecek ulaştırma, savunma çizgisi ve su elde etme kaynağı gibi birçok avantajda bulunmuştur. 19. Yüzyıldan itibaren endüstrinin gelişmesiyle birlikte sanayi yapıları su kenarında konumlanmıştır. Sanayilerin su kenarında konumlanmasına örnek verilecek olursa; New York, Cape Town, Londra ve Sydney önemli örneklerden yalnızca birkaç tanesidir (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

Kıtalararası büyük malların taşınmasında deniz ulaşımları kullanılmıştır. Sanayilerin su kenarında yerleşiminin en büyük önceliği gemilerin yüzebileceği derinlikte girişlere sahip olması olmuştur. Kıyının karaya devam eden kesitinde oluşumlar (kumluk, kayalık, uçurum vs.) yerleşimin koşullarını belirlemektedir ( Craig-Smith ve Fagence, 1995).

Kentsel kıyılarda yer alan ticari faaliyetler ve kente kazandırdıkları ekonomik değerler açısından kent için önemli alanlar oluşturmaktadır. Liman kentleri istihdam açısından kente büyük önem sağlarken liman kentlerinde genel bir hareketlilik, aktiviteler görülmektedir. İstihdam sahalarının çeşitlilikleri liman kentlerinde gözlemlenebilmektedir (Craig-Smith ve Fagence, 1995). Sadece endüstrilerin liman aktiviteleriyle doğrudan bir bağlantısı yoktur. Endüstri haricinde liman kentlerinde var olan kullanımlar, turizm ve konutu içermektedir.

Ayrıca su öğeleri manzaralarıyla öne çıkan yerlerin popülerliği, insanların genellikle içinde su özellikleri içeren peyzajlara ait bir estetik tercihe sahip olduklarını göstermektedir. Bugünün turizm olgusu dünyanın genelinde yayılmış ve gelişmiş olan bir gelenek olarak, geleneksel İngiliz deniz kenarı tatiliyle başladığı söylenebilir (Hudson,1996).

### **2.3.9. Ekonomik ve Politik Açıdan Kıyı Alanlarının Önemi:**

1970'lerden beri birçoğu liman kenti olan kıyı kentlerin teknolojik, ulaşım araçlarının ve organizasyon sistemlerinin değişmesiyle birlikte terk edilen alanlara dönüşmesi kaçınılmaz olmuştur. Bu alanlar 20 yıldır geçirdikleri değişim ve dönüşümle diğer kentlerle rekabette kullanabilecekleri potansiyel yerler olmuşlardır (Erkök, 2002).

Kentsel gelişimin sağlanmasında kıyı alanları eşsiz bir bölge oluşturmaktadır. Eski liman alanlarıyla birlikte taşımacılık ve endüstri alanlarının gerilemesi kentin kıyı alanlarından boşluklar yaratmış ve bu boşluklar halkın kıyı kentleşmesine yeniden giriş yapma imkanı kazanmasına sebep olmuştur (Breen ve Rigby, 1994). Limanların atıl alana dönüşmesiyle birlikte bu alanlarda dönüşüm projeleri yapılmış ve işlevinde farklılıklar yaratarak kente sosyal, eğlence ve çevre yönünden fayda sağlayan alanların oluşmasına sebep olmuştur. Kent merkezine doğru büyük oranda genişleme yaşamış olan liman kentleri veya denizden toprak kazanılarak ıslah edilen bölgeler kent için ekonomik ve sembolik olarak büyük önem kazanmıştır (Amin ve Thrift, 1992).

Eski liman bölgelerinin gerilemesinin en temel sebeplerinde taşımacılık kültürünün değişip konteynırlara evrilmesi, liman teknolojilerinin gelişmesi ve gemilerin büyüklüklerinin değişmesiyle birlikte ülke içerisindeki kargo taşıma kültürünün

değişmesidir. Bu değişimlerle birlikte limanlar daha derin sulara ve ülke içi dağıtımın daha kolay olduğu konumlara taşınmasına sebep olmuştur. Bu süreç, kentsel gelişim için yeni bir cephe ortaya çıkarmıştır. Yeni konumlara taşınan limanların olduğu alanlarda altyapı ve ulaştırma-taşımacılık gibi ağlarının da gelişmesi sorunları ortaya çıkmıştır (Doğan, 2006). Kıyı alanları sayesinde kentin, küresel ekonomiye entegre olması sağlanabilmektedir (Ashword ve Voogd, 1990).

Örnek olarak Sydney limanının hepsi suya giriş alanları, halka açık alanlar, eğlence olanakları sağlamaktadır. Sydney kent turizmi ile ayakta durmaktadır fakat kültürel merkez olarak şehrin ekonomik duruma dolaylı yoldan katkı sağlamaktadır. Sydney de yapılmış olan bu kıyı kenti dünyanın geri kalanı tarafından gözlem altına alınacak politik ve kültürel bazı semboller olarak rol oynadığı sahil boyu alışveriş alanı gibi de kullanılabilir (Doğan, 2006).

#### **2.4.Bölüm Sonu Değerlendirme**

Kentsel dönüşüm, yalnızca fiziksel mekânların yenilenmesiyle sınırlı olmayan; sosyal, ekonomik, kültürel ve çevresel boyutları da içeren çok katmanlı ve bütüncül bir süreçtir. Bu süreç, özellikle “yeniden düşünme” (re-thinking) yaklaşımıyla ele alındığında, kentsel yapının mevcut durumu, tarihsel birikimi, kimliği ve imajı üzerine kapsamlı bir yeniden değerlendirmeyi zorunlu kılar. Kent kimliği; tarihsel süreklilik, kültürel öğeler ve toplumsal dinamiklerin etkileşimiyle şekillenir. Dolayısıyla, uygulanan dönüşüm projeleri bu kimliği ya destekleyici ya da tahrip edici nitelikte olabilir (Lynch, 1960). Aynı şekilde, kentsel imaj da kent sakinleri açısından önemli bir algı unsuru olup, dönüşüm süreçlerinden doğrudan etkilenmektedir. Bu imajın göz ardı edilmesi, kentliler nezdinde aidiyet duygusunun zedelenmesine ve mekâna yönelik yabancılaşma hissinin gelişmesine yol açabilir (Lynch, 1960).

Kentsel dönüşüm yaklaşımları, kentlerin zaman içinde değişen ihtiyaçları ve karşılaştıkları sorunlara bağlı olarak dönüşüme uğramıştır. Başlangıçta daha çok fiziksel mekânların iyileştirilmesine odaklanan modeller ön plandayken, günümüzde bu yaklaşımların yerini daha kapsayıcı, sürdürülebilir ve katılımcı anlayışlar almaya başlamıştır (Roberts & Sykes, 2000). Bu çağdaş yaklaşımlar, yalnızca fiziksel çevrenin yeniden düzenlenmesini değil; aynı zamanda toplumsal eşitliğin sağlanmasını,

ekonomik yapının güçlendirilmesini ve çevresel sürdürülebilirliğin gözetilmesini hedefleyerek kentsel gelişimi bütüncül bir perspektifle ele almaktadır.

Kıyı alanlarının dönüşümü, günümüzde yalnızca fiziksel yeniden işlevlendirme süreci olarak değil; aynı zamanda ekonomik kalkınmayı, çevresel sürdürülebilirliği ve toplumsal bütünleşmeyi hedefleyen çok boyutlu bir planlama yaklaşımı olarak ele alınmaktadır. 2015 sonrası literatür, bu dönüşümlerin kültürel mirasın korunması, kamusal erişimin artırılması ve dayanıklı kıyı topluluklarının oluşturulması açısından kritik önem taşıdığını ortaya koymaktadır (Benedict et al., 2022; Dmochowska-Dudek, 2023). Ayrıca kıyı bölgelerindeki dönüşüm girişimlerinin başarılı olabilmesi için yerel paydaşların katılımı, çok ölçekli yönetim modelleri ve uzun vadeli ekonomik/ekolojik stratejilerin bütünleşik biçimde ele alınması gerekmektedir (Çelik et al., 2022). Örneğin Türkiye’de Güzelcehisar sahilinde uygulanan kıyı yürüyüş yolu projesi, yerel halkın katılımı ve doğal mirasın korunması açısından iyi bir örnek sunmaktadır (Çelik et al., 2022). Benzer şekilde, küresel ölçekte "mavi ekonomi" ilkeleri doğrultusunda geliştirilen kıyı ve deniz turizmi stratejileri, sürdürülebilirlik, dirençlilik ve yeniden üretim kavramlarını kıyı dönüşümünün merkezine yerleştirmektedir (Benedict et al., 2022).

Kıyı bölgeleri, kentlerin mekânsal genişleme potansiyelini barındırmakla kalmayıp, aynı zamanda yüksek ekonomik değer yaratma kapasitesiyle de önemli bir rol oynamaktadır. Ancak, bu alanlarda gerçekleştirilen dönüşümlerin kent kimliği ile uyumlu, kamuya açık, erişilebilir ve çevresel sürdürülebilirlik ilkelerini esas alan bütüncül bir yaklaşım çerçevesinde planlanması kritik öneme sahiptir (Smith & Jones, 2019; Lee et al., 2021). Aksi halde, kıyıların giderek özel mülkiyet alanlarına dönüşmesi, toplumsal eşitsizliklerin derinleşmesine ve mekânsal adaletsizliklerin artmasına yol açabilir (Rodriguez & Martínez, 2020).

Sonuç olarak, “yeniden düşünme” (re-thinking) yaklaşımı temelinde kentsel dönüşüm, sadece fiziksel çevrenin iyileştirilmesi değil; aynı zamanda sosyal yapı, kültürel değerler ve kent kimliğinin kapsamlı bir biçimde yeniden değerlendirilerek bütüncül bir şekilde yapılandırılması sürecidir (Anderson & Raco, 2020; Silva et al., 2021). Bu bağlamda, özellikle kıyı alanları gibi stratejik bölgelerde, dönüşüm süreçlerinin

disiplinler arası iş birliği, katılımcılık ve kapsayıcılık ilkeleri doğrultusunda yürütülmesi büyük önem taşımaktadır (Moss & Pendlebury, 2019; Zhang et al., 2022).

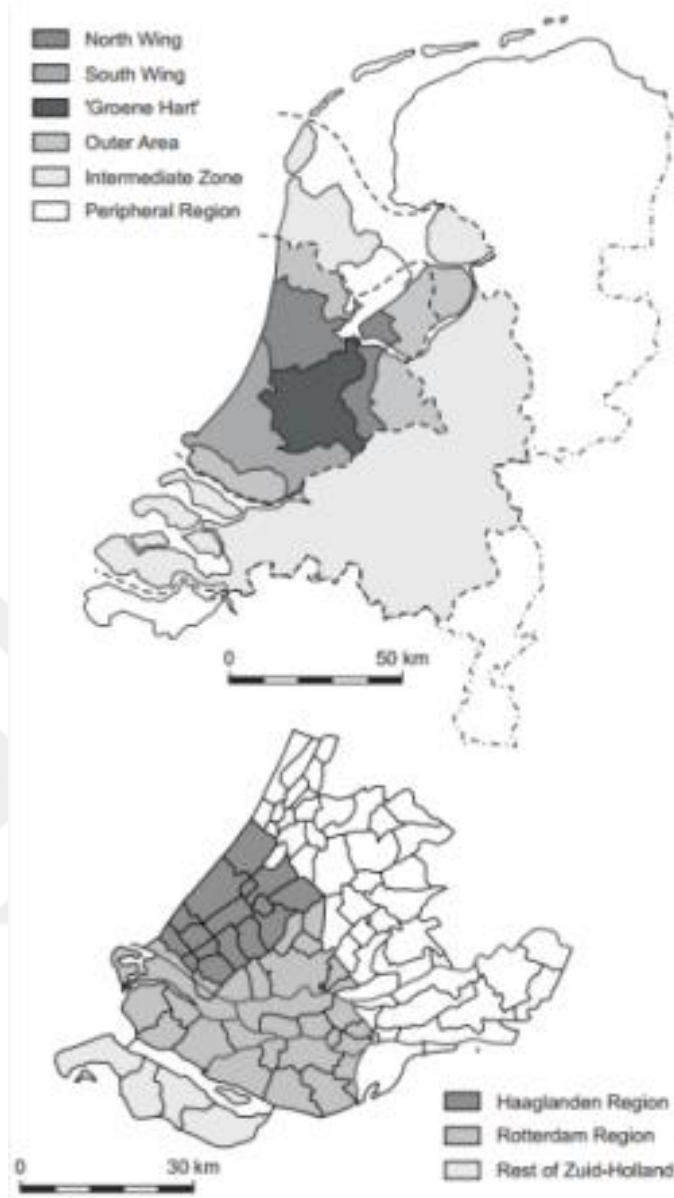
## **2.5. Örneklem**

### **2.5.1. Kop Van Zuid Kentsel Dönüşüm Projesi Örneği (Hollanda)**

Avrupa'nın en büyük liman kenti olan Rotterdam Hollanda'nın batısında kentleşmiş kısmın kenarında at nalına benzer şekilde konumlanmış dört şehirden biridir. Randstad birbirinden farklı çok sayıda işleve sahip şehirleriyle bilinmektedir. Güneyde limana, batıda Kraliyete, kuzeyde havaalanına ve doğuda demiryollarının merkezine sahiptir. Bu alanların ortasında ise “Greenheart” adı verilen yeşil alan bulunmaktadır (Burke, 1996).

Rotterdam her türlü ihtiyaca yakın olması yönünden işçi sınıfı bir şehirdir. Stratejik konumu sebebiyle İkinci Dünya Savaşı'nda ağır bombardımana tutulmuş ve büyük zarar görmüştür. Savaşın ardından yeniden inşa edilen şehir ve limanlar ile yükselişe geçmiş ve çok sayıda göçmen çekmiştir. Ardından gelen limanların taşınması ve modernizasyonu şehirde terkedilmiş araziler ve yüksek işsizlik oranlarına neden olmuştur.

Kentin ekonomik geçmişi fiziksel ve sosyal yapısını da belirlemiştir. Şehir Maas Nehri ile iki farklı parçaya ayrılmış; kuzey bölümünde idari ve ticari işletmeler, oteller, rekreasyon ve kültürel alanlar ve eski popüler mahalleler bulunurken güney bölümünde ise liman işletmeleri ve ilgili sektörler yapılaşmış durumdadır. Sanayi ve liman bölgesinin artan işgücü talebi ile çalışma yerlerinin yakınlarına konutlar inşa edilmiş ve bölge genişletilmiştir. Zaman içerisinde kentin kuzey bölümü idari ve ticari kısmı haline gelip ön plana çıkarken güney kısmı kentin sosyal ve kültürel ihtiyaçlarına cevap verirken geri planda kalmıştır (Engbering ve Miedema, 2001). Ticari kısımların kuzey bölümüne taşınması kullanıcıyı da kuzey bölümüne yöneltmiş bu durum sonucunda güney bölümü kuzeye oranla daha az gelişmiş bir hal almıştır. Bu durum kentin kuzeyinin yoğunluğunu arttırırken güneyin yoğunluğunun azalmasına sebep olmuştur. Güney bölgesindeki yoğunluk azalırken kuzey bölgesinde yoğunluk artmış bu durumda kentin kuzey bölümünde gelişmeye sebep olmuştur.



Şekil 2.7. Rotterdam ve Randstad (Kreukels, 2003).

Şekil 2.7’de görüldüğü gibi 1960’ların sonlarında Avrupa’da banliyöleşme artarak büyük şehirler ayrıcalıklı konumlarını kaybetmeye başlamıştır. Banliyöleşmenin artmasıyla birlikte nüfus kaybı yaşayan Rotterdam işlev kaybı yaşamaya başlamıştır. 1970 ve 1980’li yıllarda kent merkezinde yaşayan insanlar işsizliğin çoğalmasıyla birlikte sosyal yardıma ihtiyaç duyar hale gelmiştir (Cadell, Falk ve King, 2008).

Büyük şehirler politikası; yoksul bölgelerdeki uzun süreli işsizliğin azalması ve eğitimin istihdama destek verecek şekilde optimize edilmesini, kamusal alanlardaki

güvenlik sıkıntısının hem bölge sakinleri hem de turistler için ortadan kaldırılmasını ve şehirdeki yaşam kalitesinin bütün olarak yükseltilmesini amaçlayan bir anlaşma olarak ortaya çıktı (Mak ve Stouten, 2014).

Kop van Zuid, Maas nehrinin güney kıyısında 125 hektarı kapsayan bir yarımadadır. Bölge 1960'lar ve 1970'lere kadar önemli bir liman kentiydi daha sonra liman nehrin akış yönünde aşağı doğru taşınarak orada bulunan bütün faaliyetler kapandı. Bu taşınmanın ardından istihdam sahasının değişmesiyle birlikte bölge terkedildi. Bu terkediliş sonrasında bölge sosyal konut alanı olarak yeniden yapılandırma amacıyla dönüşüm projeleri düşünüldü ancak 1986'da şehir planlama direktörü Riek Bakker tarafından Kop van Zuid, kenti ortaya çıkarma olarak bir proje olarak düşünüldü. Kent merkezine bağlanarak canlı bir kıyı geliştirilirse kentin bütün güney kısmını da geliştirebileceği fark edildi (Cadell, Falk ve King, 2008).



**Şekil 2.8.** Kop van Zuid limanı hava fotoğrafı.

Şekil 2.8'de görüldüğü gibi burada yapılan dönüşüm projesi sadece terk edilmiş bir liman kentini dönüştürmek değil aynı zamanda dönüşüm projesiyle birlikte Rotterdam kentine fayda sağlayacak alanlar oluşturmasını sağlamaktı. Dönüşüm projesinin amaçları kısaca şu şekilde listelenebilir:

- Yeni bir metro hattı ile şehir merkezine bağlamak.
- Karma bir kullanım bölgesi oluşturmak

- Yüksek kaliteli malzemeler kullanmak
- Kentin mevcutta var olan simge yapılarını mümkün olduğunca korumak

Kop van Zuid için 1991 yılında ana plan onaylandı, 1994'te ulusal hükümet tarafından onaylandı. Hükümet Maas nehri üzerinde yapılacak olan Erasmus köprüsü için 150 milyon avro ödeme yapmayı kabul etti ve 1996 yılında köprünün inşası tamamlandı, Erasmus Köprüsü şuan Rotterdam'ın sembolü haline gelmiştir.



**Şekil 2.9.** Erasmus Köprüsü. (Wikimedia Commons. (n.d.). *Aerial photographs of Erasmusbrug (Rotterdam)*. Retrieved from [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Aerial\\_photographs\\_of\\_Erasmusbrug\\_\(Rotterdam\)\)](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Aerial_photographs_of_Erasmusbrug_(Rotterdam)))

Şekil 2.9'da görüldüğü gibi Kop van Zuid'de yapılan yeni metro istasyonu ve tramvay hattıyla birlikte kuzey ve güney daha yakından birleştirilmiştir. Yer altına yerleştirilen metro hattı ile erişebilirlik kolaylaşmış, yaya bağlantıları ise büyük ölçüde iyileştirilmiştir. Kop van Zuid şehir merkezinden birkaç dakikalık uzaklıktadır ve dönüşüm projesiyle yapılmış olan kamusal alanlar yüksek kalitede yapılmıştır. Bu kalitenin yükseltilmesi ile birlikte yüksek gelir elde eden insanların bölgeye çekilmesine ve bölgenin demografik yapısının yeniden dengelenmesine yardımcı olmuştur.

Kop van Zuid dönüşüm projesiyle birlikte bölgedeki istihdam oranı arttırıldı, demografik yapı gelişti ve değişti, liman ve kent merkezi arasında bağlantı sağlandı,

karma bir kullanım olacak şekilde tasarım sağlandı. İstihdam için göç eden nüfus tekrar geri gelmeye başladı. Kentte tasarlanan konut projeleri büyük ölçüde iyi gelir sahibi insanların bölgeye göç etmesine sebep oldu.

Kop van Zuid yenileme projesi, atıl olarak kalan bir alanın kamu yönetimindeki bir projeyle karma bir kullanım alanına dönüştürülerek dönüşüm projelerinin kent için olumlu etkilerini gösteren bir örnek haline gelmiştir. Bu dönüşüm projesiyle birlikte işveren ve işçiler bölgeye çekilmiştir, ekonomik ve sosyal olarak Kop van Zuid projesi kente katkı sağlayan bir dönüşüm projesi olmuştur.

Tablo 2.4’te yapılmış olan dönüşüm projesi hakkında kısaca bilgilendirme yapılmış, dönüşüm projesinde bulunan fonksiyonlardan ve kullanılan dönüşüm yöntemlerinden bahsedilerek dönüşüm projesi hakkında kısaca bilgi verilmiştir.

**Tablo 2.4.** Kop Van Zuid Dönüşüm Projesi (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

| <b>Başlama Yılı</b>                   | <b>Yapıldığı Yer</b> | <b>M<sup>2</sup></b> | <b>Dönüşüm Yöntemi</b>               | <b>Temel Müdahale Alanı</b> | <b>Kamusal Alan Yüzdesi</b> | <b>Fonksiyon</b>                                          |
|---------------------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 1985-1990 planlama<br>1990-2010 inşaa | Hollanda             | 125 Hektar           | Yeniden Geliştirme<br>İşlev Değişimi | Eski Liman Bölgesi          | %15-20                      | Fonksiyon değişikliği<br>(konut, Ticaret, kültür, Turizm) |

### 2.5.2. Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Dönüşüm Projesi Örneği (Avustralya)

İşlevini yitirmiş ve kentte atıl alan olarak bulunan bir alanın yeniden değerlendirilmesi sonucu yapılan dönüşüm projesidir. Sydney’in en kalabalık banliyösü olarak bilinen bu alanda kamusal kullanıma hizmet vermesi amacıyla yeniden canlandırma

yöntemiyle dönüşüm yöntemiyle bir dönüşüm projesi uygulanmıştır (SHFA, 2004). 18.000 metrekaresel bir alan kaplayan park mevcutta olan kuzey ve kuzeydoğusunda bulunan parka bütüncül bir yaklaşım ile ele alınarak tasarlanmış bir parktır. 1840-1920 yılları arasında bölgenin taş rezervinin olması sebebiyle ağır sanayi olarak kullanılan bölge 1950 yıllarına gelinceye kadar altın çağını yaşamıştır. 1950 yıllarından sonra sanayinin gerilemesiyle birlikte kırk yıl boyunca eski sanayi kalıntılarıyla kalmış bir bölge olarak varlığını sürdürmüştür (SHFA, 2004).

1992 yılında bölge kalkındırılmak için dönüşüm projeleri düşünülmüş fakat 1999 yılında Sydney Harbour Foreshore Authority (SHFA) bu görevi devralmış ve karma kullanımlı yapılardan oluşan bir dönüşüm projesi tasarlanmıştır. 2005 yılına kadar Sydney deniz polisi tarafından kullanılan arazi daha sonra kamusal kullanım sağlayan bir park alanına dönüştürülmüştür. Bu dönüşüm projesiyle birlikte benzeri olmayan ve sürdürülebilir bir kentsel kıyı parkı oluşturmak amaçlanmıştır (ASPECT Studios, 2009).

Bu dönüşüm projesi uygulanırken yaya dostu, aktif, canlı ve kamusal kullanım sağlayan mekanlar tercih edilmiştir. Kentin ihtiyaçlarını karşılayacak fonksiyonların bu bölgede yer edinmesi önemli bir öncelik olarak tutulmuştur. Yapılan bu dönüşüm projesiyle birlikte alanın saygınlığı arttırılmaya amaçlanmıştır. Dönüşüm projesinin hedeflerinden bir diğeri ise sürdürülebilir bir dönüşüm projesi yaratmaktır. Dönüşüm projesinin temelde yedi adet hedefi bulunmaktadır ve bu hedefler kamu katılımıyla gerçekleşmiş olan anketlerden yola çıkarak belirlenmiş olan hedeflerdir (ASPECT Sydney P/L, 2006).

Dönüşüm projesine konu olan yedi hedeften ilki esnek kullanım alanlarına sahip olmasını sağlamaktır. Esnek kullanım alanlarına sahip mekanlar oluşturmaktan kastedilen parktaki yeşil alanların çeşitli amaçlar doğrultusunda kullanımının sağlanmasını amaçlamaktır. İkinci hedef ise zenginlik ve çeşitlilik sunan bir park tasarlanmasını sağlamaktır. Kent kullanıcısı bu parkta birbirinden farklı olarak çeşitli bitki topluluklarıyla karşılaşmak istediğini belirtmektedir. Üçüncü prensip ise suya yakın olma durumundan ortaya çıkmaktadır. Suya bakmak ve suya dokunmak isteyen kent kullanıcısının her türlü ihtiyacına karşılık verebilecek bir dönüşüm projesi tasarlanması hedeflenmiştir. Dördüncü tasarım kriteri ise manzaranın kapanmamasını

sağlamak olmuştur. Beşinci olan hedef ise çevresi ile bağlantısının kopmamasını sağlamak olmuştur. Bu hedef ile birlikte çevresi ile bağlantılar sağlayan bir kent parkı olması sağlanmıştır. Bu parkın 14 kilometrelik liman içinde önemli bir eksiklik olduğunu bir eksiklik olduğunun vurgulanması ise diğer bir prensiptir. Son prensip ise sürdürülebilir bir dönüşüm prensibi yaratmak olmaktadır. Sürdürülebilirlik açısından yüzey suları bitkisel sulamada kullanılmak amacıyla biriktirilip dönüşüm projesinde kuraklığa dayanıklı bitkiler kullanılarak su tasarrufu sağlanması amaçlanmıştır (ASPECT Sydney P/L, 2006).



**Şekil 2.10.** Pirrama kentsel kıyı parkı masterplan örmeği. (City of Sydney. (n.d.). *Pirrama Park (formerly Pyrmont Point Park) map*. Retrieved)

Şekil 2.10’da görüldüğü gibi bu dönüşüm projesi sürdürülebilir bir proje olmanın yanı sıra geçmişin izlerini taşıyan bir proje olma özelliğini de sağlamaktadır. Pirrama Parkı alanın geçmiş kullanımına atıfta bulunan, eski iskelenin kalıntılarının tasarımın bir parçası olarak kullanıldığı gözlemlenmektedir. Sert zemin ve yeşil dokunun orantılı

olarak kullanıldığı bu dönüşüm projesinde civarda kalan park alanlarıyla bir bütünlük sağlanmış, su ögesi ise manzara fonksiyonunun yanı sıra içerisine girilebilen ve kullanılabilen alanlar olarak düşünülmüştür. Bu alanlar ile bütünleşik bir dönüşüm projesi yapılması hedeflenmiş ve kullanıcıların her mekanı etkin şekilde kullanması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda yapılan dönüşüm ile kentte atıl alan olarak kalan bölgeler kullanıcının ihtiyaçlarını karşılar niteliğe dönüşmüş ve bölge yaşayan bir kent olarak yeniden kente kazandırılmıştır.

Tablo 2.5'te yapılmış olan dönüşüm projesi hakkında kısaca bilgilendirme yapılmış, dönüşüm projesinde bulunan fonksiyonlardan ve kullanılan dönüşüm yöntemlerinden bahsedilerek dönüşüm projesi hakkında kısaca bilgi verilmiştir.

**Tablo 2.5.** Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Dönüşüm Projesi (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

| Başlama Yılı                      | Yapıldığı Yer | M <sup>2</sup>        | Dönüşüm Yöntemi     | Temel Müdahale Alanı | Kamusal Alan Yüzdesi | Fonksiyon             |
|-----------------------------------|---------------|-----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| 2005-2008 plan<br>2008-2010 inşaa | Avustralya    | 11.000 m <sup>2</sup> | Yeniden Canlandırma | Eski Liman Bölgesi   | %100                 | Fonksiyon değişikliği |

### 2.5.3. King's Dock Kentsel Dönüşüm Projesi Örneği (İngiltere)

2. Dünya Savaşı'yla birlikte Liverpool limanlar büyük ölçüde işlev kaybı yaşamış bu işlev kaybı sonucunda ise kent ekonomik ve sosyal anlamda çöküş sürecine girmiştir. 1930'lu yıllarla birlikte kent merkezleri boşalmaya başlamış ve dönem için önemli bir konuma sahip olan İngiltere'de bu olaylardan olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu olumsuzluklarla birlikte Liverpool'un karakteri hızla değişmiş ve kentte çok sayıda

çöküntü alanları oluşmuştur. 2000’li yıllarla birlikte ise çöküntü alanların kalkındırılması için bölgesel kalkınma ajansları, kent yenileme şirketleri, ulusal yatırımcılar, halkın katkıları, merkezi ve yerel yönetimler ile birlikte yükseliş dönemi yaşanmıştır. 2008 yılında Avrupa Kültür Başkenti seçilmesiyle birlikte, yenileme ve dönüşüm çalışmaları ivme kazanmıştır (Eraslan, 2007, 69).



**Şekil 2.11.** Liverpool Kent Merkezi Yenileme Grubu’nun belirlediği temel uygulama alanları. (n.d.). (Fotoğraf).

King’s Dock 18. Yüzyılın başlarında gelişen bir liman bölgesidir. Bu bölge 1972 yılında kullanımı durdurulan güney limanının olduğu bölgedir. Bölgede hangar ve depolama alanları bulunmakla birlikte 14.6 hektarlık alanıyla şehir merkezinde bulunan atıl bir alan haline gelmiştir. Dönüşüm projesi yapılana kadar büyük ve boş bir alan olarak kalan bölge 1980 yılında otopark ve özel günlerde gösteri alanı olarak kullanılmaktadır. Dönüşüm projesiyle birlikte kentin istek ve ihtiyaçlarına cevap vermesi aynı zamanda kentin ekonomisine katkı sağlaması amaçlanmıştır (Regional Development Agencies Act 1998).

1998 yılında kabul edilen kanun ve devamında çıkarılan kanunlarla birlikte Konut ve Toplum Ajansı kurulmuş, kurulan bu ajans ile birlikte kentsel dönüşüme girmesi gerek bölgelerin konumları belirlenmiştir. (Housing and Regeneration Act of 2008). Şekil 2.11’de görüldüğü gibi Konut ve toplum ajansı ile birlikte dönüşüm projeleri hız kazanmış ve çöküntü alanı olarak kalan King’s Dock Limanı ekonomik yönden kente katkı sağlayacak şekilde yenilenmesi amaçlanmıştır (Yılmaz, 2018, 28-29).

Dönüşüm projesinin planı 2008 yılında bir şirket tarafından yapılmış ve bölge kentin sosyo-kültürel faaliyetlerine cevap verecek bir merkez haline getirilmesi hedeflenmiştir. Dönüşüm projesinde açık ve yarı açık alanlar oluşturulmuş, oluşturulan alanlar yeşil akslarla ve yaya yollarıyla desteklenmiştir.

Yapılan dönüşüm projesiyle birlikte bölgede 12.000 yeni işletme 199.000 iş toplam 3800 hektarlık alan ise tarıma elverişli hale getirilmiştir. Bölgede ticari fonksiyonları bulunan alanlar oluşturulmuş ve bu ticari fonksiyonlarının mülkiyeti belediyeye verilerek kentin ekonomisine katkı sağlanmıştır. Kentin turistik, ticari ve sosyal faaliyetleri artmış bu artışlarla birlikte istihdam oluşturulmuş yerel halk kalkındırılmıştır (Eraslan, 2007, 69).

Tablo 2.6’da yapılmış olan dönüşüm projesi hakkında kısaca bilgilendirme yapılmış, dönüşüm projesinde bulunan fonksiyonlardan ve kullanılan dönüşüm yöntemlerinden bahsedilerek dönüşüm projesi hakkında kısaca bilgi verilmiştir.

**Tablo 2.6.** King’s Dock Kentsel Dönüşüm Projesi (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

| Başlama Yılı                     | Yapıldığı Yer | M <sup>2</sup> | Dönüşüm Yöntemi                | Temel Müdahale Alanı | Kamusal Alan Yüzdesi | Fonksiyon             |
|----------------------------------|---------------|----------------|--------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| 2000-2015 plan<br>2015-2023 inşa | İngiltere     | 10 Hektar      | Yeniden Geliştirme Entegrasyon | Eski Liman Alanı     | %25-30               | Fonksiyon Değişikliği |

#### 2.5.4. Confluence Kentsel Dönüşüm Projesi Örneği (Fransa)

Dönüşüm projesi ile bölgenin ticari faaliyetler açısından kente katkı sağlaması amaçlanmıştır. Projenin başlangıcında 7000 olan nüfus proje tamamlandığında

25.000'e çıkması hedeflenmiştir. Bölgede kültürel yapıların yanı sıra konut, eğlence ve ulaşım fonksiyonlarının da bulunması amaçlanmıştır.

Dönüşüm projesi yapılırken bazı ana hedefler belirlenmiş ve dönüşüm boyunca bu hedeflere bağlı kalınmıştır. Bu hedefler

- Sürdürülebilir yapılar yapmak
- Mimari açıdan kaliteye ve özgünlüğe önem vermek
- Yeşil akslarla projeyi desteklemek ve yeşil alanlar ile kuvvetli bir ilişki içerisinde olan kent tasarlamak
- Kentin geri kalanıyla devamlılığı sağlamak ve uyumu bozmamak
- Su ögesi ve yeşil aksı uyumlu bir şekilde tasarlamak
- Alanın ihtiyaç duyduğu fiziksel, çevresel, sosyal ve ekonomik yönlerine cevap verecek niteliklere sahip bir dönüşüm projesi tasarlamak (Auodin, 2005).

Lyon'da gerçekleştirilen bu proje ile karma bir kullanım sağlanmış, bölgede yaşamını sürdüren kentli ile bölgeye yeni taşınan kentli arasında gelir farkının çok belli olmayacak, her gelir grubuna hitap edecek konut çeşitleri ile sosyal denge sağlanmıştır. Bölgede yaşayan kentlilerin fikirleri, sivil toplum kuruluşları ve gönüllülerin fikirlerine danışılmış ve istek ihtiyaçları karşılayacak bir dönüşüm projesi tasarlanmıştır (Lyon Confluence, 2012).

Tablo 2.4'te yapılmış olan dönüşüm projesi hakkında kısaca bilgilendirme yapılmış, dönüşüm projesinde bulunan fonksiyonlardan ve kullanılan dönüşüm yöntemlerinden bahsedilerek dönüşüm projesi hakkında kısaca bilgi verilmiştir. Bu dönüşüm projesi 1999 yılında tasarlanmaya başlanmış ve 2005 yılında uygulamaya geçilmiştir. Büyük bir dönüşüm projesi olmasından kaynaklanarak günümüzde hala uygulamaya devam edilmektedir. Dönüşüm projesinde ana amaç atıl alan olarak kalan yerlerin fonksiyon değişikliği ile kente kazandırılmasını sağlamaktır. Dönüşüm yöntemi olarak yeniden geliştirme yöntemi kullanılmıştır.

**Tablo 2.7.** Confluence Kentsel Dönüşüm Projesi (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

| <b>Başlama Yılı</b>            | <b>Yapıldığı Yer</b> | <b>M<sup>2</sup></b> | <b>Dönüşüm Yöntemi</b> | <b>Temel Müdahale Alanı</b> | <b>Kamusal Alan Yüzdesi</b> | <b>Fonksiyon</b>      |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| 1999-2005 plan<br>2005-günümüz | Fransa               | 150 Hektar           | Yeniden Geliştirme     | Eski Liman Alanı            | %8-10                       | Fonksiyon değişikliği |

#### **2.5.5. Poblenou ve Forum 2004 Kentsel Dönüşüm Projesi Örneği (İspanya)**

1992 yılında başlayan sahilin yeniden kullanılması kararı, dönüşüm projesinin de yolunu açmıştır. Bölgede tasarlanan Olimpiyat Köyü'nün tasarımı ile birlikte marina inşa edilmiş ve sahil bölgesi dönüştürülmüştür. Geçmişte endüstri bölgesi olarak kullanılan alan dönüşüm projesiyle birlikte iş ve konut alanı olarak yeniden tasarlanmıştır (Acebillo, J., 2008).

Bu proje sürdürülebilirlik açısından da bazı sorunlara cevap niteliğindedir. Örneğin; atık su arıtma tesisi, geri dönüşüm ünitesi, termal güç istasyonu gibi önemli alt yapı sistemlerinin de yapımı söz konusu olmuştur. Bu dönüşüm projesinde uluslararası mimarların da katılımı sağlanmıştır. Poblenou Merkez Parkı, Agbar Kulesi, otel projesi, Forum 2004'ü temsil eden yapı, ticari fuar alanı, konut, ofis yapıları, meydan tasarımı, adliye alanı, alışveriş ve eğlence merkezi gibi fonksiyonların hepsini farklı mimarlar tasarlamıştır (Roy, S., & Sowgat, T., 2011).

Bölgede yapılan iki farklı dönüşüm projesi aynı amaca hizmet etmektedir. Bu amaçlar tabloda açıklanmış ve bölgenin kullanıcı isteklerine karşılık veren alanlar oluşturması hedeflenmiştir. Bu dönüşüm projesi ile birlikte kentte kalan atıl alanlar kente hizmet eden alanlar haline dönüştürülmüştür.

**Tablo 2.8.** Poblenou Kentsel Dönüşüm Projesi (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

| Başlama Yılı                     | Yapıldığı Yer | M <sup>2</sup> | Dönüşüm Yöntemi                      | Temel Müdahale Alanı | Kamusal Alan Yüzdesi | Fonksiyon             |
|----------------------------------|---------------|----------------|--------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| 1989-1995 plan<br>1995-2000 inşa | İspanya       | 200 Hektar     | Yeniden Geliştirme<br>Rehabilitasyon | Eski Liman           | %30-35               | Fonksiyon Değişikliği |

**Tablo 2.9.** Forum 2004 Kentsel Dönüşüm Projesi (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

| Başlama Yılı                     | Yapıldığı Yer | M <sup>2</sup> | Dönüşüm Yöntemi                      | Temel Müdahale Alanı | Kamusal Alan Yüzdesi | Fonksiyon             |
|----------------------------------|---------------|----------------|--------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| 1997-2000 plan<br>2000-2004 inşa | İspanya       | 14 Hektar      | Yeniden Geliştirme<br>Rehabilitasyon | Eski Liman           | %40-45               | Fonksiyon Değişikliği |

#### 2.5.6. Wilhemsburg Kentsel Dönüşüm Projesi (Almanya)

Hamburg'un en büyük yüz ölçümüne sahip olan Wilhemsburg bir nehir adasıdır (Avlar & Yılmaz, 2018: 109). 1962 yılında bölgede taşkınların yaşanmasıyla birlikte kentliler büyük oranda göç yapmıştır (Hellweg, 2018:116). Wilhemsburg'ta yoğun olarak işçi sınıfı ikamet etmektedir. Tersaneler, fabrikalar ve demiryollarında çalışan bu kentlilerin çoğu göç geçmişi olan kişilerden oluşmaktadır (Chamberlain, 2020:2).

Wilhemsburg göçmen ve işçi sınıf mahallesi olarak görülmüş ve hiçbir zaman bir konut gelişimine uygun bir yer olarak düşünülmemiştir (Hellweg, 2018: 117).

Wilhemsburg halkı çocuklar ve gençler için daha iyi okullar ve konutlar istediğini bir konferans düzenleyerek yetkililere duyurmak istemiştir. Bunun sonucunda IBA dönüşüm projesinin tamamlanması ve kente yeni bir vizyon katılması amacıyla bölgeye yaklaşık 700 milyon Euro yatırım gerçekleştirilmiştir (Hellweg, 2018:116).

2006 yılında dönüşüm projeleri başlamış ve bu dönüşüm projesiyle birlikte kente yeni bir kimlik kazandırmak kazandırılan bu kimlik ile birlikte kentlinin yaşam kalitesinin artırılması, sürdürülebilir bir kent yaratmak ve kentte yaşayan kentlinin aidiyet duygusunu geliştirmek hedeflenmiştir (Avlar & Yılmaz, 2018: 109).

IBA, 2006 yılında çalışmalarına 70 bina projesi ve 14 sosyal-kültürel projeyle başlamıştır. Bu projeler, modern, çevreye duyarlı ve iklim dostu bir kentsel planlamanın geleceğini yansıtmaya vizyonunu taşımaktadır (Hellweg, 2018: 120). Bölgedeki enerji ihtiyacı, büyük oranda yerel üretimle karşılanmaktadır. II. Dünya Savaşı sırasında sığınak olarak kullanılan Energy Bunker adlı yapının çatı ve güney cephesine güneş panelleri yerleştirilmiş, elde edilen enerjiyi depolamak amacıyla da termal bir depolama sistemi kurulmuştur (Avlar & Yılmaz, 2018: 109). Günümüzde bu bina, yaklaşık 3.000 haneye ısı ve 1.100 haneye elektrik sağlamaktadır. Bölgede inşa edilen yüksek verimli akıllı ev teknolojileri sayesinde, üretilen fazla enerji merkezi olmayan şebekelere aktarılmaktadır.

Buna ek olarak, 1980'lere kadar atık depolama alanı olarak kullanılan Enerji Tepesi'ne 2013 yılında yerleştirilen rüzgar türbini aracılığıyla yaklaşık 4.000 hanenin enerji ihtiyacı karşılanmaktadır (Hellweg, 2018: 121).

2013 yılı dönüşüm projesinin final yılı olarak kabul edilmektedir. Dönüşüm projesiyle birlikte bölgede konut birimi sayısı artmış, ticari alanlar, eğitim kurumları, yaşlılar evi, spor tesisleri, kreş alanları, ticaret parkı, yaratıcı işler için yapılan bir merkez ve yeşil alandan oluşmaktadır (IBA Hamburg, 2019).

Wilhemsburg dönüşüm projesi yapılmaya kadar yaşanılacak bir alan olarak görülmemektedir, kent merkezine yakın bir alanda olmasına rağmen kentlilerin

yaşamayı tercih etmediği bir mekan olarak görülmekteydi. Dönüşüm projesiyle birlikte bölgeye genç nüfusun çekilmesi amaçlanmıştır ve günümüzde kentte yaşayan nüfusun dörtte biri 25 yaş altındadır (Chamberlain, 2020).

Tablo2.10 ile birlikte yapılmış olan dönüşüm projesi hakkında kısaca bilgi verilmiştir. Bu dönüşüm projesinde eski liman bölgesi dönüştürülmüş ve bölgede fonksiyon değişikliği yapılmıştır. Yapılmış olan dönüşüm projesinin yüzde otuz ve kırk arasında bir oranını kamusal alanlar kaplamaktadır.

**Tablo 2.10.** Wilhemsburg Kentsel Dönüşüm Projesi (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

| <b>Başlama Yılı</b> | <b>Yapıldığı Yer</b> | <b>M<sup>2</sup></b> | <b>Dönüşüm Yöntemi</b> | <b>Temel Müdahale Alanı</b> | <b>Kamusal Alan Yüzdesi</b> | <b>Fonksiyon</b>      |
|---------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| 2013-2016 plan      | Almanya              | 49 Hektar            | Entegre Dönüşüm        | Eski Liman                  | %30-40                      | Fonksiyon Değişikliği |

### 2.5.7. Örneklerin Değerlendirilmesi

Verilmiş olan örneklerin ortak özelliği olarak her proje liman kentinin fonksiyon kaybından sonra kentte atıl alan olarak kalan bölgeleri konu almakta ve bu bölgelerin kent ekonomisine, sosyo-kültürel yapısına ve kentlinin istek ve ihtiyaçlarına cevap vermesi amacıyla yapılan dönüşüm projelerini anlatmaktadır.

Projelerde ortak olan diğer bir nokta ise sürdürülebilir bir dönüşüm projesi yaratma amacıyla tasarlanmıştır, bu sayede kendi tüketimlerine yetebilen alanlar oluşturulması hedeflenmiştir. Su ögesinin bulunması ve kentlinin bu bölgeye çekilmesi amaçlanmıştır.

Kentlinin bu bölgelere çekilmesi amacıyla dönüşüme uğrayan bölgelerde ticari akslar, yaya yolları ve yeşil akslar oluşturulmuştur. Ticari alanların oluşturulmasıyla birlikte atıl alan olarak kalan alanlarda istihdam sağlanmış ve kent merkeziyle bağlantı sağlanmıştır. Konut fonksiyonlarının bu bölgelere yerleştirilmesi ile birlikte kentlinin yaşamlarını sürdürebileceği alanlar oluşturulmuştur.

Tablo 2.11 ile birlikte incelenen projeler hakkında ortak düşünceler belirtilmiş, bu bağlamda neden bu projelerin seçildiği ortaya konulmuştur. Farklı bölgelerden seçilen dönüşüm projeleri olmasına rağmen hepsinde işlevini yitirmiş alanların yeniden kente kazandırılması hedeflenmiştir.

**Tablo 2.11.** Dönüşüm projelerinin karşılaştırılması. (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

|                                       | Kop<br>van<br>Zuid | Pirrama<br>Kentsel<br>Kıyı<br>Parkı | King's<br>Dock | Confluence | Poblenou | Forum<br>2004 | Wilhemsburg |
|---------------------------------------|--------------------|-------------------------------------|----------------|------------|----------|---------------|-------------|
| Yerel<br>Kimlik<br>Korundu            | ✓                  | ✓                                   | ✓              | ✓          | ✓        | ✓             | ✓           |
| Karma<br>Kullanım                     | ✓                  |                                     | ✓              | ✓          | ✓        | ✓             | ✓           |
| Eski<br>Liman<br>Alanının<br>Dönüşümü | ✓                  | ✓                                   | ✓              | ✓          | ✓        | ✓             | ✓           |
| Ulaşım<br>Güçlendi                    | ✓                  | ✓                                   | ✓              | ✓          | ✓        | ✓             | ✓           |
| Kamusal<br>Alan<br>Oluştur            | ✓                  | ✓                                   | ✓              | ✓          | ✓        | ✓             | ✓           |
| Fonksiyon<br>Değişikliği              | ✓                  | ✓                                   | ✓              | ✓          | ✓        | ✓             | ✓           |

Ulaşım aksları oluşturularak kent merkezi ve geçmişte atıl alan olarak kalmış bölgeler arasında bağlantı sağlanmış ve kentlinin bu bölgelere erişilebilirliği kolaylaştırılmıştır.

Değerlendirilmiş olan örnekler; farklı bölgelerden seçilmiş olup geçmişte tek bir fonksiyonda kullanılan daha sonra bölgenin işlevini kaybetmesi sonucunda karma kullanıma dönüşen projelerin incelenmesi hedeflenmiştir. Dönüşüm yapıldıktan sonra yerel kimliğin korunması, karma kullanıma geçilmesi, yaya, bisiklet, toplu taşıma, nehir ve deniz ulaşımı gibi dönüşüm bölgelerine ulaşılabilirliğin artırılması hedeflenmiştir. Bu sayede atıl alan olarak kalan dönüşüm bölgeleri kentlinin tekrar kullanacağı alanlar haline getirilmiştir.

İncelenen projeler sonucunda bir dönüşüm projesinin iyi bir dönüşüm projesi olduğunu gösteren etkenler; bölgenin yerel kimliğinin korunması, fonksiyon değiştirerek kentlinin ihtiyaçlarına cevap verirken geçmişteki kültürünün yok sayılmaması, ulaşılabilirliğin çeşitlenip güçlenmesi, kamusal alan yaratmanın dönüşüm projeleri açısından önemi, yeni oluşturulan fonksiyonların kentli ve kent ekonomisi için önemli olması gibi kriterler yapılmış olan dönüşüm projesinin olumlu bir dönüşüm projesi olduğunu göstermektedir.

Olumlu olan dönüşüm projeleri kente katkı sağlarken aynı zamanda kente kullanıcı çekerken kentin ekonomik ve sosyal açıdan kente yarar sağlamasını hedeflemektedir. Bu dönüşüm projeleri kenti geliştirirken aynı zamanda kente yarar da sağlamaktadır. Geçmişte kentin kültürünü unutmamak ise kente sürdürülebilirlik açısından katkı sağlamaktadır.

Fonksiyon değişikliği sonucunda geçmişte Liman olarak işlevini sürdüren alanlar günümüzde karma kullanıma geçmiş bu kullanımlar incelendiğinde ortak fonksiyonlar konut, ticaret, kültürel ve eğlence merkezleri, ofis, park ve rekreasyon alanlarından oluşmaktadır.

Dönüşüm projeleri sonrasında kentlinin bölgeye tekrar çekilmesi sonucunda kent ekonomisinin tekrardan canlanması, kentlinin bu bölgeleri tekrar yoğun bir şekilde kullanması, konut alanları ile bölgenin yaşanabilir alanlara dönüşmesi sağlanmıştır. Bu bağlamda Hamburg'ta yapılmış olan HafenCity dönüşüm projesi incelenmektedir.

### 3. 'RE-THINKİNG KAVRAMI BAĞLAMINDA HAMBURG ÖRNEĞİ

#### 3.2. Hamburg Hafencity Dönüşüm Projesi

Şekil 3.1’de görüldüğü gibi Avrupa’nın en eski liman alanına sahip olan Hamburg’da kent merkezinin gelişmesiyle birlikte liman alanı artık kentin içerisinde kalmıştır. Bu dönüşüm projesiyle eski liman bölgesi yenilenerek kent merkezinin genişletilmesi hedeflenmiştir. Dönüşüm projesinin diğer ana hedefi ise Hamburg’un ekolojik, ekonomik, kültürel ve sosyal gelişimine katkı sağlaması hedeflenmiştir.

1997 yılında belediye başkanı tarafından dönüşüm projesi duyurulmuş, aynı yıl içerisinde senato ve parlamentodan geçmiştir. 1999 yılında bölgedeki dönüşüm projesi yarışmaya açılmış, 2000 yılında ise çalışmalara başlanmıştır. 2003 yılında ilk binanın yapımı tamamlanmış ve 2005 yılında bölgeye kentlilerin taşınması sağlanmıştır (Bruns-Berentelg, 2014).



Şekil 3.1. Hamburg-HafenCity bölgesi. (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

Bölgede yoğun taşkınların olması sebebiyle ve limanın su ile doğrudan ilişki içerisinde bulunması sebebiyle ilk olarak alanın deniz seviyesinden yükseltilmesi hedeflenmiştir. Bu düşünce sonucunda deniz seviyesi beş metreden sekiz metreye yükseltilmiş ve bölgede varlığını devam ettiren binalar ile yeni yapılacak olan binaların entegrasyonu zorlaşmıştır (Bruns-Berentelg, 2014). Bu işlemler yapılırken tarihi duvarlar ve duvarda bulunan işlemlerin korunmasına önem verilmiştir, aynı zamanda bölgede bulunan

binaların silüetini bozmamak amacıyla yeni yapılacak olan binaların yüksekliği eski binaların görünümünü kapatmayacak şekilde yapılmasına izin verilmiştir (Akyol, 2010).

2000 yılında açıklanan master planda, yirmi bin ofis alanı ve beş yüz konut alanı olması düşünülmüştür. 2006 yılında revize edilen plan ile kırk beş bin ofis ve yedi bin konut alanı ile on beş bin bölge sakinine hizmet edilmesi hedeflenmiştir (Bruns-Berentelg, 2006).

İlk yapılan planda anıtsal bir yapının varlığının bulunmaması daha sonra bir eksik olarak görülmüş ve bölgede anıtsal niteliğe sahip bir yapı yapılması hedeflenmiştir. Bu anıtsal yapı ise günümüzde bölge için önemli bir yere sahip olan Elbe Filarmoni Konser Salonu'dur. Bu anıtsal yapı eski ambar binası göz önünde bulundurularak tasarlanmış, inşaatı bitmeden kendisine ayrılan bütçenin üzerine çıkan yapı 2017 yılında tamamlanmıştır (Akyol, 2010).

Hafencity projesi için her ne kadar iyi tasarlanmış bir proje denilse de aynı zamanda bölgede yapılan dönüşüm projesi için eleştiriler bulunmaktadır. Yapılan eleştirilerin en büyüğü bölgedeki soylulaştırma politikasından kaynaklanmaktadır ve tüm mali kaynakların Filarmoni gibi mekanlara harcanmasıdır. Mali kaynakların yapılara harcanması yerine bölgede bulunan sağlık ve eğitim alanlarına aktarılması gerektiğini düşünen kesimler de bulunmaktadır. Aynı zamanda bu durum bölgede yaşayan maddi durumu yetersiz olan insanları da görmezden gelmek olarak yorumlanmaktadır (Deutschlandfunk Kultur, 2010; WELT, 2009).

Hafencity dönüşüm projesi günümüzde şehir içerisinde yapılan en büyük dönüşüm projesidir. Geçmişte yalnızca liman alanı olarak kente hizmet eden alan günümüzde kültürel ve siyasi bir gelişim alanı olarak anılmaktadır. Hafencity dönüşüm projesini diğer dönüşüm projelerinden ayıran en önemli nokta bölgede geçmişte yaşayan hiçbir kentlinin bulunmamasıdır. Kent içerisinde ve çevresinde bulunan alanlarda çok az sayıda konut alanı bulunmaktadır. 2021 yılı itibarıyla bölgede üç bin hane altı bin kentli yaşamını sürdürmekte ve yedi yüz elli şirkette on beş bin kişi çalışmaktadır. Dönüşüm projesi tamamlandığında bölgede on beş bin kişinin yaşaması ve kırk beş

bin kişinin ise çalışması hedeflenmektedir (hafencity.com/en/urban-development/social-development, 03.02.2025).

Dönüşüm projesi yapılmadan önce kentliler için kent merkezinde ve kent çeperinde yaşamak çok çekici olarak gelmiyordu fakat günümüzde kent içerisinde bulunan yaşam, kentlilerin ulaşılabilirliğinin kolaylaşması ve kentin sürdürülebilir bir yaşam tarzı oluşturması kentlilerin bölgeye çekilmesini sağlamaktadır. Hafencity bölgesinde demografik yapı olarak tek kişilik haneler yerine öğrenci ve aile nüfusu daha fazla olarak görülmektedir (hafencity.com/en/urban-development/social-development, 03.02.2025).

Hafencity bölgesinde halka açık alanlar çok çeşitli olarak tasarlanmış ve kent günün her saatinde canlı olacak şekilde tasarlanmış mekanlardan oluşmaktadır. Kentin kullanıcıları çalışan ve bölge sakinlerinin yanı sıra öğrenci ve bölgeyi ziyarete gelen turistlerden oluşmaktadır. Bölgede bulunan meydanlar ve parklar birçok kişinin buluşma noktalarını oluşturmaktadır.

Hafencity dönüşüm projesiyle birlikte bölge konut, iş yeri, kültür, eğitim, turizm ve eğlence gibi birçok ihtiyaca cevap verebilecek şekilde karma bir yapıya sahip şekilde tasarlanmıştır. Şekil 3.2’de görüldüğü gibi bölgede yapılmış olan dönüşüm projesi “re-thinking” prensibine uygun şekilde tasarlanmıştır. Sosyo-kültürel, ekonomik ve fiziksel açıdan çöküntü bölgesi olarak görülen liman kenti çöküntüye sebep olan faktörlerin ortadan kaldırılmasıyla ve yeni fonksiyonlar eklenmesiyle örnek bir dönüşüm projesi haline gelmiştir (Karadağ, 2008).



Şekil 3.2. Hafencity fonksiyon yoğunluğu analizi. (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

### 3.1.1. Hamburg Kentinin Tarihsel Gelişim Süreci



Şekil 3.3. HafenCity liman bölgesi (n.d.). [Photograph].

Şekil 3.3'te görüldüğü gibi Hamburg limanı ilk olarak 9. Yüzyılda mevcutta bulunduğu yerde küçük bir liman olarak yer almaktadır. 10. Yüzyılda bu alan Hamburg limanı olarak anılmaktadır. 15. Yüzyılda Amerika'nın keşfedilmesiyle birlikte deniz ticaretindeki üstünlükler sona ermiş ve bu durum Hamburg limanı için avantajlı bir durum haline gelmiştir. 1862 yılında daha modern bir liman kurmak için temeller atılmış ve 1872 yılında deniz yolu kullanılarak gelen yükler demiryolunun gelişmesiyle demiryolu ile iletilmiştir (Port of Hamburg, 2014).

1881 yılında yapılan ve günümüzde hala dünyanın en büyük tek parça halinde bulunan antrepo yapısı inşa edilmiştir ancak ikinci dünya savaşında her yerin tahribata uğramasıyla birlikte bu bölge de büyük tahribata uğramıştır. Büyük tahribatların oluşması sonrasında liman yeniden inşa edilmiş ve işlevini sürdürmüştür (Port of Hamburg, 2014).

1989 yılında liman alanının ticaret merkezi olma fikri ortaya atılmıştır. 1996 yılında ise mimar ve akademisyen olan Volkwin Marg tarafından bir master plan hazırlanmıştır. Volkwin'in hazırladığı master planda karma kullanımlı bir kentsel sistem önerilmiştir. Yapılan master plan 1997 yılında kamu ile paylaşılmış fakat 2000

yılında küçük bir kısmı onaylanmıştır. 2001 yılında projenin temelleri atılmış ve 2002 yılında projede bulunan kamusal alanlar için bir yarışma projesi açılmıştır. 2003 yılında ise 115 yıldır liman olarak işlevini sürdüren alan işlevini sona erdirmiştir (Co ve Roderick; 2010).

### 3.1.2. Hamburg Hafencity Dönüşüm Projesinin Hazırlanma Süreci ve İçeriği



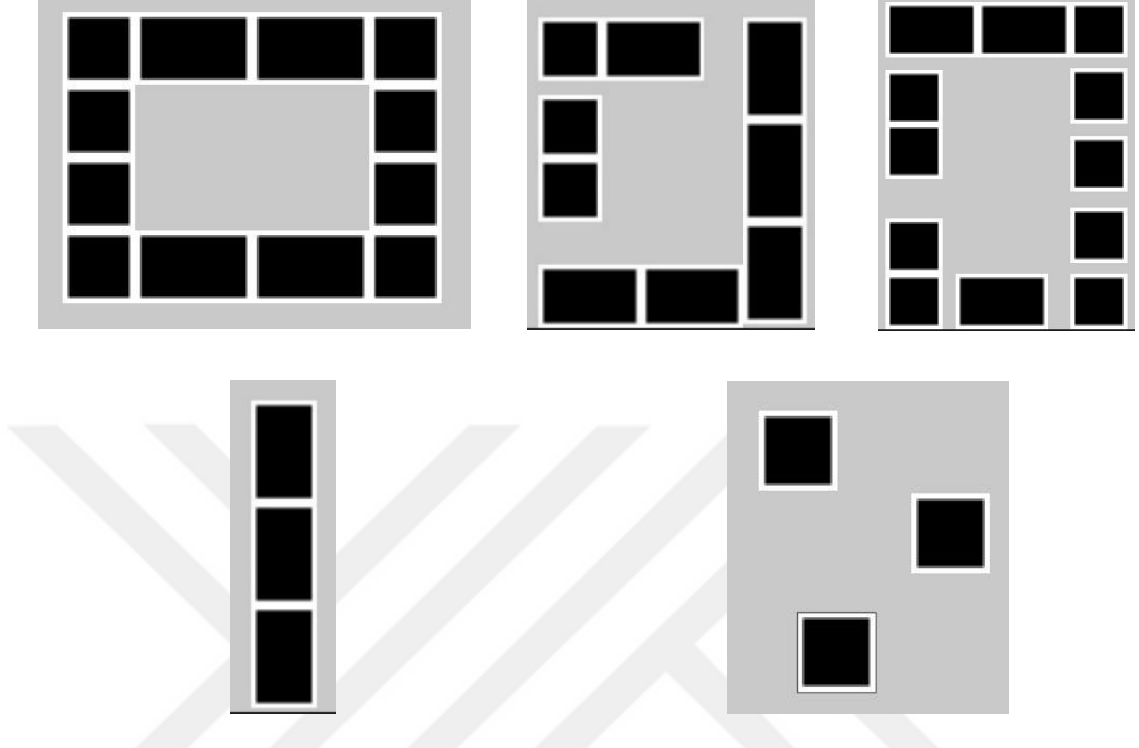
**Şekil 3.4.** Hamburg-HafenCity yeniden canlandırma projesi (Bruns-Berentelg, 2014)

Hafencity bölgesinde sanayi sektörünün eskisi kadar kullanılmaması ve liman alanından ayrılmış olması dolayısıyla bu bölgenin kentlinin yeniden kullanılmasına açılması fikri Hamburg kentine yeni ekonomik, kültürel ve sosyal olarak katkı sağlama çabası ortaya çıkmıştır (HafenCity Hamburg GmbH, 2006 a).

Şekil 3.4’te görüldüğü gibi yapılması planlanan projenin en önemli amacı tarihi kent merkezi ve Hafencity bölgesinin yeniden bağlanması ve kent merkezinin bu bölgeye doğru genişlemesi hedefinden ortaya çıkmaktadır. Bu proje ile Hamburg kentinin kimliğinin gelişeceği düşünülmüş ve 1989 yılında dönüşüm projesi için Berlin Duvarı’nın yıkılması ile çalışmalara başlanmıştır (HafenCity Hamburg GmbH, 2006 a).

Şekil 3.5’te görüldüğü gibiHafenCity dönüşüm projesinde 5 tip blok düzeni kullanılmıştır. Bunlar; Kapalı blok, Yarı açık blok, Açık blok, Doğrusal blok, Kütle olmak üzere beş farklı çeşittir. Proje genelinde yapılar 1-8 kat arasında olacak şekilde tasarlanmıştır. Tasarımda kullanılan bu bloklar kent içerisinde bir bütün oluştururken aynı zamanda kent için dolaşım ağları da oluşturmaktadır. Sirkülasyona

uygun şekilde yapılmış olan dönüşüm projesi kent içerisinde kullanıcıyı dolaştırmayı hedeflemektedir.



**Şekil 3.5.** Hafencity projesinde kullanılan kentsel bloklar. (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

Hafencity, modern ve yüksek yapılarla şehir silüetine baskın bir görünüm kazandırmak yerine, Hamburg'un mevcut şehir merkezindeki yapı kütleleri ve bina yükseklikleriyle uyum sağlayarak şehir dokusuna entegre olmaktadır. Projede yer alan binaların büyük çoğunluğu, eski şehirdeki yapı yüksekliklerini devam ettirerek 6-7 katlı olarak tasarlanmıştır. Sadece belirli manzaralara hâkim ve simgesel konumlarda yer alacak birkaç bina, “panoramik seyir noktası” işleviyle daha yüksek olacak ve kentsel silüette yeni odak noktaları oluşturacaktır.

Hafencity'deki açık alanlar, eski liman bölgesinin yeniden işlevlendirilmesine yönelik kentsel dönüşüm sürecinin temel bileşenlerinden birini oluşturmaktadır. Su kenarında konumlanmış ve birbirleriyle güçlü fiziksel ve işlevsel bağlantılar kuran bu alanlar, bütüncül bir açık alan ağı meydana getirmektedir.

Şekil 3.6'da görüldüğü gibi kentsel açık alanlara verilen önemin boyutu, alan kullanımına ilişkin nicel verilerle de açıkça ortaya konulmaktadır. Proje alanının

%25'i, kamusal kullanıma ayrılmış açık alanlar (meydanlar, parklar, sahil promenadları) olarak planlanmıştır. Buna ek olarak, %13'lük bir kesim, özel mülkiyette olmasına rağmen kamusal erişime açık açık alanlardan oluşmaktadır. Özel açık alanların yalnızca %7'si halkın erişimine kapalıdır.

Bu veriler doğrultusunda, Hafencity'de toplam alanın %45'i açık alan olarak değerlendirilmektedir. Öte yandan, yapılaşmaya ayrılan alan oranı %31 iken, ulaşım altyapısına (yol alanlarına) ayrılan kısım %25 düzeyindedir. Bu oran, Hamburg kent merkezinde yol alanları için yaklaşık %40 olarak belirlenmiştir.

Dolayısıyla, Hafencity, yüksek kamusal alan oranı, sınırlı ulaşım altyapısı gereksinimi ve kompakt yapılaşma biçimiyle, işlevsel yoğunluğu yüksek ve sürdürülebilir bir kentsel model sunmaktadır.



**Şekil 3.6.** Hamburg-HafenCity ulaşım ağı (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

Bölgenin yeniden canlandırılmasının ana fikri Elbe Nehri ile kentsel doku arasında güçlü bağlar kurulmasını sağlamaktır. Kent ve kentlinin su ile yeniden buluşmasını sağlamak amacıyla bu bölge dönüşüm projesinin alanı olarak seçilmiştir (Kreutz, 2010).

Grubbauer'in (2011) suya geri dönüş olarak tanımladığı dönüşüm projesi Hamburg'un su kıyısından uzakta kalmış olmasıyla birlikte HafenCity sayesinde kente yeni bir

merkez kazandırırken aynı zamanda kentlinin su ile yeniden buluşmasını amaçlamaktadır. Şekil 3.7’de görüldüğü gibi Hafencity ile birlikte yeni kent merkezi kazandırılırken eski kent merkezi de güçlendirilmekte ve kenti bütüncül bir yaklaşım ile, kentsel bir bölge olarak öngörmek hedeflenmiştir (Bruns-Berentelg, 2014).



Şekil 3.7. Hafencity eski liman bölgesi (n.d.). (Fotoğraf).

### 3.1.3. Hamburg Hafencity Dönüşüm Projesinin Uygulama Süreci

Hafencity bölgesi karma kullanım içeren bir kentsel örüntü oluşturmaktadır. Bu dönüşüm projesiyle kent çeperinde ikamet etmeye başlayan kullanıcılar için kent merkezini tekrar tercih etmeye başlamaları amaçlanmıştır (Hafencity Hamburg GmbH, 2006 a).

Hafencity projesi her maddi duruma cevap verebilecek şekilde düşünülmüş 5.500 yeni konut önerilmektedir. Proje alanının kullanıcı kitlesi geliştirilmek için bölgede yeni bir üniversite, iş merkezleri ve ticari alanlar tasarlanmıştır (Bruns-Berentelg, 2006).

Şekil 3.8’de görüldüğü gibi toplam proje alanının 250.000 metrekaresini çoğunluğun su kıyısına konumlandırıldığı kamusal açık alanlar oluşturmaktadır (HafenCity Hamburg GmbH, 2013). Bu kamusal açık alanlar bölgenin erişilebilirliğini arttırırken kentte kullanıcının dolaşmasını amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda kent kullanıcının daha fazla dolaştığı bir alan haline getirilmiştir.

HafenCity Bölgesi'nin coğrafi yapısı ada şekline benzemektedir. Bunun sebebi su kanalları ile parçalanmış olmasından kaynaklanmaktadır. Bu parçalanmış karakter çeşitli ölçeklerdeki meydanlar ile tasarımı daha da vurgulamaktadır (HafenCity Hamburg GmbH, 2006 b).



**Şekil 3.8.** HafenCity ticari bölge. (Çalışma kapsamında yazar tarafından çekilmiştir.)

Bölgenin batı yakasında bulunan 5.600 metrekarelik alana sahip ve 2005 yılında yapımı tamamlanan “Megellan Terraces” isimli amfi tiyatro, su ile güçlü ilişki kurulmasını sağlamaktadır (Hafencity Hamburg GmbH, 2013). Şekil 3.9’da görüldüğü gibi Megellan Terraces ile zıt bir anlayışa sahip olan ve bölgenin yine batı yakasında kalan “Marco Polo Terraces” 7800 metrekarelik alana inşa edilmiş, 2007 yılında kullanıma açılmıştır. Megellan Terraces gibi kademeli şekilde nehre doğru inen Marco Polo Terraces’in Megellan Terraces’ten farkı dağınık halde duran ahşap platformların yeşil parseller içinde ve gölge sağlayan ağaçlar ile yumuşak peyzajın birleşimiyle tasarlanmış ve daha doğal formlarda olmasıdır (Kreutz, 2010).



**Şekil 3.9.** Marco Polo Terraces. (Çalışma kapsamında yazar tarafından çekilmiştir.)

Dönüşüm projesinde nehir boyunca devam eden ve kamusal yapıları birbirine bağlayan genişlikleri değişiklik gösteren fakat maksimum otuz metreye kadar çıkabilen promenadlar tasarlanmıştır (HafenCity Hamburg GmbH, 2013).

Şekil 3.10’da görüldüğü gibi kentlilere rekreatif ve serbest kullanım özgürlüğü sunan ve 2010 yılında yapımı tamamlanmış olan ‘‘Sandtorpark’’ yeşil bir meydan görevi görmektedir. Proje 6000 metrekareye yerleştirilmiş ve topografyasıyla oynanmış bir alandan oluşmaktadır (HafenCity Hamburg GmbH, 2013).



**Şekil 3.10.** Sandtopark. (Pexels. (n.d.). (Fotoğraf).

Bölgenin kent belleğindeki yerini canlandırmak ve vurgulamak amacıyla 5600 metrekarelik alana yapılmış olan ‘‘Traditional Ship Harbor’’ yani Geleneksel Gemi Limanı, Hamburg’un geçmişte olan fonksiyonuna atıfta bulunan kamusal açık alan tasarımıdır (Kreutz, 2010).

HafenCity bölgesi yeniden canlandırma projesinin doğusunda kalan alanın üç tarafı dar liman kanallarıyla çevrilidir ve bu alanın su ile yakınlığı ve sıkı ilişkisi de, bu bölgenin tasarımı sırasında ilk göz önünde bulundurulmuş durum olmuştur. ‘‘Shangai Köprüsü’’ sadece geçiş ve bağlantı amacıyla yapılmamış olup aynı zamanda bir meydan niteliği taşımaktadır. Köprü üzerinde tasarlanan oturma alanları ile kentlinin bu alanı kullanmasının arttırılması hedeflenmiştir. Bu köprü sayesinde bisiklet aksının da devamlılığı sağlanmıştır (HafenCity Hamburg GmbH, 2006 a).

Şekil 3.11’de görüldüğü gibi doğu yakasında bulunan ‘‘Dar Es Salaam Meydanı’’ üç tarafı çevrili tanımlı bir meydandır. 2011 yılında kullanıma açılan meydanda oturma alanları bulunmakta olup aynı zamanda HafenCity’e giriş noktalarından birinde bulunduğu için önemli bir nokta olarak görülmektedir (HafenCity Hamburg GmbH, 2013).



Şekil 3.11. Dar Es Salaam Meydanı (n.d.). (Fotoğraf).

Dönüşüm projesinin merkezinin yoğun yapılaşmasından dolayı merkez bölgesinde tasarlanan meydanlar, promenadlar ve teraslar ile yoğun yapılaşma kırılmış ve bölgenin ferahlatılması sağlanmıştır. Projenin merkez bölgesinde Uluslararası Gemicilik Müzesi’nin giriş avlusu olacak şekilde tasarlanmış, bu durum geçmişte bölgenin liman kenti olmasına bir atıf olarak düşünülmüştür. Bölgenin su ile bağlantısının kesilmemesi ve dönüşüm projesinin her noktasında su ile bağlantı olması gerektiği için kıyı boyunca on iki metre genişliğinde promenadlar tasarlanmış, yeşil alanlar ile bu tasarım güçlendirilmiştir. Bölge içerisinde bulunan yaya aksları, meydanlar ve yaya köprüleri ile sürdürülebilirlik açısından önemli ve kentlinin bölgede dolaştırılmasını hedefleyen tasarımlar yapılmıştır (Bruns-Berentelg, 2014).

Şekil 3.12’de görüldüğü gibi merkez bölgesinde yer alan bir diğer yarı açık kamusal alan ise ‘‘Loshepark’’ diğer adı ile ‘‘HafenCity Central Park’’. Kırk bin metrekare büyüklüğünde olan bu park üç farklı kademedan oluşmaktadır. Her kademede vurgulanan alanlar birbirinden farklı mekanlara hizmet etmektedir (HafenCity

Hamburg GmbH, 2013). Nehir seviyesinden beş buçuk metre yüksekliğinde bulunan yeşil platform tarihi bir anıt alanı, altı buçuk metre yükseklikteki yeşil platform merkez parkın temel alanını ve sekiz buçuk metre yükseklikte yer alan yeşil platform ise serbest kullanım hizmeti veren ve kent ile hemzemin olarak çalışan alanı oluşturmaktadır. Bu bölge 2015 yılında tamamlanmıştır (Hafencity Hamburg GmbH, 2013).



Şekil 3.12. Loshepark. (Çalışma kapsamında yazar tarafından çekilmiştir.)

Proje alanının en güneyinde yer alan “The Cruise Center HafenCity” 2004 yılında terminal binasının tamamlanmasıyla birlikte yenilenmiştir. Dönüşüm bölgesi ve kent merkezi ile doğrudan bağlantısı bulunmayan bu alan liman alanının olumsuz özelliklerinden bölgenin ve kentin etkilenmesini engellemiştir. Liman kentinin kent merkezi ile doğrudan bağlantısının olmaması durumu kentte trafik sıkışıklığı, hava kirliliği, görsel engel gibi olumsuzlukların kent merkezi ve dönüşüm projesinin önüne geçmesini engellemiştir (HafenCity GmbH, 2013). Bununla birlikte her yapılan yapı önemli olarak düşünülmüş ve birbirinin önüne geçmeyen uygulamalar yapılmıştır.

Dönüşüm projesi tasarlanmaya başlandığında altı etaba ayrılarak planlanmış ve her etabın tamamlanma süresi beş yıl olarak düşünülmüştür. 2001 yılında uygulanmaya başlanan projede ilk olarak ulaşım bağlantıları ve kentsel açık alanların yapılması hedeflenmiş daha sonra bölgede yapılacak olan yapıların yapımına başlanması kararlaştırılmıştır (HafenCity Hamburg GmbH, 2006 a).

Tablo 3.1 ile yapılmış olan dönüşüm projesinde kamusal alanların hangi bölgelerde olduğu ve metrekaresinin ne kadar olduğu, yapım yılları ve fonksiyonları hakkında kısaca bilgi verilmiştir.

Şekil 3.13'te yapılan dönüşüm uygulamalarının konumları belirtilmiş ve yapılan bu tablo ile birlikte bölgede yapılan projeler hakkında anahtar bilgilerin verilmesi hedeflenmiştir.

**Tablo 3.1.** HafenCity dönüşüm projesinde yer alan kamusal alanlar (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

|                      |                      |                      |                         |                              |                               |                       |
|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| Megellan Terraces    | Marco Polo Terraces  | Sandtorp ark         | Traditional Ship Harbor | Dar Es Salaam Meydanı        | Uluslararası Gemicilik Müzesi | Loshepar k            |
| Batı Yakası          | Batı Yakası          | Batı Yakası          | Kuzey Yakası            | Doğu Yakası                  | Merkez                        | Merkez                |
| 2005                 | 2007                 | 2010                 | 2008                    | 2011                         | 2008                          | 2015                  |
| 5.600 m <sup>2</sup> | 7.800 m <sup>2</sup> | 6.000 m <sup>2</sup> | 5.600 m <sup>2</sup>    | m <sup>2</sup> belirtilmemiş | 11.500 m <sup>2</sup>         | 40.000 m <sup>2</sup> |
| Amfi Tiyatro         | Kamusal Açık Alan    | Yeşil Meydan         | Yüzen Liman             | Tarımsal Meydan              | Müze                          | Yeşil Alan            |



Şekil 3.13. Masterplan’da kamusal alanların konumu. (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

#### 3.1.4. Hamburg Hafencity Dönüşüm Projesinin Sürdürülebilirlik Kavramında İncelenmesi

Bu dönüşüm projesi teorik olarak işlevini yitiren atıl alandaki liman kentinin yeniden kullanılması olarak hedeflenmiş ve dönüşüm projesi sürdürülebilir bir dönüşüm projesi olarak tasarlanmıştır. Kentin dokusuna uyumlu olarak, kentte yaşanan medcezir olaylarının etkisine ve kentin dokusuna etki etmeyecek şekilde yapılmıştır. Projenin ana dayanağı sürdürülebilirlik kavramı olarak seçilmiş ve her aşamasında bu kavram göz önünde bulundurulmuştur (Bruns-Berentelg, 2014).

Dönüşüm projesinin temel amacı kendi kendine yetebilen ve kent merkezi içerisinde kent yaratma ihtiyacıdır. Bu amaç kapsamında bölgede karma yapı anlayışı benimsenmiş ve bölgede kentlinin ihtiyaçlarına (iş imkanı, konut ihtiyacı, turizm, sosyo-kültürel, ticaret) cevap verecek alanlar oluşturulması sağlanmıştır (Kreutz, 2010).

Hafencity dönüşüm projesi sürdürülebilirlik açısından önemli bir proje olarak görülmektedir. Bunun sebebi ısıtma sistemleri yenilikçi bir yaklaşımla düşünülmüş olmasından kaynaklanmaktadır. Doğalgaz ile ısınan binalarla kıyaslandığında %27 oranında daha az karbon emisyonu sağlayan termal ısıtma sistemleri kullanılmıştır. Projede kullanılan başka bir sürdürülebilirlik yaklaşımı ise yaya yolları ve araç yollarının %70’inin birbirinden ayrılması ve bölgede yaşanan taşkınlar dolayısıyla yaya yollarının köprüler ile sağlanmasıdır (Akyol, 2010).

Dönüşüm projesinin yapımında düşünülen sürdürülebilirlik anlayışı aynı zamanda planlanma aşamasında da en önemli etken olarak önümüze çıkmaktadır. Bölgede varlığını sürdüren yapıların silüetini bozmamak, atıl alanda kalan ve kentlinin kullanamadığı su kenarlarını kentli için tekrardan dönüştürmek ve kentlinin su ile bağlantısını tekrardan sağlamak bu dönüşüm projesinde düşünülen sürdürülebilir kavramlardan en önemlisidir.



**Şekil 3.14.** Eski liman bölgesi. (Çalışma kapsamında yazar tarafından çekilmiştir.)

Hafencity'nin ikonik yapısı olan Elbphilharmonie Konser Salonu, mimari ve işlevsel açıdan bölgenin en dikkat çekici projelerinden biridir. 1963-1966 yılları arasında inşa edilen ve özgün kübik formu ile tuğla cepheleri korunan eski kakao deposu Kaispeicher A'nın yapısal çerçevesi içinde konumlanan bu etkileyici konser mekanı, tarihî bir yapının çağdaş bir yorumu niteliğindedir.

2017 yılında tamamlanan yapı, yalnızca bir konser salonu değil, aynı zamanda birinci sınıf bir otel, yaklaşık 45 konut birimi ve bir otoparkı içeren çok işlevli bir komplekstir. Bu bağlamda, Elbphilharmonie, dünya genelinde benzeri az bulunan mimari bir hibrit yapı örneği sunmaktadır.

Tarihi yapının üzerine yerleştirilen dalga formundaki, kıvrımlı ve eğimli cam üst yapı, 110 metreye kadar yükselmekte; liman mimarisinin tarihsel unsurlarıyla çağdaş tasarım dilini bütünleştirerek hem geçmişle bağ kurmakta hem de bölgenin yeni kimliğini vurgulamaktadır.

Yapının 37 metre yüksekliğindeki tuğla taban kısmının üzerinde konumlanan kamusal plaza ise, Elbe Nehri, HafenCity, liman ve kent manzarasını panoramik olarak izleme imkânı sunarak ziyaretçilere özgün bir kamusal mekân deneyimi sağlamaktadır.

Hamburg HafenCity projesi, eski liman bölgesinin sürdürülebilir bir kent parçasına dönüştürülmesi amacıyla planlanmış büyük ölçekli bir kentsel dönüşüm projesidir. Kamusal alanlar bu dönüşümün merkezinde yer almakta ve ekolojik, sosyal ve iklim odaklı sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda tasarlanmaktadır. Projede yeşil altyapı güçlü bir biçimde benimsenmiş; parklar, sahil promenadları ve ekolojik koridorlarla biyolojik çeşitlilik artırılmıştır (HafenCity GmbH, 2025).

Kamusal alanlarda kullanılan geçirgen yüzeyler ve doğaya uyumlu peyzaj uygulamaları yağmur suyunun yerinde yönetilmesini sağlarken, Hamburg'un yeşil çatı stratejisiyle birleşen bu yaklaşım ısı adası etkisini azaltmaktadır (Hamburg Çevre, İklim, Enerji ve Tarım Bakanlığı, 2019). İklim değişikliği risklerine karşı, bölgedeki tüm kamusal alanlar yüksek teraslar üzerine kurulmuş ve bu sayede taşkınlara karşı dirençli hâle getirilmiştir (Brears, 2021). Bölgede yapılan dönüşüm projeleri farklı seviyelere oturmaktadır.

Sosyal sürdürülebilirlik açısından HafenCity; yaya ve bisiklet odaklı ulaşım, karma kullanımlı mekânlar ve toplum katılımıyla şekillenen erişilebilir kamusal alanlarıyla kapsayıcı bir kent yaşamı sunar. Bununla birlikte bazı araştırmalar, projenin neoliberal kentleşme baskıları nedeniyle sosyal eşitsizlik riskleri taşıdığını vurgular (Akyapı, 2023).

Genel olarak HafenCity, sürdürülebilir kentsel kamusal alanların oluşturulmasında güçlü bir model sunmasına rağmen, projenin özellikle sosyal sürdürülebilirlik boyutunda uzun vadeli izleme, toplumsal katılımın sürekli kılınması ve kamusal yararın korunması açısından dikkat gerektiren bazı noktalar barındırmaktadır; zira yüksek gelir gruplarına yönelik konut ve ticaret alanlarının baskınlığı, artan yaşam maliyetleri ve mekânsal dönüşümün getirdiği sosyal homojenleşme riski, kamusal alanların herkes için erişilebilir ve kapsayıcı kalmasını gelecekte zorlayabilecek potansiyel sorunlar olarak görülmektedir.

#### 4. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Endüstri döneminde kent merkezlerinde konumlanan sanayi yapıları desantralizasyon sürecine girdiklerinde kent merkezlerini terk etmeye başlamışlardır. Hem sanayi hem de liman kullanımlarını barındıran kentler ise özellikle teknolojik gelişmeler ile limanların altyapısal olarak yetersiz kaldığı dönemler yaşamışlardır. Limanların yeterli depo kapasitesine sahip olmamaları, yeni geliştirilen gemilerin demirlemeleri için fiziksel olarak yetersiz kalmaları, bu süreçte alternatif limanların ön plana çıkması ve fiziksel olarak gelişip genişleyen kent merkezlerinin lojistik anlamda sorun oluşturması gibi nedenler önemli konumda olmalarına rağmen limanların işlevsizleşmesine neden olmuştur. Rejenerasyon süreci ise işlevsizleşen ve özellikle kent merkezlerinde yer alan bu mekanların günümüz kentlerinin ekonomik, sosyal ve toplumsal şartlarında yeniden üretimidir.

Rejenerasyon projeleri artık eski işlevi o alana uygun olmayan ve dolayısıyla köhneleşen kent alanlarında uygulandığı için söz konusu alana artık yeni işlevler tanımlanması gerekmektedir. Bu işlevler tanımlanırken projenin tekrardan yaşayan bir kent mekanı haline gelebilmesi kamusal mekanlar önemli birer araç haline gelmektedir.

Bu çalışmada 2000'lerin başından itibaren bu dönüşüm sürecini yaşayan Hafencity projesi incelenmiştir. Hafencity neredeyse tamamlanmıştır. Bu projenin de kamusal mekan yaratma politikası incelenmiş ve bu politikanın projeleri ilgili alanları yaşayan mekanlarına dönüştürme üzerindeki rolleri tartışılmıştır.

İlk olarak proje alanlarının neden işlevsiz kaldığı ve bu sürece yönlendiğine bakıldığında Hafencity'nin değişen teknolojik gelişmeler ve sosyo-ekonomik süreçler sonrasında kendiliğinden işlevsiz kaldığı görülmektedir. Hafencity projesi kültürel mirasın korunması, fiziksel, sosyal ve ekonomik şartlara göre farklılaşan mekanlar kurgulanması, kamu özel sektör arasındaki ilişkinin kurulması, odak yaratması, mekanlar arası bağlantıların sağlanması, bütüncül bir yaklaşımın benimsenmesi kriterleri bakımından başarılı bir proje olarak tanımlanmaktadır.

Hafencity projesindeki dönüşüm kurgusu ilk olarak bir master plan ile belirlenmiş ve burada belirlenen etaplamaya göre gerçekleşmiştir. Master plan kamusal mekan politikalarını birçok yönden belirlemiş ve mekanlar arasındaki kurguyu, bütünlüğü ve her alanın kendine özgü olmasını sağlamıştır. Bu projedeki en başarılı yaklaşım kentin kendi dinamiklerinin farkında olunması ve çok işlevli yapıda herkese hitap eden mekanlar üretilmesidir. Kentin doğal özelliği olan su ile çevrili oluşu zaman zaman taşkınlara neden olmaktadır. Projede yapısal olarak gözetilen bu durum aynı zamanda kamusal mekanlar için de düşünülmüştür. Taşkın dönemlerinde kentlinin hayatını etkilemeyecek alternatif kamusal mekanlar oluşturulmuş ve böylece kentli olumsuz bir olaya maruz kalsa da farklılaşan bir kamusal mekan ağı ile yeni bir kullanımı deneyimlemektedir. Farklı bir yaklaşım ise özel kullanımdaki yapıların giriş katlarının kamu kullanımına açık olmasıdır. Proje genelinde korumacı bir yaklaşım sergilenmiş olup özellikle endüstri mirasına sahip yapılar korunmuş ve müze, kültür merkezi gibi kamusal kullanımlara dönüştürülmüştür. Örneğin Elbhilarmonie binası eski bir depo olup üzerine yerleştirilen yeni cam bir strüktür ile hem kentin eski kimliğini bize tekrar hatırlatmakta hem de kentte yeni bir odak noktası yaratarak kullanıma sunulmuştur. Bu yapı ile ilgili kamusal hizmet ettiği kitlenin sınırlı olması açısından tartışmalara yol açsa da odak noktası yaratma açısından başarılı olmuştur. Diğer yandan ise dünyadaki çoğu denizcilik işletmesinin merkezinin bu bölge olması bu bölgede üst seviye bir kültür yapısının olmasını gerekli kılmakta ve Elbhilarmonie'nin başarılı olmasını sağlamaktadır.

Proje geneline bakıldığında dönüşüm sürecinin planlanmasından yapım aşamasına kadar bölgede yıkıp yeniden yapmak yerine bölgenin ihtiyaçları tekrardan düşünülmüş, kültürel miras yok sayılmadan günümüze taşınmış, sürdürülebilirlik dönüşüm projesinin başrolü olarak tasarlanmış bir dönüşüm projesi yapılması amaçlanmıştır.

Kentlinin yaya akslarını kullanması, karbon salınımının az seviyeye çekilmesi, bölgede karma kullanımların tasarlanması ve kentlinin bölgeye çekilmesi amaçlanmıştır. Dönüşüm projesi sonucunda atıl bir alan olarak kalmış bölge kentlinin kullandığı ve kente ekonomik, turistik, sosyal ve kültürel faydalar sağlayan bir mekan haline gelmiştir.

**Tablo 4.1.** Kamusal alanlarda oluşturulan beş seviye. (Çalışma kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.)

|                                |                                                                                      |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Kamusal Alanların Beş Seviyesi |                                                                                      |
| Su Üzerinde                    |    |
| Su Seviyesindeki Promenadlar   |    |
| Teraslar                       |   |
| Sokaklar                       |  |
| Sokakların Üzerinde            |  |

Kentte yapılan farklı seviyeler ile bu bölgede kentin kullanımının kolaylaşması aynı zamanda kentlinin bölgede dolaşımının sağlanması hedeflenmiştir. Bu seviyelerin düzenlenmesi ile birlikte bölgenin sorunu haline gelen taşkın problemine çözüm bulunmuş, yapılan çözüm ile birlikte atıl alan olarak kalan liman bölgesi kente kazandırılarak kent merkezine ekonomik ve sosyal yönden katkı sağlamıştır. Bölgede yapılan yaya aksları ile birlikte yeşil aks oluşturulmuş kullanıcıların bu bölgede dolaşımının sağlanması amaçlanmaktadır. Bölgeye yerleştirilen konut, ticaret ve sosyal alanlar ile birlikte bölge yoğun bir aks haline gelmiştir.



## KAYNAKÇA

- Acebillo, J., (2006). Barcelona: Towards A New Urban Planning Approach, *Spatium*, sayı, 55-59.
- Arabulan, S., (2015). Kentsel dönüşüm kapsamında kent kimliğinin yeniden kazanımı Edirne Karaağaç örneği, Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, Edirne.
- Alp, İ., (2005). Kentsel dönüşüm-Kentsel mekanın yeniden üretilmesi sürecinde yönetim ve uygulama araçları. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Akalın, M., (2016). Kentsel dönüşümün karanlık yüzü: Soylulaştırma, yerinden edilme ve mekânsal dışlanma, Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakülte Dergisi, Cilt:7, Sayı:4.
- Akyapı, S. (2023). *Neoliberalleşme ve küreselleşme bağlamında eski sanayi alanlarının yenilenmesi: Londra Docklands ve Hamburg Hafencity örnekleri*. JENAS, 5(1), 85–97.
- Akyol, İ., (2010). Kent içerisinde kullanım dışı kalmakta olan endüstriyel alanlarda kentsel dönüşüm: Kartal kentsel dönüşüm projesi ve Hamburg Hafencity örneği. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Amin A. ve Thrift, N., (1992). Neo-Marshallian nodes in global networks, *International journal of urban and regional research*, 16, s.571-587.
- Anderson, B., & Raco, M. (2020). Re-thinking urban transformation: Towards integrated and inclusive city-making. *Urban Studies*, 57(3), 567–584.
- Aspect Sydney P/L; Hill Thalix; CAB; Patterson Britton; Traffixx; Lighting Art+Science., (2006). Former water police site master plan report. Pyrmont.
- Ashworth, G.J. ve Voogd, H., (1990). *Selling the city: marketing approaches in public sector urban planning*, London.
- Atakara, C., (2021). Hamburg kentsel dönüşüm projeleri: Hafencity ve Wilhelmsburg. *Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 4-24.
- Avraham, E., (2004). “Media strategies for improving an unfavorable city image” *Cities*. 21(6):471-479.
- Avlar, E., & Yılmaz, S., (Eds.) (2018). Kentsel dönüşüm uygulamasında örnek bir proje: IBA Hamburg. Türk Mühendis ve Mimarlar Odaları Birliği: Türk Mühendis ve Mimarlar Odaları Birliği.
- Balaban, O. (2012). The negative effects of urban transformation projects on the urban fabric: The case of Turkey. *Cities*, 29(3), 205–213.
- Berk, O. B., & Serdaroğlu Sağ, N., (2019). Kentsel dönüşümde örnek proje deneyimleri ve çıkarımlar.
- Benedict, J. J., Mustelin, J., Mitchell, J., & Mohammed, E. Y. (2022). Opportunities for transforming coastal and marine tourism towards sustainability, regeneration and resilience. *Ocean Panel*.
- Birsel, S. G., Polat E., Yılmaz, N., (2003). Değişim-Dönüşüm sürecinde “Kimlik Arayışları” ve “Kentsel Yenileşme” kavramı, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, s. 53-64, İstanbul.
- Burke, G.L., (1966). *Greenheart metropolis: planning the western Netherlands*, London: Macmillan.
- Brears, R. C. (2021). *Hamburg’s resilient city in a city*. Medium.

- Breen, A. ve Rigby, D., (1996) *The new waterfront: A worldwide urban success story*, McGraw-Hill, New York.
- Bruttomesso, R., (1991). Kıyı cephesi: Kıyı şehirleri için bir çağrı, *Yapı Dergisi*, 144, 52-74.
- Bruns-Berentelg, J., (2006). *HafenCity and IBA: Hamburg's urban future*. HafenCity Hamburg GmbH ve Ministry of urban development and environment of the free and hanseatic city of Hamburg, Hamburg.
- Bruns-Berentelg, J., (2014) *HafenCity Discussion paper no:3.: Identity, sustainability and urbanity*. Hamburg.
- Bruns-Berentelg, J., (Ed.) (2006). *HafenCity Hamburg der masterplan (2. Baskı)*. Hamburg: Ministry of urban development.: Ministry of urban development.
- Cadell, C.; Falk, N.; King, F., (2008). *Regeneration in European Cities: Making Connections*, Joseph Rowntree foundation.
- Calvano, A., Canducci, A., & Rufini, A. (2023). Urban regeneration of public housing settlements, in Rome: the case study of San Basilio district. *Renewable Energy and Environmental Sustainability*, 8, Article 15.
- Craig-Smith, S.J. ve Fagence, M., (1995). *Recreation end tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: an international survey*, Westport, Conn., Praeger.
- Chamberlain, J., (2020). Experimenting on racialized neighbourhoods: Internationale Bauausstellung Hamburg and the urban laboratory in Hamburg-Wilhelmsburg. *EPD: Society and Space*, 1-19. <https://doi.org/10.1177/0263775820903328>
- Çetintahra, G. E., (2011). Kent imajı yaratma sürecinde kentsel tasarım ve planlamanın sorgulanması. *İdealkent*, 2(3), 158-171.
- Co, A. V.; Roderick, M. (2010). *HafenCity, Hamburg*. Washington University, Washington.
- Çelik, S. S., Turoğlu, H., & Kılıç, S. (2022). Coastal walking path as a sustainable tourism practice: The case of Güzelcehisar, Turkey. *Water*, 14(9), 1434.
- Çöl, Ş., (1998). Kentlerimizde kimlik sorunu ve günümüz kentlerinin kimlik derecesini ölçmek için bir yöntem denemesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Demirsoy, M. S., (2006). *Kentsel dönüşüm projelerinin kent kimliği üzerine etkisi (Lübnan-Beyrut-Solidere kentsel dönüşüm projesi örnek alan incelemesi)*, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Demirel, D., (2018). *Kentsel dönüşüm*.
- Deutschlandfunk Kultur (2010). -Wir wollen unsere Stadt zurück! Retrieved from [https://www.deutschlandfunkkultur.de/wir-wollen-unsere-stadt-zurueck.1063.de.html?dram:article\\_id=175319](https://www.deutschlandfunkkultur.de/wir-wollen-unsere-stadt-zurueck.1063.de.html?dram:article_id=175319)
- Dmochowska-Dudek, K. (2023). Transformations of European seaside resorts: Key success factors in regeneration strategies. *Coastal Landscapes*, 6(3), 142.
- Doğan, E. D., (2006). Kıyı alanlarında kentsel dönüşüm çalışmaları ve İstanbul örneği.
- Dündar, Ö. (2023). Kentsel dönüşüm politikalarının dönüşümü: Planlama mı piyasa mı? *Planlama Dergisi*, 33(1), 47–60.
- Engberink, G., & Miedema, F., (2001). Governing urban regeneration: the case of Rotterdam. *Geographische Zeitschrift*, 89(2/3), 114-124.

- Eraslan, İ. G., (2007). Yönetim mekanizmalarının kentsel dönüşüm algısı ve uygulamaları üzerindeki etkisi: İngiltere, Almanya ve Türkiye örnekleri. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Erbil, A. Öğüt, & Erbil, T. (2024). Unveiling the role of the state in Istanbul's urban transformation: Insights from Galataport redevelopment. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 8(11).
- Erden, Y. D., (2003). Kentsel yenileşmede bir araç olarak dönüşüm projeleri. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi. s.250.
- Erdede, S., Erdede, B., Bektaş, S., (2014). Kentsel dönüşümde yeşil binaların uygulanabilirliği, 5. Uzaktan algılama- CBS Sempozyumu (UZAL-CBS 2014), Ekim 2014, İstanbul.
- Erkip, F. (2018). Mega Projects and the Politics of Urban Development in Istanbul. *Cities*, 72, 67–75.
- Erkmen, B., (1990). Şehir kimliği ve şehir mobilyası üzerine, Arredamento dekorasyon, sayı:17, s:88-127, İstanbul.
- Erkmen, B., (2015). Kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması: İstanbul limanı'na ilişkin bir öneri.
- Erkök, F., (2002). Kentsel bileşenleri ve kıyı kenti kimliği bağlamında İstanbul'un öznel ve nesnel değerlendirmesi, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Erton, M., (1995). Kent kimliği: İnik ve Mudurnu yerleşmeleri örneği, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Ergun, N., (2004). Kentsel yenileme metodları ders notları.
- Eyüce, A., (2005). Geleneksel yapılar ve mekanlar, Birsan Yayınevi, İstanbul.
- Gündüz, O., Taner, T., (2001). Küreselleşme sürecinde Türk kentlerinin kimlik sorunları ve İzmir örneği, 1. Uluslararası Kentsel Tasarım Buluşması, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi s.553, İstanbul.
- Güler, E., (2003). Kentsel yeniden üretim süreci üzerine karşılaştırmalı çalışma: İstanbul örneği, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiriler kitabı, Yıldız Teknik Üniversitesi, Basım-Yayın Merkezi, İstanbul, 113-158.
- Garcia, M., & Kooijman, D., (Eds.), (2015). Waterfronts revisited: European ports in a historic and global perspective. Routledge.
- Güvenç, B., (1991). Kentlerin kimliği ve Antalya üzerine notlar, öneriler, örnekler. Mimarlık Dergisi, 1, 19-28.
- Habitat, U. N. (2016). Urbanization and development. *Emerging futures*, 47-66.
- Hamburg Çevre, İklim, Enerji ve Tarım Bakanlığı. (2019). *Hamburg Green Roof Strategy*.
- HafenCity Hamburg GmbH (2006 a.). HafenCity Hamburg – The masterplan. HafenCity Hamburg GmbH ve ministry of urban development and environment of the free and hanseatic city of Hamburg, Hamburg.
- HafenCity Hamburg GmbH (2006 b.). The foundation of HafenCity: The masterplan. HafenCity Hamburg GmbH ve ministry of urban development and environment of the free and hanseatic city of Hamburg, Hamburg.
- HafenCity Hamburg GmbH (2013). Essentials-Quarters-projects. HafenCity Hamburg GmbH ve ministry of urban development and environment of the free and hanseatic city of Hamburg, Hamburg.

- HafenCity GmbH. (2025). *Sustainability – Urban Development*.
- Hall, P., (1993). Waterfronts: a new urban frontier, waterfronts: a new urban frontier for cities on water, Bruttomesso R., (ed.), Centro Internazionale città d'acqua, Venezia.
- Hellweg, U., (2018). Renewable Wilhelmsburg, Hamburg, Germany:: Using the international building exhibition to fight climate change. In urban energy transition (pp. 115-129). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102074-6.00019-X>.
- Herrera-Limones, R., Hernández-Valencia, M., & Roa-Fernández, J. (2022). Urban regeneration through retrofitting social housing: the AURA 3.1 prototype. *Journal of Housing and the Built Environment*, 38(3), 837-859.
- Hudson, B., (1996). Cities on the shore, the urban littoral frontier, Pinter, London, NY.
- Hoyle, B. S., ve Pinder, D. A., (1992). Europe port cities in transition, Belhaven Press, London.
- Hoyle, B. S., (2017). Port cities: Dynamic landscapes and global networks. Routledge.
- İnal-Çekiç, T., Kozaman-Aygün, S., & Bilen, Ö. (2024). Reflections on “place attachment”: perceptions of urban redevelopment in an informal neighborhood in Istanbul. *Journal of Housing and the Built Environment*, 39(1), 1-20.
- İto, (2013). Kentsel dönüşüm, İzmir Ticaret Odası, İzmir.
- IBA Hamburg (2019, July 16). Retrieved from <https://www.internationale-bauausstellunghamburg.de/en/story/iba-hamburg.html>
- Kayasu, S., Yaşar, S., (2003). Kentsel dönüşüm üzerine bir değerlendirme: Kavramlar, gözlemler, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, s. 20-28, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, s. 425, İstanbul.
- Kayakçı, S., (2003). Federal Almanya Cumhuriyeti’nde mekan planlama sistemi. Planlama Dergi, 26.
- Kentsel Strateji. (2014). *Türkiye’de kentsel dönüşümün 10 yılı: 2004–2014 Değerlendirme Raporu*. İstanbul: Kentsel Strateji Yayınları.
- Keleş, R. (2012). *Kentleşme politikası* (9. Baskı). Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Kreutz, S., (2010). Case study report: HafenCity, Hamburg, MP4 WP1.3 Transnational assessment of practice, Hamburg.
- Korkmaz, E., (2007). Kentsel kamusal mekanda değer yaratma yaklaşımında katılımcı bir model önerisi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, s:78, 2007.
- Köksüz, Ü., & Baz, İ., (2019). Rotterdam, Kop van Zuid kentsel dönüşüm projesi. İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi, 1(2), 41-48.
- Köktürk, E., & Köktürk, E., (Eds.) (2007). Türkiye’de kentsel dönüşüm ve Almanya Deneyimi.
- Köseoğlu, N., (1995). “Kültür/Kimlik Üzerine”, Türkiye Günlüğü, sayı 33, Mart/Nisan 1995, s. 43.
- Kuşçu, Ç., & Özgür, E. F., (2018). Kentsel rejenerasyon projelerinde kamusal mekan üretme politikaları: Hamburg HafenCity projesi örneği. Lisans bitirme ödevi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Lee, S., Kim, H., & Park, J. (2021). Sustainable coastal urban development: Balancing economic growth and environmental protection. *Journal of Urban Planning and Development*, 147(3), 04021023.
- Lefebvre, H., (1996). The production of space, Blackwell publications, Oxford.

- Lindner, C., & Rosa, B. (2017). *Deconstructing the High Line: Postindustrial urbanism and the rise of the elevated park*. Rutgers University Press.
- Lynch, K., (1960). The image of the city, 70-86, The MIT Press, Cambridge.
- Moss, T., & Pendlebury, J. (2019). Participatory urbanism in coastal regeneration projects: Challenges and prospects. *Journal of Coastal Research*, 35(6), 1234–1245.
- Önem, A. B., & Kilincaslan, I., (2010). Haliç bölgesinde çevre algılama ve kentsel kimlik. *İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi/a*, 4(1).
- Örer, G., (1993). İstanbul'un kentsel kimliği ve değişimi, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) İstanbul Teknik Üniversitesi s:33-57.
- Özdeş, G., (1985). Şehircilik, Şehir-Şehirlerin fonksiyon bölgeleri, 15-40, İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul.
- Özden, P. P. (2013). Kültürel mirasın korunmasında kentsel dönüşüm uygulamaları: İstanbul örneği. *Mimarlık ve Yaşam*, 10(2), 45–58.
- Özkul, M., (2017). Dünyada ve Türkiye'de kentsel dönüşüm projelerinin finansman yöntemleri, uzmanlık tezi, iller bankası anonim şirketi, Ankara.
- Peker, E. (2020). Re-thinking the production of urban built environments in the face of climate change. [Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi].
- Polat, S., (2005). Mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolü: Bursa Santral Garaj Bölgesi örneği, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) Uludağ Üniversitesi.
- Prohansky H. B., Abbe K.F., Kaminof R., (1983). Place identity, Physical world socialization of the self, *journal of environmental Psychology*.
- Praticò, A. (2015). The analysis of the new strategic area of Hamburg: the redevelopment project of the Hafencity's waterfront. *Para más información consultar el sitio: doi.org/10.13140/RG.2(36784.56322)*.
- Rapoport, A. (1986). The use and design of open spaces in urban neighborhoods. *The quality of urban life: Social, psychological, and physical conditions*. Walter de Gruyter, Berlin, Germany.
- Reicher, C., (2005). Urban planning and design in Germany: Recycling the town and the region. *Planlama Dergi*, 3, 56-64.
- Roberts, P., & Sykes, H. (Eds.). (1999). *Kentsel dönüşüm: bir el kitabı*. Akıllı.
- Roberts, P., & Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration: A Handbook*. SAGE Publications.
- Rodriguez, A., & Martínez, P. (2020). Coastal privatization and social inequalities: An analysis of urban waterfronts. *Coastal Management*, 48(5), 383-398.
- Sadri, E. Z. (2019). City, urban transformation and the right to the city. *International Journal of Contemporary Urban Affairs*, 3(2), 40–52.
- Said, Z. M., & Dindar, S. (2024). *Key challenges and strategies in the evaluation of sustainable urban regeneration projects: Insights from a systematic literature review*. *Sustainability*, 16(22), 9903.
- Santos, T., & Ramalhete, F. (2024). *Urban transformation: Analyzing the combined forces of vacant building occupancy and socio-economic dynamics*. *Sustainability*, 16(11), 4351.
- Sağsöz, V. A., & Zorlu, T., (1996) Kent kimliği-kimliksizliği ve tasarımcının rolü-Trabzon kentinde bir araştırma. *Mimarlar Odası ve Yaşam Dergisi*, 96.

- Silva, E., Carvalho, L., & Fernandes, M. (2021). Cultural heritage and urban identity in post-industrial waterfront regeneration. *Sustainability*, 13(9), 4827.
- Smith, A., (2010). *Rethinking the port city: the future of urban waterfronts*. Routledge.
- Smith, T., & Jones, M. (2019). Public access and urban waterfronts: Challenges and opportunities for equitable development. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 46(2), 245-263.
- Suher, H., (2006). “İmar Planı’ndan-Bölge planlama, sanayileşme, kentleşme, koruma gereği, kamu yararına geçiş” İstanbul Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Şehircilik Semineri, <https://sehirbolge.itu.edu.tr/duyuru/handesuher.htm>
- Suher, H.,(1995). Kent kimliğine etkili yasa uygulamaları, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, 3-12, İstanbul.
- SHFA(Sydney Harbour Foreshore Authority) (2004). *Ultimo+Pyrmont: decade of renewal*, Sydney.
- Strubelt, W., Gatzweiler, H-P., & Kaltenbrunner, R., (2000). *Urban development and urban policy in Germany: An overview*. Bonn.
- Tekeli, İ., (2003). Kentlerin dönüşüm mekanı olarak düşünmek, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, s. 2-7, İstanbul.
- Theoretical framework of inclusive urban regeneration combining nature-based solutions with society-based solutions. (2023). *Journal of Urban Planning and Development*, 146(2).
- TMMOB, (2012). *Kentsel dönüşüm nedir?*, Türkiye Mimarlar ve Mühendisler Odası Birliği İnşaat mühendisleri odası, Ankara.
- Turan, M. (2015). Kent kimliği bağlamında mega projeler: İstanbul örneği. *Planlama Dergisi*, 25(2), 65–78.
- Turok, I., (2004). Urban regeneration: what can be done and what should be avoided? Uluslararası kentsel dönüşüm uygulamaları sempozyumu bildirisi. İstanbul, 27-30 Kasım 2004. Sayfa 63-82. *Bildiri Özetleri Kitabı*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90s.
- Türkün, A. (2011). *Kentsel dönüşüm projeleri: Süreç, aktörler, karşılaşmalar*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Uzun, C. N. (2003). Türkiye’de kentsel dönüşüm politikaları: 1980 sonrası süreç. *Yapı*, 26(2), 22–29.
- Uzun, C. N. (2018). Kentsel dönüşüm uygulamalarında yöntemler ve planlama ilkeleri. *Megaron*, 13(3), 375–388.
- Yılmaz, O. K., (2018). Gelişmiş ülkelerde ekonominin geliştirilmesine yönelik gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulamaları. *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, s. 28
- Yüceer, S. (2024). *2000’lerden bugüne kentsel dönüşüm*. Mimar.ist Dergi, 24(79), 49–51.
- Zhang, Y., Li, J., & Wang, H. (2022). Interdisciplinary approaches to sustainable coastal urban development. *Journal of Environmental Management*, 310, 114735.
- Zeybekoğlu, S. (2019). Kentsel dönüşüm projelerinin sosyal sürdürülebilirlik açısından değerlendirilmesi: İstanbul örneği. [Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi].
- URL1- Dünya Savaşı Sonrası Dresden merkezi. <<https://www.zeit.de/feature/zweiter-weltkrieg-dresdenrotterdam-warschau-drittes-reich-staedte-luftkrieg/seite-6>; Mondadori/Getty Images>
- URL2- <<https://www.bild.bundesarchiv.de/dba/de/search/?query=Bild+183-B0911-0012-001>>

URL3- <<https://www.thelocal.de/galleries/culture/photos-of-theberlin-wall-then-and-now-the-lo>>

URL4- <<https://sigortahaberler.com/zeytinburnu-rehberi-tarihi-yerler/>>

URL5- <<https://tr.pinterest.com/pin/492088696761992509/>>

URL6- <Masterplan - Genel Bakış – Hafencity>

URL7- <<https://www.dw.com/en/germany-before-after-reunification/g-5508238>>

URL8- <Dar-es-Salaam-Platz - hamburg.de>

URL9- < Hamburg Uluslararası Denizcilik Müzesi Giriş Bileti | GetYourGuide>

URL10- <VOGT - Lohsepark, Hamburg>

URL11-< Sandtorpark - Vikipedi>

URL12- < marco polo terrassen hamburg - >

URL13 -<<https://www.pexels.com/photo/modern-cylindrical-tower-in-urban-park-setting-29644164/>>