

**KIYI BÖLGELERİNDEKİ ATIL SANAYİ ALANLARINDA
GELİŞTİRİLMİŞ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN
KENT KİMLİĞİNE ETKİSİ:
BAKÜ, BEYAZ ŞEHİR ÖRNEĞİ**

ELÇİN ALİYEV



T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KIYI BÖLGELERİNDEKİ ATIL SANAYİ ALANLARINDA
GELİŞTİRİLMİŞ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN KENT
KİMLİĞİNE ETKİSİ: BAKÜ, BEYAZ ŞEHİR ÖRNEĞİ**

ELÇİN ALİYEV
0000-0002-0093-8782

Prof. Dr. Tülin Vural Arslan
(Danışman)

Doç. Dr. Sibel Polat
(İkinci Danışman)

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI

BURSA– 2022
Her Hakkı Saklıdır

TEZ ONAYI

Elçin Aliyev tarafından hazırlanan “Kıyı Bölgelerindeki Atıl Sanayi Alanlarında Geliştirilmiş Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent Kimliğine Etkisi: Bakü, Beyaz Şehir Örneği” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı’nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman : Prof. Dr. Tülin Vural Arslan

İkinci Danışman : Doç. Dr. Sibel Polat

Başkan : Prof. Dr. TÜLİN VURAL ARSLAN
0000-0003-2072-4981
Bursa Uludağ Üniversitesi, Mimarlık
Fakültesi, Mimarlık Anabilim dalı

İmza

Üye : Doç. Dr. SİBEL POLAT
0000-0003-4380-0457
Bursa Uludağ Üniversitesi, Mimarlık
Fakültesi, Mimarlık Anabilim dalı

İmza

Üye : Prof. Dr. SELEN DURAK
0000-0001-7499-8246
Bursa Uludağ Üniversitesi, Mimarlık
Fakültesi, Mimarlık Anabilim dalı

İmza

Üye : Prof. Dr. GÜL SAYAN ATANUR
0000-0001-7240-8839
Bursa Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi,
Peyzaj Mimarlığı Bölümü

İmza

Üye : Dr. Öğr. Üyesi EBRU KAMACI
KARAHAN
0000-0001-6809-8401
Bursa Teknik Üniversitesi Mimarlık ve
Tasarım Fakültesi Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

İmza

Yukarıdaki sonucu onaylarım

Prof. Dr. Hüseyin Aksel EREN
Enstitü Müdürü
18/02/2022

B.U.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

Beyan ederim.

18 /02 / 2022

Elçin Aliyev

ÖZET

Yüksek Lisans

KIYI BÖLGELERİNDEKİ ATIL SANAYİ ALANLARINDA GELİŞTİRİLMİŞ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN KENT KİMLİĞİNE ETKİSİ: BAKÜ, BEYAZ ŞEHİR ÖRNEĞİ

Elçin Aliyev

Bursa Uludağ Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Tülin VURAL ARSLAN

İkinci Danışman: Doç. Dr. Sibel POLAT

Küreselleşmeyle birlikte yaşanan ekonomik, sosyal ve fiziksel değişimler, pek çok ülkede ve kentte sanayi alanlarının yer değiştirmesine neden olmuş, kent merkezleri çevresinde terkedilmiş sanayi alanları ortaya çıkmıştır. Bu tür projelerden biri de Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de bulunan eski sanayi bölgesi Siyah şehirde yapılan kentsel dönüşüm projesidir. Siyah şehir bölgesi 19. yüzyılın sonlarında petrol sanayisinin önem kazanması nedeniyle Bakü'nün doğu kısmında kurulmuş ve 100 yılı aşkın süre boyunca petrol üretim ve hasılat alanı olarak kullanılmıştır. Zamanla bölge, çevresel kirlilik nedeni ile yaşanılması zor bir hale gelmiş, böylelikle 2007 yılında bu alanda bir kentsel dönüşüm projesi yapılmasına karar verilmiştir. Proje kapsamında karma kullanımla geliştirilen bölge yeni bir kimlik kazanarak Siyah şehirden Beyaz şehre dönüştürülmüştür.

Bu tez çalışmasının amacı; Bakü Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin Bakü'nün kent kimliğine olan etkisini araştırmaktır. Çalışmada öncelikle, kentsel dönüşüm ve kent kimliği kavramları araştırılmış, kent kimliğini oluşturan bileşenler irdelenmiştir. Bunlarla birlikte dünyanın farklı ülkelerindeki eski sanayi alanlarında yapılmış kentsel dönüşüm projelerinin kent kimliklerine olan etkileri incelenmiştir. Ardından, Bakü'nün geçmişten günümüze sahip olduğu kent kimliği farklı dönemler üzerinden incelenerek, Siyah şehrin ortaya çıkışından Beyaz şehre dönüşümüne kadar geçen süreçte yaşanan fiziksel ve sosyal değişimlerin kent kimliğini nasıl etkilediği araştırılmıştır. Son olarak Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesi ile ilgili literatür analizinin ardından gözlem, yerinde tespit ve anket tekniklerinin kullanıldığı bir alan çalışması gerçekleştirilmiştir.

Sonuç olarak Bakü Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesi çevresel açıdan başarılı proje sayılsa da Bakü kentinin kimliği ile olan ilişkisinde büyük eksiklikler görülmüştür. Projede kent kimliğinin doğal, yapı ve sosyal bileşenlerine yeteri kadar dikkat edilmemesinin zamanla Bakü'nün yerel kimliğin ve özgün dokusunun kaybolmasına sebep olabileceği kanaatine varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel dönüşüm, kent kimliği, Bakü Siyah şehir, Beyaz şehir
2022, xi +213 sayfa.

ABSTRACT

MSc Thesis

THE EFFECT OF URBAN REGENERATION PROJECTS TO URBAN IDENTITY IN ABANDONED INDUSTRIAL AREAS IN THE COASTAL REGIONS: BAKU, WHITE CITY CASE

Elçin Aliyev

Bursa Uludağ University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Architecture

Supervisor: Prof. Dr. Tülin VURAL ARSLAN

Second Supervisor : Doc. Dr. Sibel POLAT

The economic, social and physical changes experienced with globalization have caused the displacement of industrial areas in many countries and cities, and abandoned industrial areas have emerged around the city centers. One of these projects is the urban regeneration project in the Black City, the old industrial area located in Baku, the capital of Azerbaijan. The Black City area established in the eastern part of Baku as a result of the revival of the oil industry in the late 19th century and gained an important role in the oil industry for more than 100 years. Gradually, the region became difficult to live in due to environmental pollution caused by oil revenue. In 2007, the decision to realize an urban regeneration project in this area was accepted. With the mixed-use development, the region gained a new identity and was transformed from Black City to White City.

The aim of this thesis is to investigate the effect of Baku White City urban regeneration project on the urban identity of Baku. Initially, in the research, the concepts of urban regeneration and urban identity were investigated, and the components that form the urban identity were examined. In addition to these, the effects of urban regeneration projects to urban identity in old industrial areas in different countries were examined. Then, the urban identity of Baku was examined through different periods from past to present, and it was searched that how the physical and social changes affected the urban identity from the Black city period to the White city period. After the literature analysis on White city urban regeneration project, a case study was carried out using observation, on-site detection and survey techniques.

As a result, although Baku White City urban regeneration project is considered a successful project environmentally, there are major shortcomings in its relationship with the identity of Baku city. It was concluded that not paying enough attention to the physical and social components of the urban identity may cause the local identity and original pattern of Baku to be lost gradually in future.

Key words: Urban regeneration, urban identity, Baku Black city, White city
2022, xi +213 pages.

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitiminin boyunca ve tez çalışmamın her aşamasında bana yol gösteren, bilgi ve deneyimlerini paylaşarak beni yönlendiren sevgili tez danışmanlarım Doç. Dr. Sibel POLAT ve Prof. Dr. Tülin VURAL ARSLAN'a,

Tez savunmasındaki katkıları için jüri üyesi hocalarım Prof. Dr. Selen DURAK, Prof. Dr. Gül SAYAN ATANUR ve Dr. Öğr. Üyesi Ebru KAMACI KARAHAN'a,

Bu süreç boyunca anlayışları ve destekleriyle her zaman yanımda olduklarını bildiğim değerli aileme,

Bana daima destek olan, Yüksek Mimar Kutsal Ebrar BARTU ve mimar Ruhin ALİBAYLI başta olmak üzere tüm arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Elçin ALİYEV

18/02/2022

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ.....	vi
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	vii
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	xi
1. GİRİŞ.....	1
2. KURAMSAL TEMELLER VE KAYNAK ARAŞTIRMASI.....	6
2.1. Kıyı Bölgelerinde Sanayisizleşme Süreci ve Kentsel Dönüşüm Gereksinimi.....	6
2.1.1. Kentsel dönüşümün amacı ve yöntemleri.....	7
2.1.2. Kentsel dönüşümün boyutları.....	10
2.2. Kent Kimliği Kavramı.....	12
2.2.1. Kent kimliği bileşenleri analiz çerçevesi.....	20
2.2.2. Doğal çevre bileşenleri.....	20
2.2.3. Yapılı çevre bileşenleri.....	23
2.2.4. Sosyal çevre bileşenleri.....	30
2.3. Kentsel Dönüşüm ve Kent Kimliği İlişkisi.....	32
2.4. Farklı Ülkelerdeki Kentsel Dönüşüm Proje Örnekleri.....	35
2.4.1. Almanya Hamburg Hafencity kentsel dönüşüm projesi.....	36
2.4.2. İsveç Stockholm Sjöstad liman bölgesi dönüşüm projesi.....	49
2.4.3. Avustralya Melbourne Docklands bölgesi dönüşüm projesi.....	57
2.4.4. Japonya Yokohama Minato Mirai 21 bölgesi dönüşüm projesi.....	70
2.4.5. Türkiye Kocaeli Seka bölgesi kentsel dönüşüm projesi.....	83
2.5. Bölüm Sonucu.....	93
3. MATERYAL ve YÖNTEM.....	96
3.1. Bakü Şehrini Mimari Tarihi ve Kent Kimliği.....	98
3.1.1. Feodalizm döneminde Bakü şehri.....	98
3.1.2. Rus Çarlığı döneminde Bakü şehri, Siyah şehrin ortaya çıkışı ve gelişimi.....	99
3.1.3. Sovyetler döneminde Bakü şehri.....	107
3.1.4. Bağımsızlık sonrası Bakü şehri, Siyah şehrin köhneme süreci ve Beyaz şehrin doğuşu.....	112
3.1.5. Bakü şehrinin genel planı 2040.....	117
3.2. Bakü Beyaz Şehir Kentsel Dönüşüm Projesi.....	121
3.3. Bölüm Sonucu.....	125
4. BULGULAR ve TARTIŞMA.....	127
4.1.1. Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin kent kimliği doğal çevre bileşenleri açısından incelenmesi.....	127
4.1.2. Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin kent kimliği yapılı çevre bileşenleri açısından incelenmesi.....	131
4.1.3. Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin kent kimliği sosyal çevre bileşenleri açısından incelenmesi.....	156
4.2. Kullanıcı Anketlerine İlişkin Araştırma Bulgularının Değerlendirilmesi.....	158
4.3. Bölüm sonucu.....	183
5. SONUÇ.....	185
KAYNAKLAR.....	191
EKLER.....	197

EK 1	195
EK 2	200
EK 3	197
EK 4	200
EK 5	212
ÖZGEÇMİŞ	213

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltmalar Açıklama

MM21	Minato Mirai 21
SEKA	Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikaları
%	yüzde
Ha	hektar
m	metre
m ²	metre kare

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 2.1. Kevin Lynch'e göre kent imgesi bileşenlerinin beş ana unsuru	13
Şekil 2.2. Kent kimliğinin temel bileşenleri	14
Şekil 2.3. Çevresel kimliklere sahip şehir örnekleri	21
Şekil 2.4. İklimsel özelliklere sahip kent örnekleri	22
Şekil 2.5. İklimsel özelliklere sahip kent örnekleri	23
Şekil 2.6. New York şehir silueti	23
Şekil 2.7. Sınırları olan kent örnekleri	25
Şekil 2.8. İstanbul kent silueti	25
Şekil 2.9. Kente kimliğine etkisi olan cadde ve yol örnekleri	26
Şekil 2.10. Kamusal dış mekan örnekleri	27
Şekil 2.11. Mimari tarzları ile ünlü kentler	28
Şekil 2.12. Karadeniz bölgesinde ahşap ev örnekleri	28
Şekil 2.13. Tarihi kent kimliğiyle ünlü Roma şehri	28
Şekil 2.14. İşaret ögesi olan nirengi örnekleri	29
Şekil 2.15. Ekonomik yapısı farklı İstanbul'un iki semti	30
Şekil 2.16. Gelenekleri ile kimlik kazanmış kent örnekleri	31
Şekil 2.17. Kentlere kimlik kazandıran dinî yapılar	31
Şekil 2.18. HafenCity projesinin Almanya Hamburg eyaletindeki konumu	36
Şekil 2.19. Kentsel dönüşüm öncesinde Hamburg HafenCity	37
Şekil 2.20. Hafencity bölgesinde alanların suya göre şekillenmesi	38
Şekil 2.21. Sınır boyunca yayalaştırılmış alanlar	39
Şekil 2.22. HafenCity projesinin 10 bölgeye ayrılma şeması	40
Şekil 2.23. HafenCity projesinde yapı örnekleri	41
Şekil 2.24. Hamburg HafenCity kent silueti	42
Şekil 2.25. HafenCity ulaşım ağları haritası	42
Şekil 2.26. HafenCity projesi arazi kullanımı haritası	43
Şekil 2.27. Önemli kamusal dış mekânlar haritadaki yerleri	43
Şekil 2.28. HafenCity meydanları	44
Şekil 2.29. Sandtorpark	44
Şekil 2.30. Grasbrookpark	45
Şekil 2.31. Kent içindeki simgesel öğelerin yerini gösteren harita	45
Şekil 2.32. Speicherstadt Bölgesi depo binaları	46
Şekil 2.33. Uluslararası Denizcilik Müzesi	46
Şekil 2.34. Elbphilharmonie Konser Salonu	47
Şekil 2.35. Bilim merkezi	47
Şekil 2.36. Hammarby Sjöstad Liman bölgesinin Stockholm kentindeki konumu	48
Şekil 2.37. Hammarby Sjöstad liman bölgesi kentsel dönüşüm projesinden eski hali ...	49
Şekil 2.38. Kıyı bölgesi boyunca yapılanma	51
Şekil 2.39. Hammarby Sjöstad kentsel sınırlar haritası	52
Şekil 2.40. Hammarby Sjöstad kentsel doku haritası	53
Şekil 2.41. Hammarby bölgesinde sokak çeşitleri	54
Şekil 2.42. Hammarby Sjöstad projesinde önemli kamusal dış mekânlar	55
Şekil 2.43. Luma ve Sjöstadsparterren Parklarının alandaki konumları	55
Şekil 2.44. Hammerby sjostada özel kamusal alanlar	56

Şekil 2.45. Docklands projesinin Avustralya Melbourne kentindeki konumu	58
Şekil 2.46. Melbourne-Docklands Bölgesi'nin kentsel dönüşümden önceki hali	58
Şekil 2.47. Kentsel dönüşüm sonrası Melbourne-Docklands Bölgesi	59
Şekil 2.49. Yeşil doku ile yaratılan gölgelik alanların haritası	60
Şekil 2.50. Docklands bölgesinin Yarra Nehri ve ana yolla olan sınırları	61
Şekil 2.51. Melbourne Docklands bina yüksekliği haritası.....	63
Şekil 2.52. Kent içinde tasarlanmış manzara noktaları	64
Şekil 2.53. Kent içinde tasarlanmış yol çeşitleri	64
Şekil 2.54. Yollarda yaratılmış gölgelik alanlar ve ağaçlardaki bioçeşitlilik	65
Şekil 2.55. Docklands bölgesindeki kamusal mekânların konumları ve tipolojileri.....	66
Şekil 2.56. Docklands bölgesindeki simgesel öğelerin konumları ve tipolojileri.....	67
Şekil 2.57. Tarihi simgesel yapılar	67
Şekil 2.58. Baskın simgesel yapılar	68
Şekil 2.60. Minato Mirai 21 projesinin konumu	70
Şekil 2.61. 1980 yıllarında Kentsel dönüşüm önceki Minato Mirai 21 proje alanı	71
Şekil 2.62. Minato Mirai 21 sahili boyunca kurulmuş dalgakıranlar.....	73
Şekil 2.63. Minato Mirai 21 alanında Merkezi ve Shinko Bölgeleri	73
Şekil 2.64. Minato Mirai 21 alanın bölgelere ayrılma şeması	74
Şekil 2.65. Minato Mirai 21 yer alan 3 ana eksen.....	75
Şekil 2.66. Minato Mirai 21 yol hatları haritası	76
Şekil 2.67. Minato Mirai 21 kentinde ağaçlarla çevrili yol örnekleri	76
Şekil 2.68. Minato Mirai 21 projesinde kamusal mekânlar	77
Şekil 2.69. Minato Mirai 21 projesinde odak noktaları	77
Şekil 2.70. Kamusal dış mekanların haritadaki yerleri	78
Şekil 2.71. Minato Mirai 21 kent silüeti	78
Şekil 2.72. Shinkoh bölgesindeki kırmızı tuğlalı eski depo binaları	79
Şekil 2.73. Nippon Maru eğitim gemisi	79
Şekil 2.74. Yokohama Sanat Müzesi binası.....	80
Şekil 2.75. Pacifico Yokohama kültür merkezi	80
Şekil 2.76. Landmark Tower kulesi	81
Şekil 2.77. Simgesel öğelerin haritadaki konumları	81
Şekil 2.78. Antik Nikomedia şehri	83
Şekil 2.79. Sekapark projesinin Türkiye ve İzmit kentindeki konumu.....	84
Şekil 2.80. Kentsel dönüşüm öncesi Seka park bölgesi	84
Şekil 2.81. Dönüşüm sonrası Sekapark kıyı bölgesi	85
Şekil 2.82. Sekapark bölgesinde karayolu demiryolu ve deniz sınırları	86
Şekil 2.83. Tren yolu üzerinde yaratılan köprü ve denize inen merdivenler	87
Şekil 2.84. Sekapark dönüşüm projesinin etapları	87
Şekil 2.85. Seka Kültür Havzası Fikir Projesi vaziyet planı	88
Şekil 2.86. Batı terminali bölgesi	88
Şekil 2.87. Seka kültür havzası bölgesi.....	89
Şekil 2.88. Nicomedia park bölgesi	90
Şekil 2.89. Sekapark kültür havzası üstten görüntüsü.....	90
Şekil 2.90. Seka bölgesi ulaşım haritası.....	91
Şekil 2.91. Sekapark bölgesinde projelendirilmiş Salim Dervişoğlu yolu.....	91
Şekil 2.92. Dönüşüm sonrası yeni yapılan kamusal alanlar	92
Şekil 3.1. Mühendis 2. Truzson tarafından 1796'da çizilmiş Bakü kalesinin planı.....	99
Şekil 3.2. 1922 yılında Bakü'nün ana planı	100

Şekil 3.3. 1864 yılında Bakü'nün baş planı	101
Şekil 3.4. 1978 yılında Bakü'nün ana planı	102
Şekil 3.5. 1898-1900 yılında Von der Nonne tarafından çizilmiş Bakü'nün ana planı	103
Şekil 3.6. Villa Petrolea Kaynak	104
Şekil 3.7. Bakü'de Siyah Şehir	105
Şekil 3.8. 1899 yılında Siyah şehrin planı	105
Şekil 3.9. Rus Çarlığı döneminde Bakü'de yapılmış özgün mimarlık örnekleri	106
Şekil 3.10. Rus Çarlığı Döneminde Bakü'de yapılmış mimarlık örnekleri	107
Şekil 3.11. 1920-1935 yıllarında Bakü'de konstruktivizm mimarlığı örnekleri	108
Şekil 3.12. 1935-1955 yıllarında Bakü'de Stalinizm mimarlığı örnekleri	109
Şekil 3.13. 1942 yılında keşif uçağından çekilmiş Siyah şehrin görüntüleri	110
Şekil 3.14. 1960-1990 yıllarında Bakü'de sosyalizm mimarlığı örnekleri	111
Şekil 3.15. 2000'li yıllarda Bakü'de yapılmış konut bina örnekleri	113
Şekil 3.16. 2000'li yıllarda Bakü'de yapılmış kamusal bina örnekleri	114
Şekil 3.17. Bakü şehrinde yapılmış simgesel yapılar	114
Şekil 3.18. Dönüşüm öncesi Siyah şehir bölgesi	115
Şekil 3.19. Dönüşüm öncesi Siyah şehir bölgesi atıl kalan sanayi binaları	116
Şekil 3.20. Dönüşüm öncesi Siyah şehir bölgesinde petrol atıkları	116
Şekil 3.21. Dönüşüm öncesi Siyah şehir bölgesinde yaşam alanı	117
Şekil 3.22. Bakü şehrinin genel planı arazi kullanım haritası	118
Şekil 3.23. Bakü şehir genel planı-organize edilmiş şehir merkezleri	120
Şekil 3.24. Beyaz Şehir projesinin ilkin aşaması (221 hektar)	123
Şekil 3.25. Beyaz Şehir projesinin son hali (621 ha)	124
Şekil 3.26. Dönüşüm projesi öncesi Siyah şehir 2008 harita görüntüsü	125
Şekil 4.1. Beyaz şehrin topografik özellikleri	127
Şekil 4.2. Beyaz şehir bölge yükseklikleri	128
Şekil 4.3. Beyaz şehir bulvarının tamamlanmış bölümü	128
Şekil 4.4. Çeşme meydanı	129
Şekil 4.5. Yol kenarları ve kaldırımlarda dikilmiş ağaçlar	130
Şekil 4.6. Kentsel dönüşüm öncesi Siyah şehrin petrol atıkları ile kirlenmiş alanları ..	130
Şekil 4.7. Alanın sanayi dönemindeki grid yol çizgileri	131
Şekil 4.8. Alanın köhneme dönemindeki organik şekillenmiş yol çizgileri	132
Şekil 4.9. Alanın dönüşüm sonrası organik ve grid yol çizgileri	132
Şekil 4.10. Beyaz Şehir Hazar denizi ve Babek caddesi sınırları	133
Şekil 4.11. Beyaz şehrin gelecekteki sınırlar içindeki gelişimi	133
Şekil 4.12. Bakü Beyaz şehir silueti	134
Şekil 4.13. Beyaz Şehir kentsel dönüşüm projesinin bölgesel planlanması	135
Şekil 4.14. Yeşil ada bölgesi	135
Şekil 4.15. Çeşme meydanı bölgesi	136
Şekil 4.16. Merkezi Park bölgesi	136
Şekil 4.17. Babek Caddesi Bölgesi	137
Şekil 4.18. Sahil Bölgesi	137
Şekil 4.19. Beyaz şehir ana plan eskizleri	138
Şekil 4.20. Oto yollar üzerindeki Beyaz şehir konumu	138
Şekil 4.21. Beyaz şehir ulaşım ağları	139
Şekil 4.22. Kaldırım seviyesine yükseltilmiş giriş ve ana yol örneği.	139
Şekil 4.23. Örnek olarak yapılmış bisiklet şeridi	140
Şekil 4.24. 2 kilometrelik yaya sokağı	140

Şekil 4.25. Beyaz şehri odak noktaları.....	141
Şekil 4.26. Bakü Beyaz şehir bulvarı gece görüntüsü.....	141
Şekil 4.27. Çeşme meydanı.....	142
Şekil 4.28. Eski fabrikalara ait taşlardan yapılmış zeminve bilgilendirici levha.....	142
Şekil 4.29. Kullanışsız hale gelmiş eski Lunapark.....	143
Şekil 4.30. Beyaz şehir Nizami Parkı.....	143
Şekil 4.31. Nizami parkında tasarlanmış farklı alanlar.....	144
Şekil 4.32. Beyaz şehir Zaman meydanı görüntüleri.....	144
Şekil 4.33. Merkezi park iş meydanı.....	145
Şekil 4.34. Karabağ atları meydanı.....	145
Şekil 4.35. Karabağ atları meydanı at heykelleri.....	146
Şekil 4.36. Beyaz şehir bölgesindeki Paris evleri.....	146
Şekil 4.37. Paris, Fransa'nın merkezinde bir cadde.....	147
Şekil 4.38. Paris evlerindeki cephe detayları.....	147
Şekil 4.39. Paris evlerindeki cephe detayları.....	148
Şekil 4.40. Park bölgesinde bulunan Knightsbridge binaları.....	148
Şekil 4.41. Beyaz şehir Knightsbridge binaları.....	149
Şekil 4.42. Londra Knightsbridge binaları.....	149
Şekil 4.43. Yeşil ada bölgesindeki Villalar.....	149
Şekil 4.44. Yeşil ada bölgesindeki Villalar.....	150
Şekil 4.45. Yeşil ada bölgesindeki taş sınırlar.....	150
Şekil 4.46. Çeşme meydanı modern konut binaları.....	151
Şekil 4.47. Çeşme meydanı modern konut binaları.....	151
Şekil 4.48. Beyaz şehir Park bölgesinde bulunan yüksek katlı binalar alan.....	152
Şekil 4.49. Park bölgesindeki tek ve çift blok kule halinde binalar.....	152
Şekil 4.50. Merkezi Park bölgesinde iş merkezi gökdelenler grubu.....	153
Şekil 4. 51. Restore edilmiş Nobel kardeşleri malikânesi Villa Petrolea.....	153
Şekil 4.52. Restore olunmuş yapılar.....	154
Şekil 4.53. Beyaz şehir simgesel yapılar haritası.....	154
Şekil 4.54. Bakü Beyaz şehir baş ofis binası.....	155
Şekil 4.55. Beyaz şehir yaya köprüsü.....	155
Şekil 4.56. Sahil bölgesinde simgesel yapılar.....	156
Şekil 4.57. "Hazar Denizi kıyısında" festivalinden görüntüler.....	158
Şekil 4.58. Beyaz şehirdeki özel kamusal alan örnekleri.....	164
Şekil 4.59. Babek caddesi çevresinde oluşan iki farklı doku.....	168

ÇİZELGELER DİZİNİ

Sayfa

Çizelge 2. 1. Farklı uzmanlara göre kent kimliğini oluşturan bileşenler	19
Çizelge 2. 2. Kent kimliği bileşenleri analiz çerçevesi	20
Çizelge 2. 3. Farklı ülkelerde yapılmış kentsel dönüşüm proje örneklerinin tanıtımı	35
Çizelge 2.4. HafenCity Projesi arazi kullanımı- bölgeler	40
Çizelge 2. 5. Docklands projesinin 8 farklı bölgesi ve işlevleri.....	62
Çizelge 2.6. Minato Mirai 21 Projesinin 5 farklı bölgesi ve özgün özellikleri.....	74
Çizelge 2.7. Farklı ülkelerdeki kentsel dönüşüm proje örneklerinin kent kimliğine etkisi açısından değerlendirilmesi	95
Çizelge 3.1. Anket soruları.....	97
Çizelge 4.1. Beyaz şehir projesinin 10 farklı bölgesi ile ilgili bilgiler	134
Çizelge 4.2. Ankete katılanların yaş durumu	159
Çizelge 4.3. Ankete katılanların cinsiyet durumu	159
Çizelge 4.4. Ankete katılanların eğitim durumu	160
Çizelge 4.5. Yerel katılımcıların Beyaz şehir bölgesindeki durumu	160
Çizelge 4.6. Uzman katılımcıların meslek ve görevleri	161
Çizelge 4.7. Bölgenin konumu ve topoğrafyası	161
Çizelge 4.8. Doğal özellikler, mevcut yeşil doku ve ağaçlar	162
Çizelge 4.9 Yapılı çevre ve peyzaj ilişkisi ve kentsel peyzaj kalitesi	163
Çizelge 4.10 Kentsel örüntü, tarihsel sokak dokuları, izleri ve görüntüleri.....	164
Çizelge 4.11 Doğal sınırlar	165
Çizelge 4.12 Kent Silueti	166
Çizelge 4.13. Yapay sınırlar	167
Çizelge 4.14 Bölgeler-Arazi kullanımı (işlev alanları)	168
Çizelge 4.15 Ulaşım ağı. Rotalar, izler ve yollar	169
Çizelge 4.16 Kamusal dış mekânlar ve aktiviteler	170
Çizelge 4.17. Beyaz şehir bölgesindeki kamusal mekânların kent kimliğine etkileri ..	171
Çizelge 4.18 Mimari bir dil birliği	172
Çizelge 4.19. Beyaz şehir içinde yer alan yapı çeşitleri.....	173
Çizelge 4.20 Önceki plan formlarından ve yapı tipleri	175
Çizelge 4.21 İnsan ölçeği	175
Çizelge 4.22 Yerel malzeme, yapılaşma yöntemleri ve detaylar	176
Çizelge 4. 23 Tescilli yapılar korunması ve yeniden işlevlendirilmesi	177
Çizelge 4.24 Simgesel yapılar	178
Çizelge 4.25 Demografik yapı	179
Çizelge 4.26 Kentsel bellek, yerel gelenekler ve kültürel farklılıklar.....	180
Çizelge 4.27 Kaybolmuş değerler ve potansiyeller	181
Çizelge 4.28. Özgün kimlik	182
Çizelge 4.29. Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin kent kimliği bileşenleri açısından değerlendirilmesi.....	184

1. GİRİŞ

Kentler de canlı varlıklar gibi daima değişen toplumsal birimlerdir (Keleş, 2004). Kentlerin gelişim sürecini incelendiğinde, Sanayi devriminin, kentleşme sürecinin hız kazanmasında önemli bir etken olduğu görülmüştür. Sanayi devrimi ile birlikte yeni sanayi kentleri kurulmuş, kentler geleneksel yapısından uzaklaşarak, yeni üretim ve tüketim merkezlerine dönüşmüşlerdir.

Küreselleşmeyle birlikte yaşanan ekonomik, sosyal, fiziksel dönüşümlerle birlikte, 1970’lerde ulaşım araçlarının ve organizasyon sistemlerinin değişimi nedeniyle sanayi kentleri için daha büyük alanlara gereksinim duyulmuş, böylelikle sanayi alanları kent merkezlerinden uzaklaştırılmıştır. Son yıllarda yaşanan hızlı kentleşme ile geride kalan eski sanayi alanlarının yeniden değerlendirilmesi söz konusu olmuş ve bu alanlara yönelik kentsel dönüşüm projeleri geliştirilmeye başlanmıştır.

Literatürde kentsel dönüşüm kavramı; “Çökme ve bozulma olan kentsel mekânların; ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarını kapsamlı ve bütünleşik yaklaşımlarla iyileştirmeye yönelik uygulanan stratejik eylemlerin bütünü” olarak ifade edilmektedir (Akkar, 2006). Bununla birlikte kentsel dönüşüm; bir yerin özgün değerinin korunması, bu değerin devamlılığının sağlanması ve o yere kaybolmakta olan ya da kaybolmuş kimliğinin yeniden kazandırılması yönüyle oldukça önemlidir.

Kentsel kimlik, kentin sahip olduğu fiziksel ve toplumsal bileşenler bütünüdür ve bir kenti özgün kılan, diğer kentlerden ayıran özelliklerden oluşur. Kentsel kimlik, sürekli etki altında olan, değişen ve gelişen bir yapıdadır. Küreselleşme sonucu kentlerde yaşanan dönüşümler ile kent kimliklerini de kaçınılmaz biçimde etkilemektedir. Özellikle kentsel dönüşüm projeleri, kentlerin özgün kimliklerini kaybetmesi noktasında bir tartışma konusu haline gelmiştir. Günümüzde pek çok kentsel dönüşüm projesi uygulandıktan sonra kentte sosyal ve mekânsal ayrışmayı doğurmuş ve kentlileri sosyo-ekonomik gruplarına göre ayıran mekânlar ortaya çıkmıştır. Ayrıca aynı yapıım teknolojileri ve malzemeler kullanılarak, benzer mimari stiller üretilerek, yerel özellikleri ve kent kimlikleri yok olan, birbirine benzeyen kentler meydana gelmiştir. Kentlerin özgün kimliklerini kaybetmesinin bir başka bir nedeni ise kentlerin dünya

piyasasında ekonomik hareketliliği sağlayacak ve yeni kazanç ortamları yaratacak mekânlar haline gelmesi olmuştur.

Bu kentlerden biri de, Azerbaycan'ın başkenti Bakü'dür. 2000'li yıllardan başlanarak, Azerbaycan'daki ekonomik gelişmeler sonrasında kentsel dönüşüm bağlamında Bakü kentinde inşaat sektörüne büyük sermayeler koyulmuştur. Bununla birlikte son dönemdeki yapıların büyük çoğunluğunda, mevcut kent kimliği dikkate alınmadığı için, bu yapılarla kent yeni bir imaj kazanmış olsa da, Bakü eski dokusundan çok şeyler kaybetmiştir. Bakü kent kimliğine etki eden en büyük projelerden biri Siyah şehrin yerine yapılan Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesidir.

Tez çalışmasında örnek alan olarak seçilmiş Siyah şehir 19. yüzyıl sonlarında petrol sanayiinin canlanmasından sonra Bakü'nün doğu kısmında kurulmuştur. Söz konusu bölge yüz yılı aşkın süre boyunca petrol endüstrisinde önemli yere sahip olmuş, petrol depolama, taşıma gibi işlevleri yerine getirmiştir. Hatta Sovyetler Birliği döneminde Bakü, Sovyetler Birliği'nin en önemli petrol üretim ve hasılat merkezi olmuştur. Ancak bu işlevlerini yerine getirirken çevre, petrole bağlı olarak kirlenmiş ve yaşanılması zor bir hâle gelmiştir. Bu nedenle 2007 yılında bu bölgede kentsel dönüşüm projesi yapılması kararı alınmış ve Bakü'nün yeni modern bir yaşam merkezi haline dönüşmesi için Siyah Şehir'den Beyaz Şehir'e projesi uygulamaya konulmuştur.

Bu tez çalışmasında örnek olarak seçilen Bakü Beyaz Şehir kentsel dönüşüm projesinin önemi ve seçilme nedenleri şöyle belirlenmiştir:

1. Beyaz Şehir tarihi merkeze yakın olması yönüyle Bakü'de önemli bir konuma sahiptir.
2. Beyaz şehir projesi Azerbaycan'da yapılmış olan en kapsamlı ve en büyük kentsel dönüşüm projesidir.
3. Beyaz şehir projesi Bakü'nün batı ve doğu yönlerine doğru geliştirilmesi açısından, gelecek projeler için örnek teşkil edecektir.

Bu tezin amacı, Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinde, Bakü kent kimliğinin fiziksel ve sosyal bileşenlerinin ne kadar dikkate alındığının analiz edilmesi ve projenin Bakü

kent kimliğini nasıl etkilediğinin kentlilerin görüşleri üzerinden araştırılmasıdır. Böylece araştırma elde edilen bulguların ışığında Bakü`de yapılacak kentsel dönüşüm projeleri için daha özgün ve kimlikli mekânların yaratılmasında esas alınacak önerilerin geliştirilmesiyle son bulacaktır. Belirtilen amaç ve hedeflere ulaşabilmek için araştırılması düşünülen sorular aşağıda belirtilmiştir.

- Kent kimliği bileşenleri nelerdir?

Bu sorunun amacı; şimdiye kadar yapılan araştırmalar doğrultusunda kent kimliğini oluşturan bileşenlerin neler olduğunu sorgulamaktır.

- Kentsel dönüşüm ile kent kimliği arasındaki ilişki nedir? Dünyada yapılan kentsel dönüşüm projelerinde kent kimliği bileşenlerine ne ölçüde önem verilmektedir?

Bu soru ile dünyanın farklı ülkelerinde yapılan kentsel dönüşüm projelerini araştırmak ve bu projelerin kent kimliğini dönüştürmedeki etkisinin belirlenmesi amaçlanmaktadır.

- Bakü'nün kent kimliği nasıl tanımlanabilir? Dönüşüm öncesi Siyah şehrin Bakü kent kimliğine etkisi nasıldı?

Bu soru ile farklı yönetimsel dönemlerde Bakü'nün kent kimliğinin nasıl biçimlendiği araştırılacak, Siyah şehrin ortaya çıkışından atıl kalmasına kadar geçirdiği dönemler üzerinden Bakü kent kimliğini nasıl etkilediği sorgulanacaktır.

- Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin yapılma nedenleri nelerdir? Projede Bakü kent kimliğinin fiziksel ve sosyal bileşenleri ne kadar dikkate alınmıştır? Proje Bakü kent kimliğini nasıl etkilemektedir?

Bu soru ile Beyaz şehir projesinin gerekçeleri araştırılacak, proje Bakü kent kimliğinin fiziksel ve sosyal bileşenleri açısından sorgulanacak, kentlilerin görüşleri üzerinden projenin kent kimliğine etkileri tespit edilecektir.

- Bakü'nün özgün kent kimliğini koruyan ve sürdüren kentsel dönüşüm projeleri geliştirmek için nelere dikkat edilmelidir?

Bu soru ile gelecekte yapılacak kentsel dönüşüm projeleri için Bakü'nün kent kimliğini destekleyecek öneriler geliştirilecektir.

Bu tezde yöntem olarak, literatür araştırması yanında, alan çalışması kapsamında arşiv araştırması, fiziksel tespitler, sistematik gözlemler ve anket uygulaması kullanılmıştır. Kapsam açısından tezin ilk bölümünde kentsel dönüşüm ve kentsel kimlik kavramları incelenmiş ve kent kimliğini oluşturan doğal, yapılı ve sosyal çevre bileşenleri araştırılarak kentsel dönüşüm ve kentsel kimlik kavramlarının ilişkisine değinilmiştir. Daha sonra dünyanın farklı yerlerinden seçilen kıyı alanlarında yer alan eski sanayi alanlarında yapılmış kentsel dönüşüm proje örnekleri incelenmiştir. Örnek incelemelerinde projelerin; ilk önce ülke ve şehirdeki konumu, yer aldıkları alanın tarihi, eski işlevi ve son durumu ile ilgili bilgiler de verilmiştir. Devamında ise kent kimliği açısından projeler incelenerek alanın mevcut kent kimliğini nasıl etkilediği ortaya çıkarılmaya çalışılmış, dönüşüm sonrası geçmişten kalan izlerin korunup korunmadığı, projenin özgün kent kimliğine olumlu ve olumsuz katkıları değerlendirilmiştir. Daha sonra kentsel dönüşüm projesinde kent kimliğinin doğal, yapılı ve sosyal bileşenlerinin ne kadar dikkate alındığı incelenmiştir.

Materyal ve yöntem bölümünde yapılan arşiv araştırmasıyla kentin eski planları ve haritaları gözden geçirilmiş, Bakü şehrinin mimari tarihi ve kent kimliği, Siyah şehrin doğuşu, sanayi dönemindeki kimliği, eskime süreci, Beyaz şehir projesinin yapılmasına zemin yaratan nedenler araştırılmış ve fiziksel tespit ve sistematik gözlemlerle birlikte Beyaz şehir projesi tanıtılmıştır. Tez çalışmasındaki sınırlılıklar kapsamında Beyaz şehir projesi devlet desteği ile Bakü kentinde yapılan en büyük proje olmasına rağmen, veri toplamada ilgili kamu kurumlarına yapılan görüşme talepleri yeterince karşılanmamıştır. Bununla birlikte şehirde yaşayan sakinler ve mimarlar ile Beyaz şehrin kent kimliği bileşenlerinin değerlendirildiği toplam 78 anket çalışması yapılmıştır. Anketlerde kent kimliğinin doğal, yapılı ve sosyal bileşenleri ile ilgili 20 soru sorulmuştur.

Bulgular kısmında Bakü Beyaz Şehir kentsel dönüşüm projesinin kent kimliğine etkisi incelenmiştir. Ayrıca yapılan anketlerden elde edilen veriler analiz edilerek Beyaz şehirde yaşayan sakinlerin ve mimarların Beyaz Şehir Kimliği ile ilgili görüşleri ortaya

konulmuştur. Sonuç olarak, yapılan alan çalışması üzerinden gelecekte yapılacak kentsel dönüşüm projeleri için Bakü'nün kent kimliğini destekleyecek öneriler geliştirilmiştir.

Türkiye'de ve Azerbaycan'da yapılmış tezler incelediğinde kentsel dönüşüm projelerinin kent kimliğine etkisi ile ilgili yeterli çalışmanın olmadığı görülmüş, bu çalışmanın akademik literatüre katkı sağlayacağı düşünülmüştür. Bununla birlikte Beyaz şehir projesi gelecekte Bakü'de yapılacak kentsel dönüşüm projelerine örnek olacağı için bu projedeki sorunların tartışılarak ve vurgulanarak gelecek projelerde tekrarlanmamasına ve daha özgün, yerel dokuyla uyumlu alanların oluşturulmasına yardımcı olmak amaçlanmıştır.

2. KURAMSAL TEMELLER VE KAYNAK ARAŞTIRMASI

2.1. Kıyı Bölgelerinde Sanayisizleşme Süreci ve Kentsel Dönüşüm Gereksinimi

1970'lerden başlayarak dünyada ekonomik ve politik değişimlerin sonucunda, artık ağır sanayiye yapılan yatırımlar yerine, araştırma, bilim ve teknolojiye yapılan yatırımlar daha karlı bir yatırım şekli olarak değerlendirilmeye başlamıştır. Bunun nedeni bilginin ve yeni teknolojilerinin eski sanayi sektörleri ile birlikte eğitim, sağlık iletişim gibi her alanda kullanılabilirliği olmuştur. Böylelikle sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş birçok değişimi beraberinde getirmiştir. Sanayi üretiminde düşüş eş zamanlı olarak gelişen 'sanayisizleşme (deindustrialization)' sürecine neden olmuştur. Yaşanan değişimler ile birlikte, ABD, Japonya, Batı Avrupa gibi sanayileşme sürecini tamamlamış, yani gelişmiş ülkeler bu dönem içinde sanayiden arınma eğilimi içine girmişlerdir. Bu durum, sanayinin ve yeni yatırımların iş gücünün ve sendikalaşmanın daha ucuz olduğu Uzak Doğu ve Batı yarımküresinin yoksul ülkelere kaymasına neden olmuştur. Bu ülkelerde ulaşım araçlarının ve organizasyon sistemlerinin gelişimi nedeniyle daha büyük alanlara gereksinim duyulmuş, sanayi alanları kent merkezlerinden uzaklaştırılarak daha düşük maliyetli alanlara taşınmıştır. (Özdemir 2003). Bu gelişmeler sonucunda kentin merkezinde yer alan bu sanayi alanları terk edilmiş, atıl alanlar haline dönüşmüş ve yaşanan toplumsal ve çevresel bozulmalar hayatı olumsuz etkilemeye başlamıştır.

Bu durum kent içindeki atıl kalmış eski sanayi alanların yeniden değerlendirilmesini gerektirmiştir. Özellikle de kıyı alanları, ulaşım kolaylığı ve deniz ile ilişkisi açısından kentin yeni rolünün belirlenmesinde ve kentsel alanların yeniden organizasyonunda önemli rol oynamıştır (Kılıç, 1999). Bu alanlar kültürel, toplumsal ve ekonomik ilişkiye dayalı büyük gelişme potansiyeliyle birlikte yatırımcılar açısından da büyük önem kazanmıştır (Yerliyurt, 2009).

Ayrıca küreselleşme sonucu son yıllarda kentler birbirleriyle rekabete girmiş, kendilerini dünya genelinde tanıtmak için yeni yollar aramışlardır. Böylelikle çevre politikaları, küresel rekabet ile oluşan turizm ve ulaşım gereksinimleri, büyük kent alanlarındaki rekreasyon gerekliliğinin artması, fiziksel ve toplumsal olarak yaşam koşullarının iyileştirilme ihtiyacı gibi amaçlar, eski kıyı alanlarının değişimini zorunlu

kılmıştır. Bu kapsamda, kent merkezlerindeki atıl kalan eski sanayi alanlarını kente yeniden kazandırmak amaçlı yenileme yaklaşımlarının içerisinde dönüşüm projeleri önemli bir araç olarak ön plana çıkmıştır (Roberts ve Sykes, 2000).

2.1.1. Kentsel dönüşümün amacı ve yöntemleri

Kentsel dönüşüm ifadesi çok geniş bir kavram olmakla birlikte, literatürde çok sayıda karşılığı bulunmaktadır. Hasol, (1998) kentsel dönüşüm kavramını, “kentleri düzenlemek ve günümüz standartlarına uydurmak amacıyla yapılan yeniden planlama” olarak betimlemektedir.

Turok (2010). kentsel dönüşümün; “Kentlerde olan sorunları çözmeye yönelik kapsamlı bir vizyon ve eylemler bütünü “ olarak tanımlamıştır. Bunun sonunda ise değişime uğrayan arazinin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel niteliklerini iyileştirmek için kalıcı çözümlere gereksinim olacaktır.

Linchfield (1992) ise “kentsel dönüşüm kavramını, kentsel bozulma süreçlerini daha iyi anlama ihtiyacından doğan ve gerçekleştirilecek dönüşümde elde edilen sonuçların üzerinde uzlaşma” olarak tanımlamıştır.

Başka bir tanımda kentsel dönüşüm bir alanda kaybolan ekonomik aktivitenin yeniden büyümesi, bozulan sosyal fonksiyonun yenilenmesi, bozulan çevresel kalitenin iyileştirilmesi ya da ekonomik dengenin sağlanması olarak yorumlanmıştır. (Couch ve arkadaşları, 2003)

Görüldüğü gibi genel olarak kentsel dönüşüm kavramı, “Çöküntüye uğramış, eskimiş, doğal afetler ya da insan kaynaklı felaketler sonucu yok olmuş, bozulmuş kentlerin yenilenmesi” olarak insanlık gündemine girmiştir.

Roberts’e göre kentsel dönüşümün 5 temel amacı vardır. Bunlar şöyle sıralanabilir:

1. Kentin fiziksel koşulları ile toplumsal problemleri arasında doğrudan bir ilişki kurarak kentsel çöküntü ve bozulma problemine çözüm bulunması,

2. Kentsel dönüşüm projeleri ile, kentin hızlı bir şekilde değişen ve bozulan dokusunda ortaya çıkan, yeni fiziksel, sosyal, ekonomik, çevresel ve altyapısal gereksinimlerine göre, yeni kent parçalarının ortaya çıkarılması,
3. Kentsel refah ve yaşam kalitesini yükselten bir ekonomik gelişim ve kalkınma yaklaşımının ortaya konulması,
4. Kentsel alanların etkili bir biçimde kullanılmasına ve yersiz kentsel yayılmadan kaçınmaya yönelik stratejilerin geliştirilmesi,
5. Toplumsal koşullar ve politik güçlerin ürünü olarak kentsel politikaların yeniden şekillendirilmesi ihtiyacının karşılanması (Roberts ve Sykes, 1999).

Kentsel dönüşüm projelerinde, bölgenin sorunlarına ve var olan potansiyeline göre bu amaçlardan biri veya birkaçı ön plana çıkabilmektedir. Kentsel dönüşümün sadece mevcut kent yapısının yenilenmesi değil, yapılan başka uygulamaları da içinde barındıran genel bir kavram olduğu rahatlıkla söylenebilir. Kentsel dönüşümün içinde yer alan bu 6 farklı uygulama yöntemi aşağıda aşağıdaki biçimde özetlenebilir:

1. Alansal temizleme (urban clearance): Bu yöntem Amerika ve İngiltere’de 1950’lerden başlanarak çok kullanılmıştır, günümüzde ise sadece sağlama (rehabilitation) yönteminin olmadığı durumlarda başvurulan yöntemdir (Diacon, 1991). Bu yöntem, “Çöküntüye uğrayan bir kentsel alan parçasının fiziksel dokusunun bir kısmının veya bütünüünün yıkılıp yerine yeni bir doku oluşturulması” şeklinde tanımlanabilir. (Özden, 2016)
2. Yeniden canlandırma (revival – revitalization): Genel olarak; “Yeniden canlandırmayı, farkındalığını artırma, revaçta olmasını sağlama” olarak tanımlamak mümkündür. Eski canlılığını kaybetmiş tarihi kent merkezlerinin farkındalığının artırılmasına gereksinim duyulan bu yöntemde, bu alanlara ilgi yoğunluğu sağlanarak yeniden canlılık kazanması sağlanır. (Şahin, 2003) Keleş’e (2000) göre ise, yapıların fiziksel açıdan sağlam kalmasına karşın, özgün işlevlerini yitirdikleri veya farklı nedenlerle değerlerinin azaldığı durumlarda ortaya çıkan kentsel dönüşüm yöntemidir. Bununla birlikte bu yöntemin başarılı bir sonuç elde edebilmesi için standart bir prosedürün olmadığı söylenmektedir.

Şöyle ki, bu yöntem zamanla yapılan müdahalelerle alana özgü yaklaşımlarla ve yerel özelliklere bağlı kalınarak yapılan canlandırma biçimidir. Clay (1979) ise yeniden canlandırmayı soylulaştırma ve kalitenin yükseltilmesi şeklinde ikiye ayırmaktadır.

3. Yenileme (renewal): Bu yöntem ise “Kentın bir bölümünün yapılarını yeni tekniklere uygun olacak şekilde yenileştirerek korunması” olarak tanımlanabilir (Hasol, 1998). Yerleşik kentsel dokuda kapsamlı ve kökten müdahaleler gerektiren bu yöntem büyük ölçüde yıkma ve yeniden yapma eylemleri ile hayata geçmektedir. Yenilemede kökten değişime uğratılan kentsel dokuda geçmişe ilişkin herhangi bir referans bulmak artık olanaksızdır (Çubuk 1992).
4. Yeniden geliştirme (redevelopment): Ekonomik ve yapısal özellikleri, iyileştirilmesine olanak vermeyecek ölçüde kötüleşmiş olan mevcut yapıların yıkılması ile kazanılan toprakların yeni bir tasarlama düzeni içinde geliştirilmesine dayanan bir yöntemdir (Keleş, 1998) (Keleş ve Harmancı, 1993).
5. Yeniden üretim (regeneration): Adından anlaşılacağı gibi, bu yöntem farklı nedenlerle yok olmuş, bozulmuş, çöküntüye uğramış alanları iyileştirmek suretiyle yeni bir dokunun yaratılması anlamına gelmektedir (Özden, 2016).
6. Eski hâline getirme, esenleştirme (rehabilitation): “Özgünlüğünü henüz kaybetmemiş, ama sağlıksız ve niteliksiz hâle gelmiş alanların yeniden eski haline kavuşturulması olan bu yöntem, kentsel alanların özgün niteliğine zarar veren tüm oluşumlardan ayıklamak” olarak tanımlanabilir (Redhouse, 1989). Bu yöntem farklı kaynaklarda; koruma (preservation-conservation) olarak da geçmektedir ve toplumun geçmişteki sosyal ve ekonomik koşullarını, kültürel değerlerini yansıtan kentsel öğelerin, fiziksel yapılarının; yaşanan değişim ve gelişimlere bağlı olarak yok olmasının engellenmesi olarak tanımlamıştır.

Kentsel dönüşümle; güvenli ve özellikle afet riskine yönelik sağlam yaşam alanlarının, düzenli ve sağlıklı kentleşmenin oluşturulabilmesi ve uygulamaların ülke çapında kalıcı çözümler getirecek biçimde gerçekleştirilmesi için tüm yasal alt yapısının bütüncül ve kapsayıcı şekilde sağlanması gerekmektedir. Ayrıca kentsel dönüşümün fiziksel, sosyal

ve ekonomik gibi farklı boyutlarının hepsinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Böylece daha dayanıklı bir yasal altyapı ile ulusal düzeyde başarılı kentsel dönüşüm projelerinin hayata geçirilebileceği düşünülmektedir.

2.1.2. Kentsel dönüşümün boyutları

Kentsel dönüşüm yalnızca kentin fiziksel dönüşümünü kapsamamaktadır. Bu yüzden de kentsel dönüşüm olgusu yasal-yönetmelik, sosyo-ekonomik ve fiziksel boyutlarıyla ele alınacaktır (Dükkancı, 2013).

- **Yasal –Yönetmelik Boyut**

Kentsel dönüşüm projelerinde her zaman farklı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bunların önemli bir kısmı yasal ve yönetmelik boyutlarla ilgili olanlardır. Her ülkenin kentsel dönüşüm ile doğrudan ya da dolaylı şekilde ilgili olan yasaları vardır. Her proje öncesi yasal ve yönetmelik sorunlar incelenmeli, dönüşümün yasalara uygunluğu kontrol edilmeli, daha sonra ilgili projeye başlanmalıdır (Özden, 2016).

Kentsel dönüşüm projelerinde uygulama aşamasında daha çok özel mülkiyet hakkından kaynaklanan sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bunu aşabilmek için, yasaların kentsel dönüşüm uygulamaları için düzenleyici ve sorunları giderici maddeler içererek, birbirlerini tamamlamaları gerekmektedir. Kentsel dönüşüm projeleri, yasal-yönetmelik yapının kapasitesi, kaynakları ve vizyonu ile doğrudan ilgilidir. Bu nedenle ilk önce, yönetmelik yapının yasal bazda düzenlenmesi ve böylelikle yetkinin paylaşılması önem taşımaktadır. Örgütsel yapısını sağlıklı bir şekilde kurmuş ülkeler, doğal olarak kentsel dönüşüm uygulamalarında başarıyı yakalayabilmektedirler (Özden, 2006).

- **Sosyo-ekonomik Boyut**

Kentsel dönüşüm uygulamaları yapılırken, dikkate alınması gereken en önemli boyutlardan biri olan sosyo-ekonomik boyut, o yerde yaşayan ve gelecekte de yaşayacak olan insanlarla ilgilidir. Bu boyut kapsamında, proje öncesi toplumsal veriler toplanır, analiz edilir ve bu analizlerin sonucuna göre toplumsal stratejilerin geliştirilmesi gerekir. Bunun için söz konusu toplumla ilgili aşağıdaki veriler toplanır.

- Bölgedeki nüfus yoğunluğu: Düşük ve yüksek nüfus yoğunluğu gerçekleştirilecek olan dönüşüm projesinin diğer boyutlarını ve bu projenin ölçeğini etkiler.
- Kültürel özellikleri: Toplumun adet, gelenek, görenek ve alışkanlıkları ile ilişkili bilgiler toplanır ve insanların o yere ait alışkanlıklar kazanma, alandan hoşnutluk, bilinçlilik, sahiplenme duygusu ile ölçülür.
- Bilinçlilik düzeyi: Kentsel dönüşüm projelerinde yerli sakinlerin projeye karşı çıkması normal durumdur. Bunun için de sakinleri ikna etmeli, onların bu konudaki bilinç düzeyleri artırılmalıdır.
- Hoşnutluk: Bu özellik, yerel sakinlerin yaşadıkları çevreden memnun olma düzeyini ifade eder. Hoşnutluk derecesi düşük yerlerde, bunun nedenleri araştırılmalı ve çözümler geliştirilmelidir.
- Ekonomik durum: Dönüşüm bölgesinde yaşayan veya mülk sahibi olan yerel halkın ekonomik koşullarının yüksekliği bu uygulamayı kolaylaştırır.
- Mülk sahipliği ve kullanıcı türünün çeşitliliği: Bu durum, dönüşüm projesinin yasal boyutunu ilgilendirmektedir. Mülkiyet durumunun kamunun elinde olması, uygulamanın daha kolay hayata geçmesini sağlayacaktır (Oruç ve Giritlioğlu 2008).

Veriler toplanıp analizleri yapıldıktan sonra elde edilen sonuçlar doğrultusunda stratejilerin belirlenmesi gerekmektedir. Toplumun kültürel kimliğinin tanımlanmasından sonra öne çıkan, olumsuz yönlerin iyileştirilmesine yönelik planlar yapılmalı, toplumun genelinin ya da değişik kesimlerinin (gençlerin, yaşlıların ve b.) gereksinimleri belirlenmelidir. Toplumla iş birliğini kolaylaştırmak adına yerel temsilciler seçilmelidir. Böylelikle kentsel dönüşüm projesi sonrası kentin toplumsal kimliğinin korunmasında, geliştirilmesinde ve sürdürülmesinde başarılı olunacaktır. Aynı zamanda düzgün sosyal dönüşüm ekonomik kalkınmayı da beraberinde getirecek, harcanan maliyetler geri kazanılabilecektir.

- **Fiziksel Boyut**

Planlama ve tasarım boyutu olarak da karşımıza çıkmakta olan fiziksel boyut; teknik altyapı, yaşam alanlarını ve ulaşımını içeren mikro ve makro düzeydeki çevresel ilişkilerini kapsamaktadır (Gür, 2014).

Bölgenin çekiciliğini, çevresel mekân kalitesini artırmak, görsel ve fiziksel açıdan daha yaşanabilir bir yer yaratmak bu boyutun bilinçli olarak ele alınması ile mümkündür. Bu boyutta ele alınan çalışmalar insan merkezli olup, gereği gibi yapıldığında kaliteli kamusal mekânlar, doğru ticari alanlar, iyi bağlantılı sokaklar ve doğal çevreyle uyumlu mekânlar yaratmanın önünü açacaktır (Dükkancı, 2013).

Bu boyut kapsamında bölgede optimum iletişimi sağlamak için yaya-taşıt sirkülasyonu düzenlenmeli, yaya ağırlıklı ulaşım sistemine öncelik verilmeli ve özel taşıma yerine toplu taşıma sistemlerine geçiş teşvik edilmelidir. Kent içinde tanımlı ve ayrıcalıklı bölgeler yaratılmalı, bölgenin okunabilirliği desteklenmelidir. Bölgenin potansiyel fiziksel olanakları ön plana çıkarılmalı, tarihi-kültürel değeri olan mimarî mirası ve çevresel kaynakları korunmalı ve değerlendirilmelidir. Kaybolmuş değerler ve potansiyeller araştırılmalı ve bu değerler içtenlikle vurgulanmalıdır. Yapılarda yerel yapım yöntemleri ve malzeme kullanımına ilişkin detaylar öne çıkarılmalı, böylelikle mimari kimliği korunmalı ve sürdürülmelidir. Ayrıca kentin kimliğini destekleyecek karma fonksiyonlarla donatılmış, sosyal ve kültürel bütünleşmeyi sağlayacak, günün yirmi dört saati canlı yaşam alanlarının oluşturulmasına da özen gösterilmelidir.

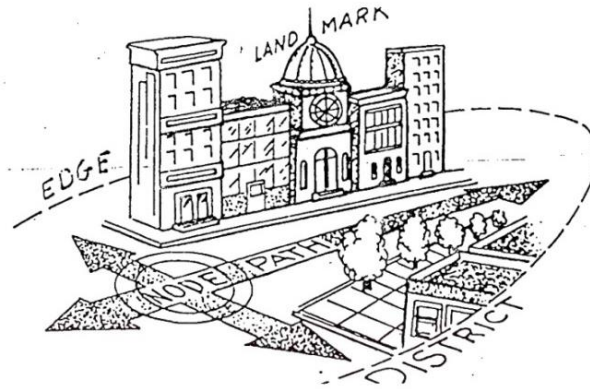
2.2. Kent Kimliği Kavramı

Lynch (1960), kimliği; “Bir objeyi diğerlerinden ayıran ve özgün kılan aynı zamanda tek ve hiçbir şeyle eşit olmayan kavram” biçiminde tanımlamıştır. Rapoport (1977) kimlik kavramını bir şeyin değişen koşullara ve etkilere karşı değişmeyen doğası olarak yorumlamış ve “tek olma”, “diğeri olmama durumu” olarak nitelendirmiştir. Güvenç’e göre ise (1997) kimlik; insanın bir varlık olarak toplum içinde belirli kimse olmasını sağlayan kendine özgü ve nitelikler bütünüdür (Güvenç, 1997). Ayrıca, kimliğin; bir varoluş tarzının ürünü olduğunu, gerçekleşmesi için belli koşullarda sürekliliği olması gerektiğini söylemek mümkündür (Bayramoğlu, 2010).

Zamanla, insanlar gibi diğer canlılara ve objelere uygun görülen tanımlama sıfatları onlarla bütünleşmiş, onların kimliğini belirleyen bir durum olmuştur. Böylelikle her toplum, yaşadığı yerdeki yaşam tarzını, yaşam biçimlerini ve düşüncelerini kentlere yansıtmış, bunun sonucu olarak da kent kimliği kavramı ortaya çıkmıştır. İnsanların kimliği gibi kentlerin de kimliği, onları diğerlerinden ayıran, başkalaştırmaya yardımcı olan ve onları kendilerine özgü kılan öğeler olarak tanımlanmıştır (Türk ve Seydioğulları, 2018). Küçük ve büyük olsa da her kentin bir kimliğinin varlığından söz edilebilir. Bu nedenle tüm kentler kendi kimlikleri ile anılmakta ve yaşamaktadırlar.

Yıllar boyunca, kentsel tasarımcılar arasında kentsel kaliteyi, kimliği veya yer duygusunu nelerin oluşturduğu konusunda çeşitli bölünmeler yaşanmıştır. İlk yıllarda daha çok fiziksel boyuta odaklanılmış, kimlik kavramı çoğunlukla kentin görsel ve fiziksel özellikleriyle ilişkilendirilerek açıklanmıştır. Cullen (1961) fizikselliğe en büyük vurguyu yapanlardan biri olmuş ve bir kentin kimliğini; binaların tasarım stilleri, süsleme ve özellikleri, binalar, kentsel boş alanlar, geçitler, manzaralar, simge yapılar ve bunlar gibi fiziksel öğelerin oluşturduğunu söylemiştir.

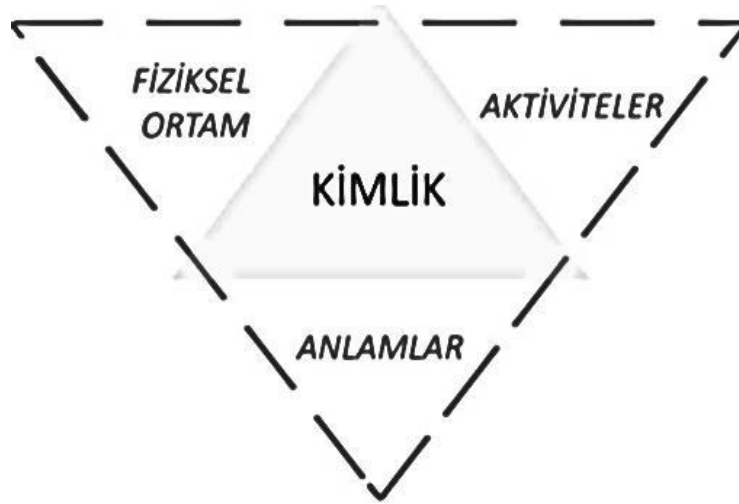
Lynch, (1960) çalışmalarında “bilişsel harita” tekniğine dayanan bir çalışma gerçekleştirmiş ve kentsel kimliğin güçlendirilmesine ilişkin öğeler (imgeler)in; ortak değerler ve toplumsal bir uzlaşma olduğuna inanmıştır. İlk olarak insanların yaşadıkları çevreyi nasıl algıladığı ve yönlerini nasıl buldukları üzerine odaklanmış ve “okunabilirlik” kavramını araştırmıştır. Böylelikle Lynch kentsel imgeleri 5 farklı grupta toplamıştır. Bunlar; ulaşım ağı (yollar), sınırlar, bölgeler, odak noktaları ve simgesel yapılardır (Şekil 2.1) (Lynch, 1960).



Şekil 2.1. Kevin Lynch'e göre kent imgesi bileşenlerinin beş ana unsuru (Lynch, 1960)

Relph (1976) bir yerin veya kentin kimliğini sadece belirli bir yer olarak değil, onu mümkün kılan tüm faaliyetler ve olaylarla birlikte olarak tanımlamıştır. Ayrıca yerin anlamını; insanların yer üzerindeki deneyimlerini inceleyerek bunları; fiziksel ortam, aktiviteler ve anlamlar olmak üzere üç temel bileşen üzerinden tanımlamıştır.

1. Fiziksel ortam: Mekânların tanımlanmasını, düzenlenmesini ve yönlendirilmesini sağlayan, okunmasına katkıda bulunan fiziksel bileşenler anlamına gelmektedir. Bunlar doğal ve yapay olmakla iki alana ayrılmaktadır.
2. Aktiviteler: Mekânın hangi işlevler için kullanılacağıdır.
3. Anlamlar: Kentsel çevrenin insanlar için ne ifade ettiği ve onlara neler hissettirdikleridir (Şekil 2.2).



Şekil 2.2. Kent kimliğinin temel bileşenleri (Relph, 1976)

Norberg-Schulz (1979) ise daha felsefi bir yaklaşımda bulunarak, her mekânın farklı bir ruha sahip olduğunu vurgulamıştır. Yer (içinde yaşanan coğrafi alan) kimliğinin yerin çevresel etkenlerle birlikte oluşan renk, doku, biçime bağlı olan bir durum oluşunu söylemiş ve kimliğin aslında zorunluluklardan ortaya çıktığını öne sürmüştür. Schulz'a göre, her bir yerin sahip olduğu bir atmosferi/kendine özgü bir havası vardır. Fiziki özelliklere ait her durum, iklimlerin, güneşin, gece ve gündüz farklılıklarının o yerde yarattığı; renk, doku, ışık-gölge, binanın durumu gibi birçok etken birleşerek kente ait bir ruh olarak yansır ve bireyde de bir bellek oluşmasını sağlar. Çevresel

faktörler kentin kimliğine etki eden en önemli etkenlerden biridir. Kentte yaşayan insanlar da zamanla kente kendi kültür ve yasayış biçimlerini ekleyerek, o kentin belleklerde öznel bir yer almasını sağlamaktadır. Schulz, bir yerin kimliğinin yanında bireyin kimliğinin de yaşadığı doğal çevreden etkilenecek geliştiğini vurgulamaktadır. Bu kimlik, o yere bağılı olarak gelişen yetenekler ve alışkanlıklardan meydana gelebilmektedir.

Rossi'ye (1982) göre kentte yaşayanların kolektif belleği kentin kendisidir. Mimar belirli bir yer ile onun içindeki binalar arasındaki ilişkisi olan Locus kavramını tanımlamıştır. Locus'u hem tekil, hem de evrensel olan nitelendirmiş ve orada gerçekleşen toplumsal ilişkilerin o yerin kimliğinin ve karakterinin oluşmasına doğrudan etki ettiğine değinmiştir. Bu çerçevede, kentin binaları, sokakları ve diğer fiziksel bileşenleri locus içinde bir kentsel bellek ile birlikte kentsel kimliğin oluşmasını da sağlamaktadır.

Cheshmehzangi ve Heath (2012) göre faaliyetler veya olaylar, mekansal ilişkileri güçlendirmek ve kentsel kimlikleri canlandırmak için herhangi bir çevrenin unsurları haline gelebilir. Yani kentsel kimlik, , herhangi bir toplumun sosyo-çevresel değerlerinin yanı sıra insan ve çevre ilişkisi, çevrede meydana gelen faaliyetler veya olaylar tarafından tanımlanmaktadır.

Kentin kimliğinin iyi anlaşılması için Florida (2004) ise “yer kalitesi” tanımında, mekânın kalitesinin incelenmesi için kentle ilgili üç soruya dikkat çekilmesi gerektiğini vurgulamıştır;

1. Orada ne var? (Yerin doğal ve yapısal çevresi ve onlar ile ilişki)
2. Orada kim var? (Her türlü birlikler ve aralarındaki etkileşimler)
3. Orada neler oluyor? (Orada olan aktiviteler yani sokaklarda yaşananlar, o yerin kültür, sanat ve bunun gibi başka öğeleriyle ilgili etkinlikler (İlina, 2017).

Bununla birlikte Rus araştırmacılar Diaghilev ve Zhuravlev, kentsel kimlik oluşturma sürecini etkileyen öğeleri anlatmak üzere aşağıdaki sınıflandırmanın yapılmasını önermişlerdir.

1. İstikrarlı faktörler: Bunlar yapısal faktörlerdir ve şehrin konumunu, iklimini ve tarihini içermektedir
2. Değişken faktörler (uzun vadede değişebilir faktörler): Bunlar; bir kentin yüzölçümü ve nüfusu, görünümü, sakinlerin refahı, yerel topluluğun kültürel gelenekleri gibi öğelerdir.
3. Sembolik faktörler – Bunlar; kentsel semboller, politik iklim, sakinlerin kültürel davranış kodları, önemli olaylar, önemli şahıslar, topluluk içindeki iletişimin doğası gibi öğelerdir.

Montgomery (1998) başarılı bir kent ve kent kimliği yapılanması için uygulanması ve/veya dikkat edilmesi gereken unsurları 12 maddede sıralamıştır.

1. Gelişim yoğunluğu: Kendi kendine yetecek kadar çeşitli faaliyet alanları yoğunluğu oluşturmalıdır.
2. Karma kullanım: Kamusal binalar; ofisler, dükkânlar imar adaları arasında homojen dağılmalıdır.
3. İş birliği: Küçük ve büyük yatırımcılar, gelişim için iş birliği içinde olmalıdırlar.
4. Adaptasyon: Yolların ve kamusal dış mekânların ömrü yapılarınkinden; yapıların ömürleri ise orijinal fonksiyonlarının ömründen uzundur. Bu nedenle yapısal uygulamalar esnek ve değişen ihtiyaçlara uyum sağlayabilecek olmalıdır.
5. İnsan ölçeği: Yapı yüksekliklerinin cadde genişliklerine oranı, mekânlar arası uzaklık vb. ölçümlere dikkat edilerek kentler yapı baskısından korunmalı, insan ölçeğinde olması sağlanmalıdır.
6. Kentsel yapılar ve geçirgenlik: Yapılar bir bütün olarak bitişik nizamda olmamalı, geçirgenlik özellikleri bulunmalıdır. Yürünebilir yollar oluşturularak, dükkânların fark edilmesi sağlanmalı ve ticari faaliyetler teşvik edilmelidir.

7. Sokaklar: Sokaklar çok amaçlı mekânlar olup toplumsal iletişim, sosyal yaşam, gezinti, gözlem ve kültürel paylaşım gibi kent yaşamının bileşenleri birbiriyle uyumlu olmalıdır.
8. Kamusal kullanıma ayrılmış mekanlar: Yaya yolları, rekreasyon alanları, en çok sevilen buluşma mekanları vb. alanlar sadece kalite ve standartların sağlanması açısından değil aynı zamanda bu mekanların yaşatılması, psikolojik ve sembolik etkileri açısından da önem taşımaktadır.
9. Ulaşım: Kaliteli ve farklı alternatifler sunan ulaşım ağı olmalıdır.
10. Yeşil alanlar ve su yüzeyleri: Kentsel yaşamda rekreasyona ulaşmak için önem taşıyan aktif ve pasif rekreasyon alanları, kent gürültüsünü, ışığını ve havasını filtre etmeli, kent imajını olumlu etkilemelidir.
11. Odak noktaları, dikkat çekici ve etkileyici detaylar: Açık alanlarda, su yüzeylerinde, taşıt ve yaya yollarında okunabilir ve kullanıcının dikkatini çekecek tasarımlar oluşturulmalı, donatı elemanlarının seçimine özen gösterilmelidir.
12. Mimari tarz: Kentlerde mimari stil, yerleşim bölgesine anlam kazandırdığı gibi kimlik üzerinde de etkili olmaktadır. Başarılı kentler belirli bir karaktere sahip olmalı ya da güçlü kültür, teknoloji, yapısal teknikler, medeniyet ve kozmopolit öğeleri içermelidir.

Suher, (1991) ise kent kimliğinin zamanla oluştuğuna değinmiş ve bu oluşum süreci içerisinde kent kimliğinin çok önemli bir gelişim sağladığını savunmuştur. Kent; tarihsel süreç içerisinde adeta katmanlaşarak bir birikim oluşturur ve oluşan bu katmanların her birinde farklı bir özellik ortaya çıkabilir. Her farklı özellik de bir araya gelerek kent kimliğini oluşturur. Suher, kentin kimliğinin; hem tarihsel bir birikimin sonucu olmasından hem de zaman içerisinde değişen kültürel yapıdan etkilenmesinden dolayı sürekli olarak değişerek varlığını sürdürdüğünü söylemiştir. Ona göre, kentin coğrafi içeriği, kültürel düzeyi, mimarisi, yerel gelenekleri, yaşam biçimi, niteliklerin karışımı olarak kente biçim verir (Suher,1995).

Ocakçı (1995), kent kimliğini oluşturan bileşenleri üç başlık altında, doğal, beşeri ve insan eliyle yapılmış çevreden kaynaklanan bileşenler olarak incelemiştir. Doğal çevreden kaynaklanan kimlik bileşenleri kentin topoğrafik durumu, iklim koşulları, içerdiği su ögesi, bitki örtüsü, jeolojik durumu ve genel konumu gibi verilerdir. Beşeri çevreden kaynaklanan kimlik bileşenleri birey ve toplumla ilgili olarak, demografik yapı (nüfus büyüklüğü, yapısı, yoğunluğu, yaş grupları), kurumsal yapı (politik, yönetsel, hukuksal, ekonomik...) ve kültürel (toplumun adetleri, gelenekleri...) yapıya yönelik alt elemanlardan oluşur. İnsan eliyle yapılmış çevreden kaynaklanan kimlik bileşenleri insan gereksinimlerinden kaynaklanan ve bu eylem alanlarının karşılıklı ilişkileri ile biçimlenen yapısal çevre elemanlarıdır.

Yapılı çevre elemanlarının kent içinde kimlik bileşenleri olarak değerlendirilmesinde görüntü, konum ve anlam faktörü etken olur. Yapının formu, strüktürü, oranları, dokusu, simgesel durumu, kullanılan malzeme gibi açılardan oluşturduğu özgün görsel etki, görüntü faktörünü meydana getirir. Yapının doğal çevre bileşenleriyle, kent eylem alanlarıyla ve diğer yapısal çevre elemanlarıyla ilişkisi açısından bulunduğu özgün yer ve konumun oluşturduğu etki, konum faktörüdür. Aynı zamanda yapının işlevsel önemi veya şehrin tarihi gelişme sürecinde kazandığı anlamın özgün, sembolik değerinin oluşturduğu etki ise anlam faktörünü oluşturur (Ocakçı, 1995). Kent kimliğini oluşturan bileşenlerin özgünlüğü ve farklılığı, kentleri birbirinden ayırır, tanımlar ve kente kimlik verir. Ayrıca Ocakçı'ya (1995) göre kent kimliği kavramı çerçevesinde ele alınan kentin sahip olduğu doğal, beşeri ve yapısal bileşenlerin iyi analiz edilmiş olması, korunması, iyileştirilmesi ve vurgulanması, kentin olumlu kimliğinin korunması ve güçlendirilmesi anlamına gelir ve kentsel algılama daha olumlu olarak sağlanır.

Tüm bunlardan görüldüğü gibi; kent kimliği kentle ilgili olan, o kenti diğerlerinden farklı kılarak kente değer katan, kente özgü unsurların oluşturduğu bir bütündür. Aynı zamanda yukarıda bahsi geçen araştırmalarda görüldüğü gibi; kentin kimliğini oluşturan öğeler araştırmacıların yaklaşımları ile ilişkili olarak zamanla farklılıklar göstermektedir. Bununla birlikte temel olarak kent kimliğinin doğal, yapısal ve sosyal çevre bileşenleri altında ele alındığı görülmektedir. Bu tez çalışmasında kent kimliği bileşenleri çizelge 2.1 de görüldüğü gibi gruplanmıştır.

Çizelge 2. 1. Farklı uzmanlara göre kent kimliğini oluşturan bileşenler

UZMANLAR	KENT KİMLİĞİ KAVRAMI BİLEŞENLERİ		
	Doğal çevre bileşenleri	Yapılı çevre bileşenleri	Sosyal çevre bileşenleri
Lynch, (1960)		Ulaşım ağı (Yollar), Sınırlar, Bölgeler, Odak Noktaları ve Simgesel yapılar	
Cullen (1961)		Tasarım Stilleri, Süsleme ve özellikler, Binalar, Kentsel boş alanlar, Geçitler, Manzaralar, Simge yapılar	
Relph (1976)	Fiziksel ortam, Aktiviteler		Anlamlar
Norberg-Schulz (1979)	Fiziksel özellikler		Kültürel bellek
Rossi (1982)	Yer ve binalar arasındaki ilişki Kullanım biçimi		
Montgomery (1998)	Yeşil alanlar, Su yüzeyleri,	Gelişim yoğunluğu, Karma kullanım, Adaptasyon, İnsan ölçeği, Kentsel yapılar, Geçirgenlik, Sokaklar, Kamusal mekânlar, Ulaşım, Odak noktaları, Dikkat çekici etkileyici detaylar, Mimari tarz	İşbirliği
Florida (2004)	Doğal ve yapısal çevre, (ve onların ilişkisi), Aktiviteler		Her türlü birlikler ve aralarındaki etkileşimler, Yer in kültürü , Düzeni, Sanat vb.
Cheshmehzangi ve Heath (2012)			Sosyo-çevresel değerler, İnsan ve çevre ilişkisi, Faaliyetler veya Olaylar
Diaghilev ve Zhuravlev (2012)	Şehrin konumu, İklimi, Yüzölçümü	Yapısal faktörler, Kentin tarihi, Görünümü, Kentsel semboller	Kentin nüfusu, sakinlerin refahı, Yerel topluluğun Kültürel gelenekleri, Politik iklim, Sakinlerin kültürel davranış kodları, Önemli olaylar, Şahıslar, Topluluk içindeki iletişimin doğası vb.
Suher (1991)	Kentin coğrafi içeriği	Kentin mimarisi	Kültürel düzey, Yerel gelenekler, Yaşam biçimi
Ocakçı (1995)	Kentin topografik durumu, İklimi, Su ögeleri, Bitki örtüsü, Jeolojik durumu, Genel konumu	Örüntü faktörü (yapının formu, strüktürü, oranları, dokusu, simgesel durumu, kullanılan malzemesi) Konum faktörü (doğal çevre bileşenleriyle, kent eylem alanlarıyla ve diğer yapısal çevre elemanlarıyla ilişkisi) Anlam faktörü (yapının işlevsel önemi veya şehrin tarihi gelişme sürecinde kazandığı anlam)	Nüfus (büyüklüğü, yapısı, yoğunluğu, yaş grupları), Kurumsal yapı (politik, yönetsel, hukuksal, ekonomik...), Kültürel yapı (toplumun adetleri, gelenekleri...)

2.2.1. Kent kimliği bileşenleri analiz çerçevesi

Çizelge 2.1deki kent kimliğini tanımlayan anahtar kavramlar çizelge 2.2. görüldüğü gibi doğal çevre, yapılı çevre ve sosyal çevre bileşenleri şeklinde sistematize edilmiştir. Uzmanların kent kimliğini tanımlarken ifade ettiği anahtar kavramlardan benzer ve bir birine yakın olanlar aynı başlık altında isimlendirilmiştir. Bundan sonraki bölümde bu bileşenler tek tek açıklanacak ve tez kapsamında araştırılan hem farklı ülkelerdeki kentsel dönüşüm projeleri hem de Bakü Beyaz şehir projesi yazar tarafından geliştirilen kent kimliği bileşenleri analiz çerçevesine göre incelenecektir.

Çizelge 2. 2. Kent kimliği bileşenleri analiz çerçevesi

KENT KİMLİĞİ BİLEŞENLERİ ANALİZ ÇERÇEVESİ		
Doğal çevre bileşenleri	Yapılı çevre bileşenleri	Sosyal çevre bileşenleri
<ul style="list-style-type: none">• Bölgenin konumu ve topoğrafyası• İklim ve bitki örtüsü• Jeolojik yapı	<ul style="list-style-type: none">• Kentsel doku ve yoğunluk• Kentsel sınırlar, manzara ve siluet• Arazi kullanımı (işlev alanları)• Ulaşım ağı• Kamusal dış mekânlar ve aktiviteler• Yapılar ve mimari özellikler• Tarihi ve simgesel öğeler• İnsan ölçeği	<ul style="list-style-type: none">• Demografik yapı (nüfusun özellikleri)• Yasal ve yönetsel yapı (ülkenin ve kentin yönetim biçimi, planlama, kentsel dönüşüm ve mimarlıkla ilgili yasalar ve yönetmelikler)• Sosyo-ekonomik yapı (halkın refah durumu)• Kültürel yapı (yaşam biçimi, gelenek-görenekler, davranış kodları vb.)

2.2.2. Doğal çevre bileşenleri

Kentlerin fiziksel kimliği, o kentin sahip olduğu doğal çevre bileşenleri ve insan katkısı ile oluşan yapılı çevre bileşenleri olarak ikiye ayrılmaktadır. Doğal çevre bileşenleri, oluşumunda insanın etkili olmadığı çevreyi ifade eder ve bunlar bir kentin kuruluşundaki temel etkenlerdir. Bir kentin yerleştiği konum, topografik özellikleri,

iklimi ve bitki örtüsü, jeolojik yapısı gibi doğal özellikleri o kenti diğerlerinden ayırır, o kente özgün bir kimlik kazandırır (Ersoy, 2012).

Bölgenin konumu ve topoğrafyası. Cerasi (1999) her bir uygarlığın kendi kentlerini, içinde bulunduğu coğrafi özelliklerine göre şekillendirdiği ve bu doğal özelliklerin o uygarlığın alın yazısı olduğunu söylemiştir.

Kentler topografik özellikler açısından incelendiğinde, yerleşim biçimleri ve arazinin durumuna göre farklılıklar gösterirler. Bu farklılıklar kent içerisinde yer alan yapıları çevrenin, gerek yerleşim ölçeğinde gerekse bina ölçeğinde ortaya çıkar. Aynı zamanda topografik ve coğrafi özellikler, kentler arası ve kent içi ulaşımı yönlendiren önemli bir etken oluştururlar. (Taşçı, 2014). Kentlerin doğal ve topografik özelliklerine göre; ova kenti, boğaz kenti, yamaç kenti, ada kenti, deniz kenti ve bunlar gibi başka tanımlamalar da yapılmaktadır (Diker, 2014) (Şekil 2.3).



Şekil 2.3. Çevresel kimliklere sahip şehir örnekleri **A)** İstanbul Boğaz kenti (Yıldız, 2021) **B)** İzmir Deniz Kenti (Anonim, 2021a) **C)** Mardin Tepe-Yamaç kenti (Anonim, 2021b) **D)** Amasya Vadi kenti (Anonim, 2021c)

İklim ve bitki örtüsü. Kentlerin iklim özellikleri, onların yapıları çevrelerinin yerleşim ve bina ölçeklerinin şekillenmelerini etkileyerek kent kimliklerinin oluşmasını sağlamaktadır. Farklı iklimsel özellikler, kent dokularına farklı şekillerde yansımaktadır. Örneğin, karasal iklime sahip kentlerde sert kış iklimi nedeni ile kent

dokusu sıkışık, dar sokaklı ve evlerinin birbirine yakın olduğu görülür. Yapıların pencere boşluklarının küçük olması, onları yazın sıcak, kışın da soğuk havadan korumaktadır. Ilıman iklime sahip kentlerde ise kent dokusunda bunun tersi olarak daha seyrek bir yapılaşma söz konusudur.

İklimsel özellikler kent dokusu ve yapılanma özelliklerin yanı sıra, yapılarda renk, malzeme, çatı biçimi ve yönelme gibi mimari ölçekte farklılıklar çıkmasına neden olmaktadır. Örnek olarak; bol yağmurlu bölgelerdeki yapılarda daha eğimli çatılar kullanıldığı halde, az yağmurlu yerlerde düz çatılar yapmak bölgesel bir gerekliliktir (Bayramoğlu, 2010) (Diker, 2014) (Sağlık, 2019). Şekil 2.4 bu konuda uygun örnekleri yansıtmaktadır.



Şekil 2.4. İklimsel özelliklere sahip kent örnekleri **A)** Az yağmurlu Bodrum kentinde düz çatılı yapılaşma (Bayramoğlu, 2010) **B)** Çok yağmurlu Safranbolu kentinde dik çatılı yapılaşma (Anonim, 2021d)

Yeşil doku, kentin kimliğine etki eden diğer bir etmendir. Bitki örtülerinin mevsimsel değişimleri, başka canlı ve yapalı çevre ile oluşturdukları kompozisyonlar ile kentin kimliğine ayrı bir renk katar. Akdeniz bölgesi dediğimizde akla palmyeler, narenciye, Bursa dediğimizde anıt çınarlar, Ege bölgesi dediğimizde zeytin ağaçlarının gelmesi bu kentlerde yeşil dokunun kente belirgin bir özgünlük kazandırdığının göstergesidir (Bayramoğlu, 2010).

Jeolojik yapı. Doğal çevresel bileşenler arasında, kentin yeryüzü içerikleri, kimyasal ve fiziksel özellikleri olan jeolojik yapısı da söylenebilir. Jeolojik özellikleri ile kent kimliği kazanmış en güzel örnek olarak, Kapadokya'da Peribacaları bölgesi, Pamukkale Travertenleri gösterilebilir. Peribacaları ve Pamukkale Travertenleri; malzemesiyle,

biçim ve boyutlarıyla buldukları kentlerde özgün kentsel dokuların oluşmasını sağlamışlardır. (Şekil 2.5).



Şekil 2.5. İklimsel özelliklere sahip kent örnekleri **A)** Az yağmurlu Bodrum kentinde düz çatılı yapılaşma (Bayramoğlu, 2010) **B)** Çok yağmurlu Safranbolu kentinde dik çatılı yapılaşma (Anonim, 2021d)

Bunun dışında, toprağın sert veya yumuşak olması ile yapılan yapılarda yükseklik farkı da olabilmektedir. Zemini sağlam olmayan bazı bölgelerde yapılar birkaç katlı yapıldığı halde, New York'un Manhattan yarımadasında çok sağlam olan kaya zeminin yapıların inşaatında kolaylaştırıcı olması nedeniyle binaların çok yüksek katlı olması arasında doğrudan bir ilişki vardır (Şekil 2.6) (Turgut ve arkadaşları, 2012) .



Şekil 2.6. New York şehir silüeti (Bayramoğlu, 2010)

2.2.3. Yapılı çevre bileşenleri

İnsan ve onun gereksinimlerinden kaynaklanan, eylem alanları ve bu alanları çerçeveleyen objeler yapılı çevre kimlik bileşenlerini oluşturmaktadır (Ocakçı, 1993).

Yapılı çevre bileşenleri her zaman oluşturulduğu dönemdeki toplumların; bilgi ve teknolojilerini, toplumsal değerlerini, coğrafi özelliklerini ve ortak kültürünü yansıtarak o kentin diğerlerinden ayrılmasına neden olmaktadır. Kentlerde olan barınma ve diğer işlevli tüm yapılar, yollar, kamusal alanlar, kısacası insan eli ile oluşturulmuş her şey yapılı çevrenin ve toplumsal kültürünün bir parçasıdır.

Kentsel doku ve yoğunluk. Kentteki ulaşım ağları ve yapı adalarının dokusu zeminde görülebilen ana şebekeyi (kapital web) oluşturur. Kentlerin ana dokusu en belirgin ayrımı olarak belirli bir geometrik forma sahip olarak düzenli (ortogonal) veya doğal olarak oluşan, yani yerel topoğrafyadan güçlü bir şekilde etkilenmiş düzensiz (organik, deforme olmuş) ızgaralar şeklinde tanımlanabilir (Carmona ve arkadaşları, 2003).

Kent içinde kentin dokusunu belirleyen en önemli kriterlerden biri mülkiyettir. Kent içindeki kadastral doku, mülkiyete bağlı olarak oluşur. İmar parselleri, özel-kamusal ayrımını sağlayarak kamusal dış mekânların sınırlarını ve çoğu zaman bina biçimlerini belirler. Parseller zamanla ayrılabilir ve birleşebilir. Buna rağmen yine de parsel düzeni, binalara göre daha kalıcıdır (Carmona ve arkadaşları, 2003).

Tipik bina dokusu tekrarlanabilir olduğunda ve diğer bina dokularıyla bir araya geldiğinde bir kentsel çekirdek tipi oluşturur. Tek bir tipten oluşan bina dokusu, bir kentsel dokunun oluşmasında en etkin faktördür. Bu tek biçimlilik kentsel dokuya kimlik ve aynı zamanda kentin morfolojisiyle bir bütün olarak tanımlanabilmesine olanak sağlar (Petruccioli, 2008).

Kentsel sınırlar, manzara ve siluet. Bunlar genellikle dağ, çay, deniz gibi kentleri sınırlayan, kentin oluşmasına ve gelişmesine yön veren bileşenlerdir. Sınırlar aynı zamanda ağaçlardan oluşan hat, otoyollar ve ana kara yolları biçiminde de olabilmektedir (Şekil 2.7).

Kentlerin belirli açılardan panoramik görünüşleri ve silüetleri, kentsel estetiğin değerlendirilmesinde ve kentsel bütüne ulaşılmasında yol gösterici olur ve bu yüzden kentin kimliğinde etkin bir rol oynar. Kent silüetleri; “kent portresi, kentin panoraması” olarak tanımlanabilir. Kent silüetleri kentin dokusunu içeren yapısal ve çevresel öğelerin (peyzaj-topografik özellikler) birleşimi ile şekillenir ve kentin fiziki görünümü

böylece ortaya çıkar. Bu durum, kentin fiziksel özelliklerini yansıttığı gibi kentin sosyokültürel yapısı hakkında da bilgi verir.



Şekil 2.7. Sınırları olan kent örnekleri (Bayramoğlu, 2010) **A)** Deniz sınırlı Bakü kenti **B)** Orman ve Dağ sınırlı Bursa kenti

Siluetler ayrıca; yükseklik, yatay etki, düşey etki, renk, form tipleri, yapısal ya da doğal yoğunluk ve tasarım kriterleri gibi görsel çeşitliliği de içerir. Kent siluetlerinde simgesel elemanların ve odak noktaların görsel üstünlüğünün korunması başarılı bir kent siluetinin oluşumu ve kent kimliğinin korunması demektir. (Kostof, 1991)

Dünya kentleri içinde, silueti ile kimlik kazanmış en güzel örneklerden İstanbul'un siluetidir denilebilir. Kentin tarihi ve yeni yapıları, köprüleri ve topografik özelliklerinin birleşimi İstanbul'a özgün bir kimlik kazanmıştır (Şekil 2.8).



Şekil 2.8. İstanbul kent silueti (Akarsu, 2009)

Arazi kullanımı (işlev alanları). Büyük kentler insanların daha kolay yaşamalarını sağlamak amacıyla küçük kent birimlerine/bölgelerine ayrılmışlardır. Bu bölgelerin her biri kent içerisinde tematik sürekliliği olan, tanınabilir kimliğe sahip, okunabilir alanlardır. Bu bölgelerin kendi içlerindeki yapılar; doku, form, sembol, yapı tipleri, işlev ve benzeri yönlerden bir örneklik göstermektedir. Kent içinde bölge, en basit anlamda benzer özelliklerin görüldüğü ve aynı homojen karaktere sahip alanlardır. Kent içinde yapıların sadece fiziksel özelliklerine göre değil aynı zamanda kullanım biçime ve işlevine göre de, birbirine yakın fonksiyon alanlarının gruplanarak bölgeler oluşturduğu görülmektedir. Kentlerde arazi kullanımında da ticari alan, eğitim alanı, konutların oluşturduğu alan gibi fonksiyona bağlı bölgeler yer almaktadır.

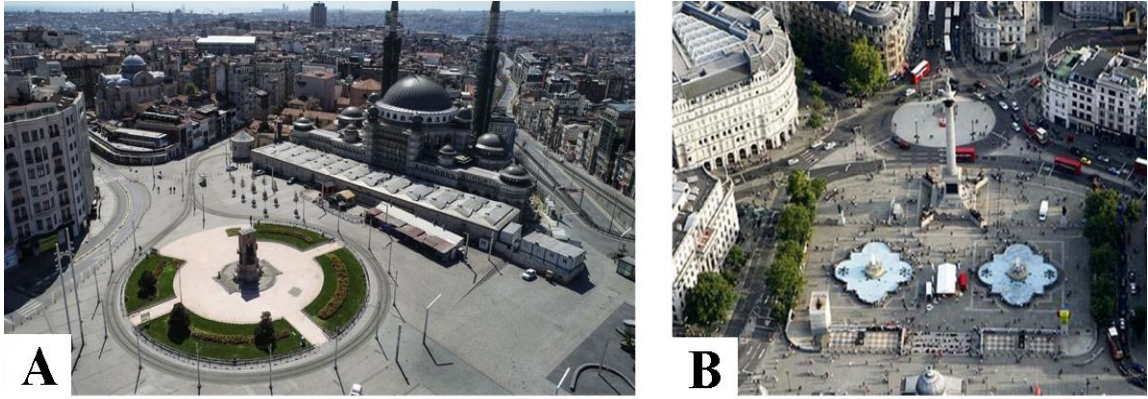
Ulaşım ağı. Bir yerden diğerine ulaşabilmek için kullanılan temel görevi üstlenmekle birlikte, kentlinin bir mekânı sahiplenmesini sağlamaktadır (Waterman, 2012). Yollar, kentin dokusunu okuyabilmek ve grafik anlatımını yapabilmek için baskın öğelerdir (Sönmez ve Önder, 2005). Caddeler, yaya yolları, taşıt yolları, otobanlar, su kaynaklı yollar, tren ve demiryolları kent imgesi sayılabilecek unsurlardır (Şekil 2.9).



Şekil 2.9. Kente kimliğine etkisi olan cadde ve yol örnekleri (Sönmez ve Önder, 2005)
A) İstanbul İstiklal Caddesi B) Paris Champs – Elysées Caddesi

Kamusal dış mekânlar ve aktiviteler. Bunlar izlerin ve kavşakların kesiştiği mekânlardır. Bu mekânlar kentlilere sosyalleşme ve bir arada olabilme fırsatı sunması açısından kent için önemlidir. Kent meydanları bu odaklar için en iyi örnektir. (Şekil 2.10). Meydanlar kentteki toplumun kültürünü, inançlarını ve kültürel değerlerini yansıtan, toplumsal değişimlerin ortaya konulduğu alanlardır (Aslan, 2006). Kültürel

hayatın birçok alanında kullanılan meydanlar özellikle kent kültürünü de doğrudan etkilemekte ve kendisi de karşılıklı biçimde etkilenmektedir. Kent meydanları buldukları kentin farklı zaman dilimlerinde gerçekleşen olayların da izlerini taşımaktadırlar. Böylelikle mimarisi ve özgün özellikleri ile birlikte içerisinde yer alan çeşitli etkinliklerle de yaşamın içine girmiş meydanlar, aynı zamanda kentlerin kimliklerini yansıtan kamusal alanlardır.



Şekil 2.10. Kamusal dış mekan örnekleri (Sönmez ve Önder, 2005) **A)** Taksim Meydanı – İstanbul **B)** Trafalgar Meydanı – Londra

Yapılar ve mimari özellikler. Kentteki yapılarda kullanılan mimari stil o kente önemli bir kimlik kazandırmaktadır. Mimari yapıların stilleri yapıldıkları dönemin sosyokültürel yapısıyla doğrudan ilişkilidir. Örneğin, Amsterdam'ın mimarisi denince akla ilk gelen dar cephelere sahip kanal evlerinin olduğu bölgeler gösterilebilir. Bu mimari stilin tercih edilmesinin nedeni yapıldıkları dönemde vergilerin, binaların cephe genişliğine göre belirleniyor olmasıdır.

Mimari stil ile tanınan başka bir örnek de Floransa'dır. Bu kentteki yapıların büyük kısmında geometrik şekiller, ihtişamlı sütunlar ve kubbeler Rönesans mimarisinde sunulan örneklerdir. (Şekil 2.11).

Mimari tarzlara etki eden en büyük faktörlerden biri de yapılardaki malzeme seçimleridir. Malzeme kullanımı da kent kimliğini doğrudan etkiler. Kentlerdeki yerel malzemeler oranın iklimine göre tercih edilir. İklim toprağın yapısını ve bitki örtüsünü etkilediği için yapı malzemeleri de buna göre belirlenir. Örneğin sık ormanlardan

oluşan eski Karadeniz köylerinde ahşap evlere bu nedenle sık rastlanmaktadır (Şekil 2.12) (Ocakçı, 1993).



Şekil 2.11. Mimari tarzları ile ünlü kentler **A)** Amsterdam **B)** Floransa



Şekil 2.12. Karadeniz bölgesinde ahşap ev örnekleri (Anonim, 2021e)

Tarihi ve simgesel öğeler. Her bir kent oluşumundan itibaren geçirdiği tarihsel sürecin izlerini toplumsal yapısında barındırır. Bu nedenle hiçbir kent bu tarihsel süreçten bağımsız olarak değerlendirilemez. Tarihi yapılar insanların yaşam biçimlerinin izlerini taşıdığı kadar, sürekli bir gelişim sürecinde olan kentlerin gelecek mimarisine de yön verici bir özelliğe sahiptirler. Turizmin gelişimi ile günümüzde tarihi kentler, özgün değerleri ile öne çıkmaktadır. Örneğin İtalya'nın başkenti Roma, müze kent kimliği ile dünya çapında ün kazanmıştır (Şekil 2.13).



Şekil 2.13. Tarihi kent kimliğiyle ünlü Roma şehri

Simgesel öğeler, bir mekânı diğerlerinden farklılaştıran, mekânlara yeni kimlikler kazandıran–kentsel bileşenlerdir. Bu yapılar genellikle önemli kesişim noktalarının üzerinde yerleşmiş, yön ve mesafe algılamasında hareket noktaları olarak bilinir. Amaç, insanlar tarafından kolay algılanan sembol ve işaretleri nirengi olarak belirlemektir. Böylece bu alanlarda bulunan tarihi önemi olan veya farklı mimari özellikteki yapılar ve sanat objeleri kentin simgesi haline gelerek nirengi noktaları oluşturabilmektedir (Şekil 2.14) (Lynch, 1960).



Şekil 2.14. İşaret ögesi olan nirengi örnekleri (Watson ve Bentley, 2007) **A)** Tarihi önemi ile özgünlüğü olan Londra Saat kulesi, **B)** Mimari özelliği ile işaret ögesi olan Dubai'deki Burj Khalifa yapısı **C)** Sanat ögesi olarak simgesel işaret özelliği olan Chicago'da

Belirtilen örnekler gibi doğal ve yapılı çevre kimlik bileşenleri ile birlikte bir kentin kimliği oradaki insanlar üzerinde etkili olabilmektedir. Butina-Watson ve Bentley'in (2007) vurguladığı gibi, “İnsanların kimliklerinin inşasında önemli olan binaların, sokakların ve yeşil alanların donanımı değil, bunların insanlar için ne anlama geldiğidir”.

İnsan ölçeği. Kent kimliğine etki eden bir başka yapısal bileşen ise yapıların insan ölçeğiyle uyumlu olmasıdır. Le Corbusier'e (2000) göre algılanabilir olma, insan odaklı bir kurgu anlamına gelir. Dolayısıyla insanın ölçeğine göre inşa edilmiş tüm mekânlar dikkate değerdir. Ayrıca insan ölçeği dikkate alınmış yaşam alanı kişiye psikolojik olarak rahatlık hissettirir.

2.2.4. Sosyal çevre bileşenleri

Kültür, bir toplumdaki bireylerin geçmişten günümüze kazandıkları bilgi, beceri, yetenek, alışkanlıklar ve onların yaşamlarını kolaylaştıracak her türlü özellikleri içine alan karmaşık bir bütündür (Rapoport, 1989). Yani, sosyo-kültürel yapı; nesilden nesle aktarılan tecrübeler, görüşler, inançlar ve alışkanlıklar gibi birçok öğeden oluşmaktadır.

Demografik yapı. Demografik yapı kentte yaşayan nüfusla ilgili olarak, onun büyüklüğünü, yapısını, cinsiyet dağılımını, yaş gruplarını içerir ve kente olan göçlerle ilişkilidir. Buna örnek olarak nüfus yoğunluğuna göre kentler için, yoğun nüfuslu ya da az nüfuslu, yaş gruplarına göre gençler şehri gibi tanımlar vardır.

Yasal ve yönetsel yapı. Devletin yönetim biçimini, hukuk sistemini ve ordu teşkilatını içine almaktadır. Devletlerin yönetim sürecinde alınan siyasi kararlar çoğu zaman kent mimarisine yansımış ve kentsel kimliği etkileyen bir bileşen olmuşlardır. Bunun en iyi örnekleri Stalin'in Sovyetler Birliği ve Hitler'in Alman mimarisine ve kentsel mekânlarına yaptığı etkidir. Napolyon döneminde Vali Haussmann'ın kentsel operasyonları da Paris'in kent kimliğinin biçimlenmesinde etkili olmuştur. (Şekil 2.16) (Cansız, 2021) (Özer, 1998).

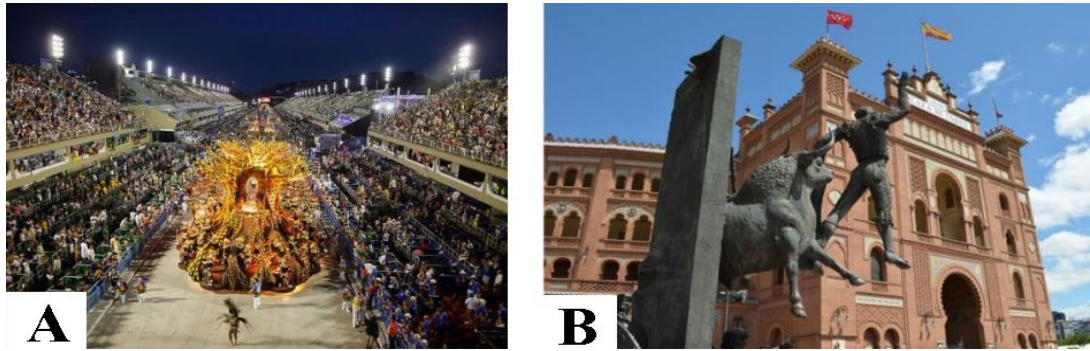
Sosyo-ekonomik yapı. Bir bireyin ekonomik yapısı öncelikle kendini, daha sonra yakın çevresini ve daha sonra ise toplumu etkilediği için dolayısıyla kente de yansımaları kaçınılmazdır. (Çöl, 1998) Örneğin ekonomik yapısı farklı olan iki yerleşme birimindeki kentsel çevre birbirine göre farklılık göstermektedir. (Şekil 2.15)



Şekil 2.15. Ekonomik yapısı farklı İstanbul'un iki semti (Çöl, 1998) **A)** Beşiktaş ilçesinin Levent Mahallesi **B)** Beyoğlu ilçesinin Tarlabası Mahallesi

Ayrıca kentsel kimliği şekillendiren etkenlerin yanında, insanların ihtiyaç, istek ve imkânları sonucu ortaya çıkan özellikler de önemlidir. Kullanım biçimine göre kentler; sanayi kenti, üniversite kenti, tarım kenti, karma kullanımlı kent ve bunun gibi farklı adlar alabilmektedir.

Kültürel yapı. Toplumun yaşam biçimi, sanat, gelenek-görenekler, dil vs. gibi özellikler kentin kimliğine etki eden kültürel yapıya yönelik alt elemanlar olarak tanımlanabilir. Rio de Janeiro karnavalları, Madrid boğa güreşleri ile kimlik kazanmış örneklerdir. (Hacıhasanoğlu, 1995) (Şekil 2.16)



Şekil 2.16. Gelenekleri ile kimlik kazanmış kent örnekleri (Hacıhasanoğlu, 1995) **A)**Festivalleri ile kimlik kazanmış Rio De Janeiro **B)** Boğa güreşleri ile kimlik kazanmış Madrid.

Ayrıca dinî yapılar, tarih boyunca o kentte yaşayan insanların sosyalleşmesinde büyük rol oynamıştır. Sinagog, kilise ve cami gibi yapıların kent dokusunda özgün olarak yer almaları ve zamanla işaret ögesi olarak kullanılması kent kimliğine olan katkısı yönüyle belirgin örneklerdendir (Şekil 2.17) (Çakıroğlu ve Engin, 2014).



Şekil 2.17. Kentlere kimlik kazandıran dinî yapılar (Çakıroğlu ve Engin, 2014) **A)**Türkiye İstanbul Ayasofya camisi **B)** Fransa Paris Notre Dame Katedral kilisesi

2.3. Kentsel Dönüşüm ve Kent Kimliği İlişkisi

Kentler zaman içinde şekillenen, insanların bireysel veya toplumsal yaşamlarını sürdürdüğü mekânlardır. Bu mekânlar, doğal ve yapay özellikleri, sosyal, kültürel ve ekonomik yapıları ile tanımlanmakta ve bu özellikleriyle başka kentlerden ayrılmaktadırlar. Bir kenti özgün kılan bu özellikler, o kentin kimliğini oluşturmaktadır (Ulu ve Karakoç, 2004).

Tekeli (1990)'ye göre bir kentin kimliğinin oluşumu tarihsel süreç içinde yaşayacağı süreklilikle mümkün olur (Tekeli, 1990). Lynch'e göre de kentsel çevreler, aniden gerçekleşen veya zamanla doğal ve yapay şekilde değişime uğrayan yerler de olabilmektedir. Bu hızlı değişimler nedeniyle kentlerin kimlikleri de değişime maruz kalabilmektedir. Kısacası kent kimlikleri değişime uğrayan dinamik bir özelliğe de sahip olup her zaman statik ve değişmez değildir (Relph, 1976).

Norberg-Schulz'a (1980) göre de, her bir yerin yapısı, doğası gereği değişebilmekte, sabit ve durağan kalmamaktadır. Ama bu düşünce yerin yapısıyla birlikte "genius loci"nin, yani ilgili yerin ruhunun da bütünüyle değişeceği ya da kaybolacağı anlamına gelmemektedir. Bu statik durumun, değişim dinamikleri ile uyum içinde olabilmesi, o yerin belirli sınırlar içerisinde, farklı içerikteki unsurlara ev sahipliği yapabilme kapasitesinin olmasına bağlıdır.

Günümüzde kentler, küreselleşmenin gittikçe artan ivmesiyle birlikte yaşanan siyasal, ekonomik, teknolojik, demografik, fiziksel, sosyal, kültürel, yasal, yönetsel, ekolojik dönüşümler nedeniyle pek çok sorunla karşı karşıya kalmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde bir çok kent, küresel sermaye kapma yarışında öne çıkmak için mekânsal farklılaşma çabasıyla kentsel mekanlarını dönüştürürken, bu durum zamanla kentsel mekanların homojenleşmesine ve mekânsal benzeşme sorunun yaşanmasına neden olmaktadır (Hacısalıhoğlu 2000). Bu bağlamda kentin mekânsal bütünlüğü içinde çalışma, alışveriş ve eğlence- dinlenme etkinlikleri, belirli kümeler halinde ve olabildiğince gösterişli kılınmış mimari tasarımlarla gerçekleştirilerek, kentler arası yarışta çekicilik yaratan mekânlar olarak öne çıkmaktadır. Bu düzenleme kentsel bütünlüğün içinde belirli mekânsal parçaların ticarileşmesi anlamına gelmekte, kentlerin taşıdıkları kimliğin içinde yaşayanlara yabancılaşmasına neden olmaktadır (Keyder

2006). Diğer taraftan, kentlerin özgün yanını yansıtan tarihsel, kültürel ve çevresel değerleri de bu yarışçı atmosfer içinde, yerel bağlamlarından koparılarak, metalaştırılarak ve toplumsal yanları zayıflatılarak yeni düzenlemelere ve tasarımlara sahne olmakta, kentlerin pazarlanabilmesi çabasında birer araç haline gelmektedir (Hacısalihoglu 2000).

Küreselleşmeyle birlikte kapitalizmde vurgunun üretimden tüketime dönmesi, her türlü toplumsal ve ekonomik ilişkinin tüketim merkezli bir söylem üzerinde kurulmasını tetiklemekte, (Yırtıcı 2005), aynı sosyo-ekonomik yapıya sahip grupların birlikte yaşama talebi, kentsel mekanda ayrışmayı arttırarak ikili bir yapı yaratmaktadır (Keyder 2006).Bu çerçevede, 1980'lerden sonra, pek çok ülkelerde yapılmış kentsel dönüşüm projeleri kapsamında uygulanan emlak, turizm ve kültür eksenli yeniden canlandırmalar kentlerde fiziksel, sosyal ve ekonomik açılardan ayrıcalıklı bölgeler yarattıkları için günümüzde oldukça eleştirilmektedir (Polat, 2005).

Emlak eksenli projelerde, dönüşüm ölçeğinin daha küçük ölçekte dikkate alındığı ve kent içinde parçalanmış alanların yaratılmasına sebep olduğu, ayrıca projelerin yerelden çok küresel ekonominin tüketime dayalı mekânsal taleplerine yanıt verecek şekilde gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu da kentte yaşayan alt gelir gruplarının gereksinimlerine cevap vermeyen ve özgün kent kimliklerini kaybetmiş, birbirine benzer kent parçalarının oluşmasına neden olmaktadır.

Turizm eksenli yeniden canlandırma projelerinde ise, dünyada başarılı olmuş Disneyland gibi "tema parklar"ın diğer kentlerde de "kopyala-yapıştır" yöntemiyle taklit edildiği ama hepsinin aynı ilgiyi görmediği ve yatırım açısından büyük kayıplara neden olduğu ifade edilmektedir (Erden ve Firidin 2003). Ayrıca bu tür alanların üst gelir gruplarına hitap etmesi ve alt gelir gruplarının bu bölgelerden dışlandığını vurgulamaktadır (Newman 2004).

Daha çok 1990'larda önem kazanan kültür eksenli yeniden canlandırma projeleri de, kent içinde benzer problemlere yol açmaktadır. Özellikle kent merkezlerinde tasarlanan kültür bölgeleri yerel sakinlerden çok turistlere hizmet etmekte ve yerel kültürel üretimin desteklenmesi ikinci plana atılmaktadır (Özdemir 2003).

Eski Sovyet ülkelerinin de sosyalizm sonrası Avrupalılaşıma ve küreselleşme şartları altında kompleks dönüşümlerden geçtiği görülmüştür. Kentlerin yeni kurdukları post-sosyalist kimlikler genellikle bölgesel ve ulusal politik olaylarla şekillenmiştir. Bu kentlerden bazıları sokak isimlerini değiştirerek ve sosyalist döneme ait heykelleri yıkarak sosyalist geçmişini silmeye odaklanmış, bazıları ise modern kimliklerinde komünist karşıtı direniş tarihinin üzerinde durarak sosyalist geçmişlerini kabul etmişlerdir. Diğer yandan bu ülkelerde yapılan kentsel dönüşüm projeleri de, kent içinde başka ülkelerdekine benzer problemlere yol açmıştır (Young ve Kaczmarek, 2008).

Son yıllarda kentsel dönüşümle ilgili bu sorunların azaltılması için kentin, tüm kapsamıyla (coğrafyası, fizik mekânı, sosyal, ekonomik ve kültürel yapısı ile) bir bütün olarak ele alınması gerektiği anlaşılmış ve koruma, iyileştirme ve yeniden canlandırma gibi küçük ölçekli müdahaleleri içeren yöntemler gündeme gelmiştir. Çöküntüye uğramış ve sorunlu duruma gelmiş kentsel yaşam çevrelerinin yapılacak sınırlı dokunuşlarla yaşamaktan zevk alınabilecek kentsel mekânlara dönüştürülebildiği görülmüştür. Ayrıca eskiyerek, özgün niteliklerini ve önemlerini yitiren tarihi mekânlar yeni yaşam koşullarına uygun olarak yeniden kullanılabilir kılınmış, tümüyle yıkıp yenilemek yerine bir tür koruma yoluyla, kent dokusunun yeniden canlanması sağlanmıştır. Yeniden canlandırma, yeniden yaşam kazandırma, başka bir ifadeyle yeniden yaşanabilir kılma amacıyla yapılan projelerin “kentin yerleşik değerlerini ve iç dengelerini bozmadan bir çağdaşılaşma” ve “sürdürülebilir bir kentsel dönüşüm” ile kentler için daha yararlı olabileceği anlaşılmıştır.

Kısaca bir yerde kimlik duygusunu yitirmeden de, kentsel dönüşüm gerçekleştirmek mümkündür. Yere ait fiziksel ve sosyal çevre kimlik bileşenlerinin incelenmesi sonrasında yerel değerlerin geliştirilmesi ve canlandırılması ile özgün kent kimliğinin sürekliliği sağlanabilir. Bu bağlamda kentsel dönüşüm projelerinde tümüyle yıkıp yeniden inşa etmeye odaklanan temizleme yönteminden kaçınılmalı, yerine yeniden canlandırma yönteminin benimsenmesi önerilmektedir. Aynı zamanda kent kimliğini korumak ve güçlendirmek için, “insan-yer-aidiyet” kavramlarını ve kent kimliğini oluşturan bileşenleri detaylı bir şekilde analiz eden ve bir bütün olarak ele alan, dengeli bir şekilde geliştiren kentsel dönüşüm projeleri hayata geçirilmelidir (Polat, 2005).

2.4. Farklı Ülkelerdeki Kentsel Dönüşüm Proje Örnekleri

Tezin bu bölümünde farklı ülkelerin kıyı bölgelerindeki eski sanayi alanlarında yapılmış olan kentsel dönüşüm projeleri seçilmiş ve kent kimliği açısından incelenmiştir. Seçilen örneklerin kıyı bölgesinde ve eski sanayi alanında yer almasına, proje boyutunun Bakü Beyaz şehir projesine yakın olmasına ve dünyanın farklı ülkelerindeki kentsel dönüşüm politikalarını ve yaklaşımlarını yansıtmaya özen gösterilmiştir.

Tez çalışmasında incelen kentsel dönüşüm projelerine ait tanıtım bilgileri aşağıdaki çizelgede yer almaktadır. Çizelgede projenin ismi, bulunduğu ülke ve kent, alanın kentsel dönüşüm sonrası nüfusu, projenin yüzölçümü, başlama ve bitme tarihleri, alanın eski ve yeni işlevi tanımlanmıştır. (Çizelge 2.3)

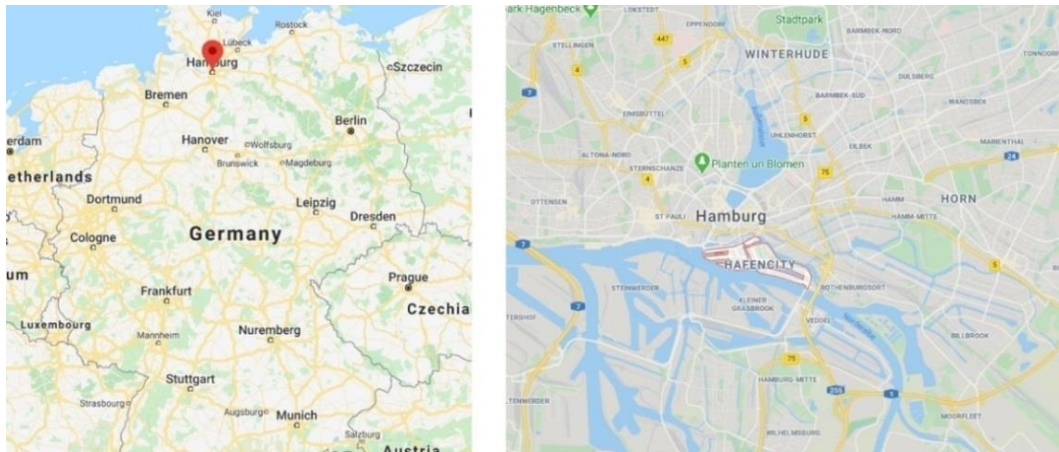
Çizelge 2.3. Farklı ülkelerde yapılmış kentsel dönüşüm proje örneklerinin tanıtımı

	Hamburg HafenCity Bölgesi	Stokholm Liman Bölgesi	Melbourne Docklands Bölgesi	Minato Mirai 21 Bölgesi	İzmit Seka Bölgesi
Ülke	Almanya	İsveç	Avustralya	Japonya	Türkiye
Kent	Hamburg	Stockholm	Docklands	Yokohama	İzmit
Yüzölçümü	155 Ha	200 Ha	200ha	186 Ha	129 Ha
Nüfus ve Çalışan Sayı	40bin	20-25 Bin	20 Bin Sakin 60 Bin Çalışan	10 Bin Sakin ve 190 Bin Çalışan	Net rakam belirlenmemiş
Başlama ve Bitme Tarihi	1997-2020	1991-2020	1997-2025	1980`Ler-2010	2005-2030
Eski İşlevi	Liman Kenti	Liman Kent	Liman Kent	Liman Kent	Sanayi Kenti
Yeni İşlevi	Karma	Karma	Karma	Karma (Çoğunlukla İş Merkezi)	Müze Kültür Merkez

Örnek incelemelerinde proje alanlarının öncelikle konumu ve tarihçesiyle ilgili bilgiler verilmiş, devamında kentsel dönüşüm projesinin amacı ve hedeflerine değinilmiştir. Daha sonra ise projeler kent kimliği açısından incelenerek, alanın eski ve yeni kimliği araştırılmış, dönüşüm sonrası alanın eski kimliğinden izlerin korunup korunmadığına, kendine özgü yeni bir kimliğe sahip olup olmadığına bakılmıştır. Kentsel dönüşüm projelerinde kentin doğal, yapılı ve sosyal çevre bileşenlerine dikkat edilip edilmediği incelenmiştir.

2.4.1. Almanya Hamburg Hafencity kentsel dönüşüm projesi

Bölgenin tarihi: Hafencity projesinin bulunduğu Hamburg, Kuzey denizindeki Elbe nehri kıyısında yer alan Almanya'nın ikinci büyük eyaletidir (Şekil 2.18). Aynı zamanda Avrupa'nın ikinci, dünyanın dokuzuncu en büyük limanı sayılmaktadır. Ortaçağ döneminden sorunsuz olarak gelişen liman bölgesinde 1970 yıllarından başlayarak teknolojinin gelişimi ile mega konteynerler kullanılmaya başlanmıştır. Bu da limanlarda daha büyük arazi kullanımını gerektirmiş, böylelikle limanlar kent dışına, daha geniş bölgelere taşınmış, bu durum kent içinde kalan eski limanın köhneme sürecinin başlamasına neden olmuştur. (Şekil 2.19) Yirminci yüzyılın son on yılında Hamburg şehrinin yeniden işlevlendirilmesi düşünülmüş, burada kentsel dönüşüm projesi başlatılmıştır. Yapılacak proje yarışma yolu ile hayata geçirilmiş ve projeyi yapmak için 8 takım seçilmiştir.



Şekil 2.18. Hafencity projesinin Almanya Hamburg eyaletindeki konumu (Google, 2021)



Şekil 2.19. Kentsel dönüşüm öncesinde Hamburg HafenCity (Google, 2021)

Projenin amaçları: Projenin esas amacı HafenCity'nin Hamburg için yeni merkez haline getirilmesi, Hamburg'un ekonomik, çevresel, sosyal ve kültürel kalkınmasına katkıda bulunması olmuştur. Aynı zamanda projede karma kullanımlı 24 saat yaşayan kent ile birlikte iyi ulaşım yaratma, çevreye duyarlı mekânlar kurgulama, tarihi yapıları koruma gibi amaçlar da yer almıştır.

Projenin hedefleri: Proje başlamadan önce yarışma sırasında seçilen çalışmalarda 3 ortak hedef ortaya koyulmuştur.

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

Daha sonra yarışmayı kazananlar birleşerek ortak bir plan hazırlamış ve burada 5 temel hedef belirlenmiştir.

1. Kullanım yapısı: HafenCity; konut fonksiyonu barındıran, yeni iş imkânları sunan, ticaret, eğitim, kültür, eğlence ve turizm aktiviteleri ile zenginleştirilmiş bir yapıya sahip olmalıdır.
2. Planlama yapısı: HafenCity bir yandan liman karakterini oluşturan yapısal öğeleri barındırırken, bir yandan da kentsel kullanıma yönelik bir karaktere sahip olmalıdır. Bu da kentsel yoğunluğa, sürekli kentsel gelişmeye ve zenginleştirilmiş kamusal alanların sağlanmasına bağlıdır.

3. Kamusal alanlar: HafenCity’de kamusal alanların tasarımına özel önem gösterilmelidir. Özellikle kentsel karaktere sahip, toplanma ve iletişim mekanları önemlidir.
4. Entegrasyon: Mevcut şehir merkezinin HafenCity’nin kentsel gelişiminde önemli rol oynayabilecek olumlu etkileri düşünüldüğünde, HafenCity mevcut kent merkezi ile bağlantılı hale getirilmelidir.
5. Sürdürülebilirlik ve ekoloji: HafenCity Projesi sürdürülebilir bir kentsel gelişmeyi hedef almaktadır. Liman bölgesinin yeniden kullanımının ekolojik etkileri göz önüne alınmalıdır. (Yerliyurt, 2008)

Projenin büyüklüğünden dolayı projenin 2025 – 2030 yılları arasında tamamlanması beklenmektedir.

Hafencity kentsel dönüşüm projesinin kent kimliğine olan etkisi açısından incelenmesi

Doğal çevre bileşenleri

Projeyi incelediğimizde doğal çevreye ve özellikle Elbe nehrinin sınırlarına dikkat edildiğini ve kentin kurulmasında temel düzeyde belirleyici olduğunu görülmüştür. Burada yapılan kamusal alanlar insanları su ile buluşturabilecek şekilde tasarlanmıştır. (Şekil 2.20-A). Aynı zamanda yeni yapılan yapıların da şehirdeki yerleri suya göre şekillenmiş, çoğu yapı su manzarası alacak şekilde konumlandırılmıştır. (Şekil 2.20-B))



Şekil 2.20. Hafencity bölgesinde alanların suya göre şekillenmesi **A)** kamusal alan **B)** yaşam alanları (Berentelg, 2018)

Yapılı çevre bileşenleri

HafenCity bölgesi kent dokusu açısından incelendiğinde bölgenin eski ana izleri koruyarak yeniden şekillendiğini görülmüştür. Kentsel sınırlar açısından, HafenCity bölgesi Elbe nehri başta olmak üzere deniz sınırları dikkate alınarak sınırlandırılmış, gezinti yerleri, iskeleler ile su kenarındaki kamusal alanlarla şekillendirilmiştir. Böylelikle, ziyaretçilerin ve sakinlerin su ile ilişkisi güçlendirilmiş ve su kenarı mekânlarının yoğun kullanımı HafenCity'nin kimliğine yeni ve önemli bir katkı sağlamıştır (Şekil 2.21).



Şekil 2.21. Sınır boyunca yayalaştırılmış alanlar

Arazi kullanımı açısından HafenCity projesi incelendiğinde alanın topoğrafik ve yapıların işlevsel özelliklerinden kaynaklanan 10 farklı bölgeye ayrıldığını görebilmekteyiz. Bu 10 bölge (Sandtorkai, Dalmannkai, Sandtorpark, Strandkai, Überseequartier, Brooktorkai, Magdeburg, Hafen – Lohsepark, Oberhafen, Baakenhafen, Elbbrückenzenrum) kendi aralarında bir uyum altında tasarlanmıştır. Bununla birlikte bu bölgelerin her biri kendine özgü özelliklere de sahiptirler (Şekil 2.22).



Şekil 2.22. Hafencity projesinin 10 bölgeye ayrılma şeması (Berentelg, 2018)

Çizelge 2.4. Hafencity Projesi arazi kullanımı- bölgeler

Bölgenin İsmi	İşlevi	Önemli Kamusal Alan veya Yapıları	Diğer Bölgelerden Farkı
Am Sandtorkai	Konut ve ofis	Macellan Terasları	Daha sakin ve farklı gelirli gruplara hitap eder.
Dalmannkai	Konut, ofis, otel ve kültürel	Elbphilharmonie Konser Salonu	Daha üst gelir gruplarına hitap eder.
Am Sandtorpark	Konut, ofis, gıda ve eğitim	13 katlı Ellipsenturm binası, International Coffee Plaza ve Grasbrookpark	Eğitim yapıları içerdiği için yerli sakinlerin yanı sıra öğrencilere de hitap eder.
Strandkai	Konut ve ofis	Marco Polo Kulesi, Ecolabel ofis binası, Engel & Völkers binası	HafenCity'nin güney silüetini oluşturduğu için yüksek katlı binalar içerir.
Überseequartier	Ofis, eğlence, otel ve gıda	Bilim Merkezi binası	Tüm şehre 6 binden fazla iş imkanı ve 1050 kişiden fazla misafire konaklama yeri sunar.
Brooktorkai	Ofis ve eğitim	Uluslararası Yönetim Okulu, Frankfurt Okulu	Ünlü şirketlerin ofislerini içerdiği için popüler bir yerdir.
Magdeburg Hafen – Lohsepark	Konut, otel, sosyal aktivite ve öğrenci yurtları	Am Lohsepark	Park çevresinde yeşil manzaralı yaşam alanları içerir.
Oberhafen	Konut, ofis, spor, eğitim ve eğlence	Üniversite, Dil okulu, Futbol sahası	Eğitim ve spor mekânları içerir.
Baakenhafen	Konut ofis ve eğlence	Lola-Rogge-Platz merkezi	Konut yapılarının çevresinde yarı kamusal mekânları içerir
Elbbrückenzenrum	Konut ve ofis	2021`de Yapılacak olan Elbtower binası	3 tarafı su ile kaplı olması ile bol manzaralı alanları içerir.

Proje büyük ölçekli olması bölgesel planlanma ve tasarlanma sürecine de etki etmektedir. HafenCity projesi yapılmadan önce arazinin batı kısımları kültürel, kamusal ve ofis iş alanları ile zengin olduğu halde, doğu kısımları (Oberhafen, Baakenhafen ve Elbbrücken) daha izole ve mevcut şehre daha az entegre olmuş, daha çok konut alanlarından oluşmuştur. Daha sonra buraya yapılan metro ve ulaşım merkezleri nedeni ile yeni bir şehir merkezine-çekirdeğe dönüşmüştür. Yukarıdaki çizelgede bu bölgelerin işlevi, önemli kamusal alan veya yapılar ile diğer bölgelerden farkı detaylıca gösterilmiştir (Çizelge 2.4).

Eski depo alanı olması kentin yapılarının cephe tasarımı seçilen malzeme ve renklerde kendini göstermiştir. HafenCity'nin depo bölgesi karşısındaki yapı cephelerinde klinker tuğlası ve kırmızı tonları hâkimken, (Şekil 2.23-A) diğer tarafta Elbe nehri ile sınırlanmakta olan alanda ise malzeme ve renk seçiminde daha fazla çeşitlilik kullanılmıştır. (Şekil 2.23-B)



Şekil 2.23. HafenCity projesinde yapı örnekleri **A)** Geleneksel klinker tuğlalı ve kırmızı tonları hâkim yapı cepheleri **B)** Çeşitli renk ve malzemelere sahip yapı cepheleri (Berentelg, 2018)

Bu karışım binaların yapı malzemelerinde olduğu gibi yapı stillerinde de görülmüştür. Bazı binaların tasarımları tarihsel şehir kimliğine boyun eğdiği halde bazıları tamamen farklı bir mimari kimlik sergilemiştir. Bina tasarımlarındaki kimlik bir yandan sürekli iken, diğer yandan da yeniden keşfedilmektedir.

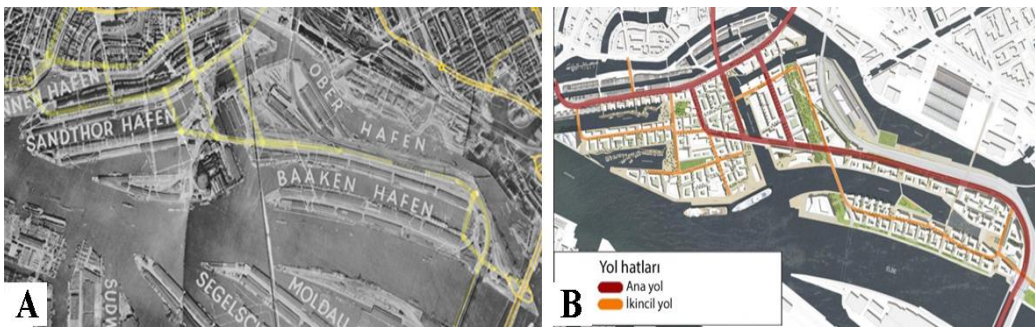
Bina yüksekliği açısından, şehir içinde dikkatlice yerleştirilmiş altı adet yüksek katlı bina dışında diğerleri şehir merkezindeki mevcut yapılar ile uyumlu şekilde yapılmıştır. Böylelikle insan ölçeğine uygun, yoğun ve yatay bir şehir elde edilmiştir. Binaların az ve orta katlı olması ile mevcut Hamburg şehrinin de silueti korunmuş ve şehir

merkezindeki kilise kulelerinin kent silüetlerinde kaybolmamasına özen gösterilmiştir. Aynı zamanda eski depo binası olan Elbphilharmonie binası kent silüetinde bir kimlik oluşturucu rolüne sahiptir. Depo binası ile 35 metre yükseklikte ek modern yapı eski ile yeninin buluştuğu bir alan olarak kent silüetinde sergilenmiştir. (Şekil 2.24)



Şekil 2.24. Hamburg Hafencity kent silüeti

Hamburg Hafencity kentsel dönüşüm projesi, ulaşım ağı açısından incelendiğinde projede mevcut organik şekillenmiş tarihi yolların korunduğu görülmüştür. Ayrıca Elbe nehrine göre şekillenmiş yeni yaya ve bisiklet yolları kurulmuştur. Tüm ulaşım öncelik yayalara verilmiş ve yeni yapılan tüm yollara manzara ve estetik açıdan özen gösterildiği görülmüştür. Bölgede yollar ana yol ve ikincil yol olmakla iki farklı şekilde kendini göstermektedir. Ana yollar Hafencity'yi komşu alanlara bağlarken, ikincil yollar ise daha iç bölgeleri birbirine bağlamaktadır (Şekil 2.25).



Şekil 2.25. Hafencity ulaşım ağları haritası (Berentelg, 2018) (Google 2021) **A)** 1943 yıl haritasında ana yollar **B)** Mevcut haritada ana ve ikincil yollar

Hafencity projesinde halkın kullanımına yönelik birçok açık ve kapalı kamusal alanlar vardır. Projede toplam 127 hektar olan arazinin %24'üne karşılık gelen 26,5 hektar alan halka açık meydanlar, parklar ve gezinti yerleri olarak tasarlanmıştır. Aynı zamanda

HafenCity'nin batı kısmında olan çoğu açık kamusal mekânlar EMBT Arquitectes Associates mimari firması tarafından tasarlanmıştır. Kentteki Sandtorhafen ve Grasbrookhafen liman havzalarının başında iki büyük meydan oluşturulmuştur. Bu meydanlardan 2005 yılında tamamlanmış olan Magellan Terasları Akdeniz sularına doğru kademeli, kullanıcıları su ile buluşturacak şekilde amfi tarzı tasarlanmıştır (Şekil 2.28). Diğer meydan 2007 yılında açılan Marco Polo Terasları ise daha çok çim adaları, ahşap oturma elemanları ve ağaçlıklara, yani daha küçük elementlere ayrılarak, daha korunaklı yumuşak bir yeşil doku elde edilmiştir (Şekil 2.28).



Şekil 2.28. HafenCity meydanları (Berentelg, 2018) **A)** Amfi tarzı Macellan terasları **B)** Marco Polo Terasları

HafenCity projesinin daha kuzeybatısında Sandtorpark alanı diğer kamusal alanlardan farklı olarak daha çok çimenlik alanlardan oluşmaktadır. Aynı zamanda amfi tarzında olan Magellan teraslarını kente birleştirerek kamusal alanların devamlılığını sağlamaktadır (Şekil 2.29).



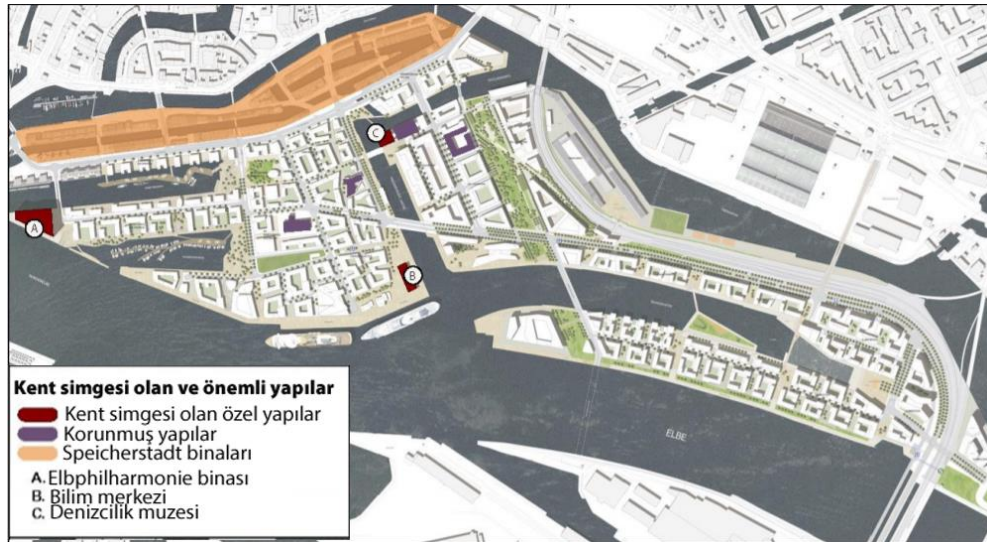
Şekil 2.29. Sandtorpark (Anonim, 2021f)

Diğer bir dış kamusal alan Strandkai mahallesinde olan Grasbrookpark 2013 yılında kullanıma açılmış, içinde oyun gemisi ve farklı çocuk oyun alanları içermektedir. Bu park da diğerleri gibi HafenCity sakinlerinin çok kullandığı önemli buluşma yerlerinden birisi olmuştur (Şekil 2.30).



Şekil 2.30. Grasbrookpark (Anonim, 2021g)

HafenCity projesinde simgesel öğeler olarak Speicherstadt bölgesi Hamburg Uluslararası Denizcilik Müzesi, Elbphilharmonie Konser Salonu ve Bilim Merkezi binası yer almaktadır. (Şekil 2.31).



Şekil 2.31. Kent içindeki simgesel öğelerin yerini gösteren harita (Berentelg, 2018)

Hamburg şehrindeki Speicherstadt depo yapıları 1883-1927 yılları arasında inşa edilmiştir. Ahşap ve çelik kolonlar üzerinde yükselen Neo-gotik tarzda tasarlanmış binanın tüm cephesi kırmızı tuğlalarla kaplanmıştır. Kendine özgü tarzı ve dünyanın en büyük depo alanı olması buranın bir referans noktasına dönüşmesine neden olmaktadır (Şekil 2.32)



Şekil 2.32. Speicherstadt Bölgesi depo binaları (Berentelg, 2018)

Uluslararası Denizcilik Müzesi, (eski Kaispeicher B' depo binası) mimarları Wilhelm Emil Meerwein ve Bernhard Hanssen tarafından 1879 yılında yapılmıştır. 2000 yılında kültürel miras olarak listeye alınan yapı; 2003 yılına kadar depo olarak kullanılmıştır. Daha sonra kentsel dönüşüm projesi döneminde kapsamlı restorasyon çalışmaları yapılmış ve müzeye dönüştürülmüştür. Neo-gotik mimari tarzının özelliklerini barındıran bu yapı alanın en eski binası olması ile burada simgesel bir nitelik taşımaktadır (Şekil 2.33).



Şekil 2.33. Uluslararası Denizcilik Müzesi (Berentelg, 2018)

Eski kakao deposu olan bina 1963 – 1966 yılları arasında, mimar Werner Kallmorgen tarafından inşa edilmiş ve daha sonra Hafencity projesi kapsamında ünlü İsveç mimarlık ofisi olan Herzog De Meuron tarafından da konser salonuna dönüştürülmüştür. 2017 yılında tamamlanan proje; beş yıldızlı otel, 45 daire, otopark

alanı ve iki büyük konser salonunu da kapsayan dünya çapında eşsiz bir mimari yapı olarak ortaya çıkmıştır. Eski ile yeni, ağır ile hafif olması ile melez sayılan bu yapı HafenCity projesi için bir kent simgesine dönüşmüştür. Yüksekliği 37 metre olan eski depo binası; üzerinde kurulan dalgalı, eğimli cam yapı ile birlikte 110 metreye kadar ulaşmıştır (Şekil 2.34) (Berentelg, 2018).



Şekil 2.34. Elbphilharmonie Konser Salonu (Berentelg, 2018)

Diğer nirengi niteliğinde yapılması düşünülen yapı, Überseequartier'deki Elbe nehrinin hemen yanında yer alacak olan Bilim Merkezi binasıdır. Bilgi dünyasına açılan bir kapıyı sembolize eden bu binanın yapımı finansal sorunlar sebebi ile henüz belli değildir. Bu kültürel yapı Rem Koolhaas ve Metropolitan Architecture Ofisi (OMA) tarafından tasarlanmıştır (Şekil 2.35).



Şekil 2.35. Bilim merkezi (Berentelg, 2018)

Bu simgesel yapılardan Speicherstadt Bölgesi depo binaları ve Uluslararası Denizcilik Müzesi binası gibi yapılar bölgenin geçmişteki liman kimliğini sürdürürken, Bilim merkezi ve Elbphilharmonie Konser Salonu gibi modern yapılar kente yenilikçi bir kimlik katmaktadır.

Sosyal çevre bileşenleri

Demografik yapı açısından incelendiğinde, alanda proje tamamlandıktan sonra 15.000 kişinin yaşayacağı ve 45.000 kişinin iş bulmasına olanak sağlayacağı düşünülmüştür. Projede her ne kadar tüm sosyal kesimin ikamet edeceği şekilde bölgeler yaratılacağı planlansa da çeşitli sosyal medyalarda bölge “zenginlerin semti” olarak değerlendirilmiştir. Aynı zamanda kentte sanatçılar, müzisyenler ve sosyal eylemcilerden oluşan bir grup kentsel dönüşümün kendilerine sorulmadan gerçekleştirildiğini savunarak soylulaştırmaya karşı gelmek amacıyla 2009 yılının Ekim ayında bir manifesto yayınlamışlardır.

Kentsel dönüşüm sonrası HafenCity, yaşam alanlarına, ticaret, kültür, hizmet, turizm, liman ve rekreasyon alanlarına ev sahipliği yaparak karma bir kullanıma ve yeni bir kimliğe sahip olmuştur. Öyle ki proje boyunca bazı yerel sakinlerle yapılan görüşmelerde, buranın eski tarihi kimliğinin korunması yerine yeni bir modern kimlik kazanması fikrine daha sıcak baktıkları sonucu ortaya çıkmıştır.

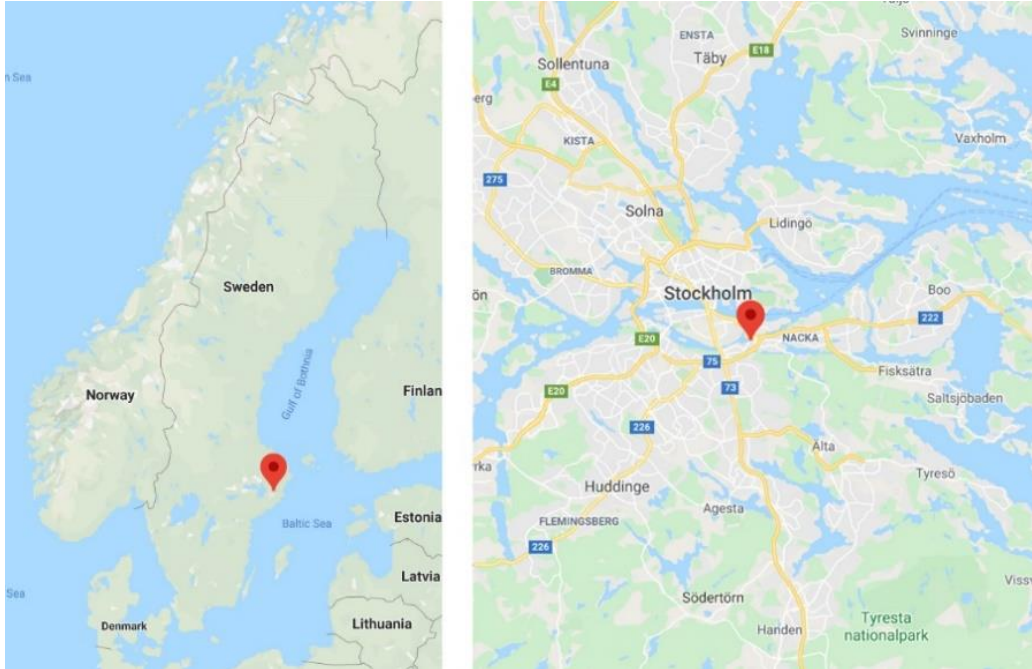
Bölgede yılın farklı dönemlerinde HafenCity’de birçok sosyal aktivitelerin yapılması planlanmıştır. HafenCity bölgesi her yıl Harbour Front edebiyat festivali, Yaz Mimarlık ve Elbe jazz festivali, Açık Hava Kongresi gibi etkinliklere ev sahipliği yapmaktadır. Bu kültür ve eğlence aktiviteleri bölgeye her yıl 2,5 milyon ziyaretçi çekmektedir.

Sonuç olarak, Hamburg HafenCity bölgesi kentsel dönüşüm sonrası yeni bir kimlik kazanmış, liman sanayi kentinden 24 saat aktif karma kullanımlı bir bölge haline gelmiştir. Yapıların konumu, bulunduğu doğal alanlarla ilgili olarak şekillenmiş ve Elbe nehri sınırı insanların su ile ilişki kurabilmesi için çeşitli kamusal alanlar yaratılmıştır. Böylece eskinin “sert” limanı, yerini giderek daha çok, imgesi zevkle şekillenen “yumuşak bir liman”a bırakmıştır. Aynı zamanda bölgedeki sanayi binalarından bazılarının korunması ve yeniden işlevlendirilmesi ile eski kimliğinden birçok izini de

devam ettirmiştir. Bununla birlikte yeni yapıların malzemeler, eski yerleşik bölgelere uyumlu olacak şekilde yeniden geliştirilmiştir. Dönüşüm sonrası bölge, eski depo binası olan Elbphilharmonie Konser salonu gibi simgesel yapılar ile Avrupa ve dünyada tanınabilecek bir yere dönüşmüştür. Bölgede insanların buluşabileceği yeni odak noktaları oluşturulmuştur. Tüm yıl boyunca farklı festival ve aktivitelerin yapıldığı bu bölgenin, milyonlarca ziyaretçinin uğradığı yeni bir çekim merkezi haline geldiği görülmektedir.

2.4.2. İsveç Stokholm Sjöstad liman bölgesi dönüşüm projesi

Bölgenin tarihi: İsveç'teki Hammarby Sjöstad Liman bölgesi projesi, Stokholm kentinde yer almaktadır (Şekil 2.36). Bu arazi eskiden çok sayıda fabrikanın olduğu bir liman bölgesi olarak kullanılmıştır (Şekil 2.37), daha sonra olimpiyatlara ev sahipliği yapabilmesi için Olimpiyat kentine dönüştürme kararı alınmıştır. Ancak bu proje kabul görmemiş ve Stokholm Belediyesi tarafından bu bölgenin eko-kent bölgesi olmasına karar verilmiştir.



Şekil 2.36. Hammarby Sjöstad Liman bölgesinin Stockholm kentindeki konumu (Google, 2021)



Şekil 2.37. Hammarby Sjöstad liman bölgesi kentsel dönüşüm projesinden eski hali

200 hektarlık proje kentin en büyük kentsel dönüşüm projesidir. Projede konut, ofis, ticaret ve rekreasyon alanları oluşturularak karma kullanım sağlanmıştır. 20 bin kişiye yaşam alanı oluşturması için 9 bin konutun yapılması planlanan projede, 30 bin kişinin çalışabileceği iş yerlerinin kurulması da öngörülmüştür. 1991 yıllarından başlayan projenin 2020 – 2025 yılları arasında bitirilmesi düşünülmüştür.

Projenin amaçları: Projenin esas amacı; eski liman kenti olan bu arazide karma kullanımlı yeni bir çekim merkezi yaratmaktır. Ayrıca projenin yapımı aşamasında sürdürülebilir ekolojik yaklaşımlar benimsenmiş, yeni teknolojiler kullanılarak atık, su, enerji yönetimi sağlanmış, insanların bisiklet, toplu taşıt kullanımı desteklenmiş, çevreyi kirleten arabaların kullanılmaması için önlemler alınmıştır.

Projenin hedefleri: 2030 yılına kadar gerçekleşmesi planlanan kentsel dönüşüm projesinin hedefi şunlardır:

- 21 kilometre uzunluğundaki yeni Förbifart-Stockholm yolu ile Kuzey – Güney bölgesel merkezlerini bağlayarak Göl Mälaren genelinde trafik akışını düzene sokmak.
- Tramvay ve metro ile hızlı ve rahat seyahat alanlarını arttırmak; yeni tramvay ve Stockholm çevresindeki yer altı hatları ile birçok bölgeye ulaşımı daha kolaylaştırmak.

- Stockholm Kraliyet Seaport Husarvik'den itibaren Loudden alanına kadar yeni konut ve işyerleri için projeler geliştirmek. Yeni bir seyahat merkezi ile modernize liman işletmeciliği alanında güçlü projelerin uygulamasını başlatmak.
- Stockholm üzerindeki demiryolu yolcu kapasitesini iki katına çıkartmak.
- Hammarby Sjöstad şehir merkezinin Hammarby gölü çevresindeki Nacka ile bağlantılı yaklaşık 30.000 kişinin yaşadığı mevcut ilçede, su ve çevre odaklı ülkenin en büyük kalkınma projesini çalışır hale getirmek.
- Merkezden 20 dakika içinde Stockholm Arlanda havalimanına ulaşma imkânı sağlamak.

Stokholm liman bölgesi kentsel dönüşüm projesinin kent kimliğine olan etkisi açısından incelenmesi

Doğal çevre bileşenleri

Proje incelendiğinde yapıların arazideki konumunun doğal çevreyle uyumlu olduğu ve yerleşim alanının Hammarby Sjo sahiline ve çevresindeki doğal alanlara bağlantıları göz önünde tutularak şekillendirildiği görülmektedir. Örneğin kıyı boyunca uzun ve belirgin binalar planda yer almıştır. Bu durum mümkün olduğunca çok evin su açısından zengin manzaralardan faydalanmasına olanak sağlamıştır (Şekil 2.38).



Şekil 2.38. Kıyı bölgesi boyunca yapılanma (Gaffney ve arkadaşları, 2007)

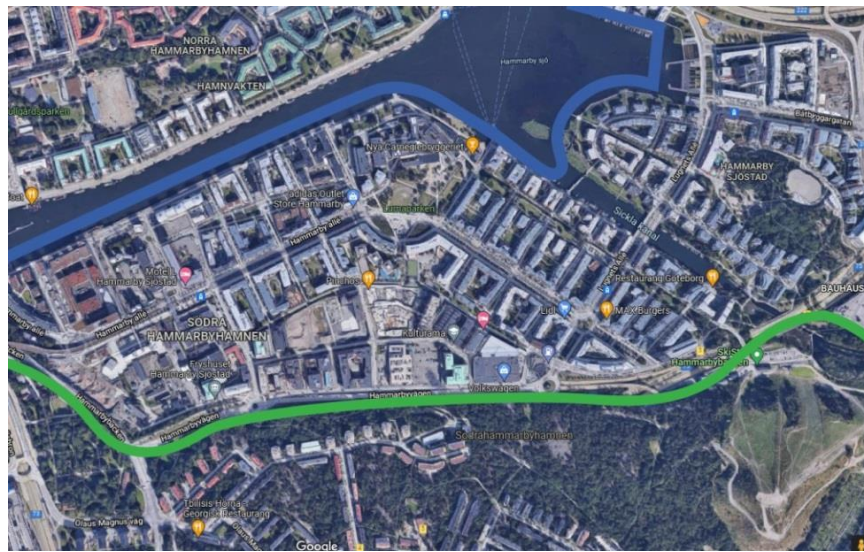
Aynı zamanda yapıların ve caddelerin yönlendirilmesinde güneş ışığından maksimum ölçüde faydalanmaya dikkat edilmiş, böylelikle yapıların çoğunun uzun cepheleri enerji verimliliği ve ısı yalıtımı açısından güneydoğu yönünde konumlandırılmıştır.

Dönüşüm projesinde doğal peyzaj korunmuş ve yapılan kentsel tasarım çalışmaları ile insanların doğa ile buluşması sağlanmıştır. Buradaki yeşil alanlar, parklar ve yürüyüş yolları kentsel peyzaj ile bir denge sağlanarak kentin içerisinde yer almaktadır. Aynı zamanda kentte yeşil yüzeyler ve ağaçlandırma çalışmaları ile yağmur suyunun toplanarak doğrudan kanalizasyona gitmesinin yerine yer altına verilmesi ve böylece su akış hacminin düşürülmesi sağlanmıştır.

Yapılı çevre bileşenleri

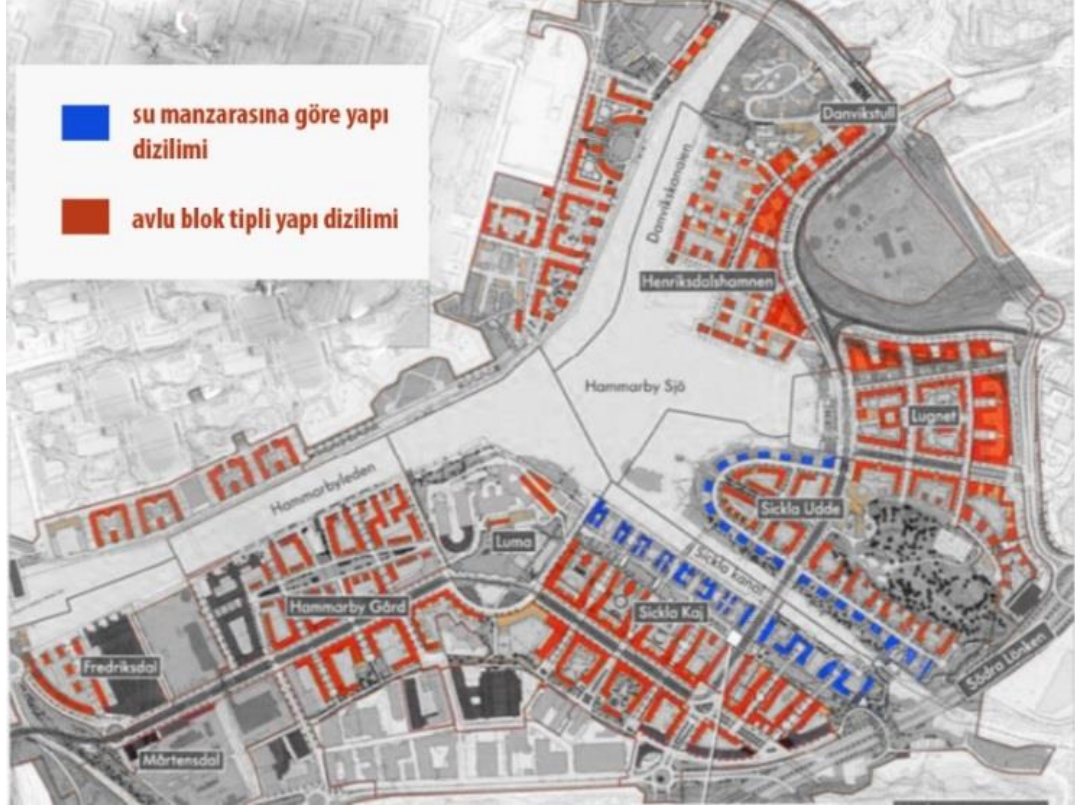
Kentsel doku ve yoğunluk açısından projeye bakıldığında alanın eski kimliğinden hiçbir iz bırakılmamış, eski izlerden hiçbiri korunmamıştır. Bölge tümüyle yıkılarak yeniden kurulmuştur.

Kentsel sınırlar açısından Hammarby Sjöstad bölgesi doğal orman ve Hammarby Gölü ile çevrelenmiştir. Dönüşüm projesinde sınırda yer alan orman bölgesinde doğal kamusal alan olarak insanların kullanabilmesi için piknik alanları yaratılmıştır. Göl sınırında ise ulaşımı kolaylaştırma amaçlı su taşıtları konuşlandırılmış ve burada gölden geçmek için beş dakika süren feribot hattı insanların kullanımına açılmıştır. Aynı zamanda göl sınırı boyunca gezinti yerleri, iskeleler ve kamusal alanlar tasarlanmıştır. Böylelikle, ziyaretçilerin ve sakinlerin su ile ilişkisi güçlendirilmiş ve su kenarı konumlarının yoğun kullanımı Hammarby bölgesinin kimliğine yeni ve önemli bir katkı sağlamıştır (Şekil 2.39)



Şekil 2.39. Hammarby Sjöstad kentsel sınırlar haritası (Google 2021)

Arazi kullanımı açısından bölgede hiçbir işlem alanına ayrılmamış tem alan tek yaşayış bölgesi olarak tasarlanmıştır. Projede bölgeler arasında fark sadece kıyı çevresinde olan yapıların büyük kısmı sıra halinde, kıyıda olmayan yapılar ise geleneksel Stokholm mimarisine uygun olarak avlulu yapı bloğu şeklinde tasarlandığı olmuştur. (Şekil 2.40)



Şekil 2.40. Hammarby Sjöstad kentsel doku haritası (Gaffney ve arkadaşları, 2007)

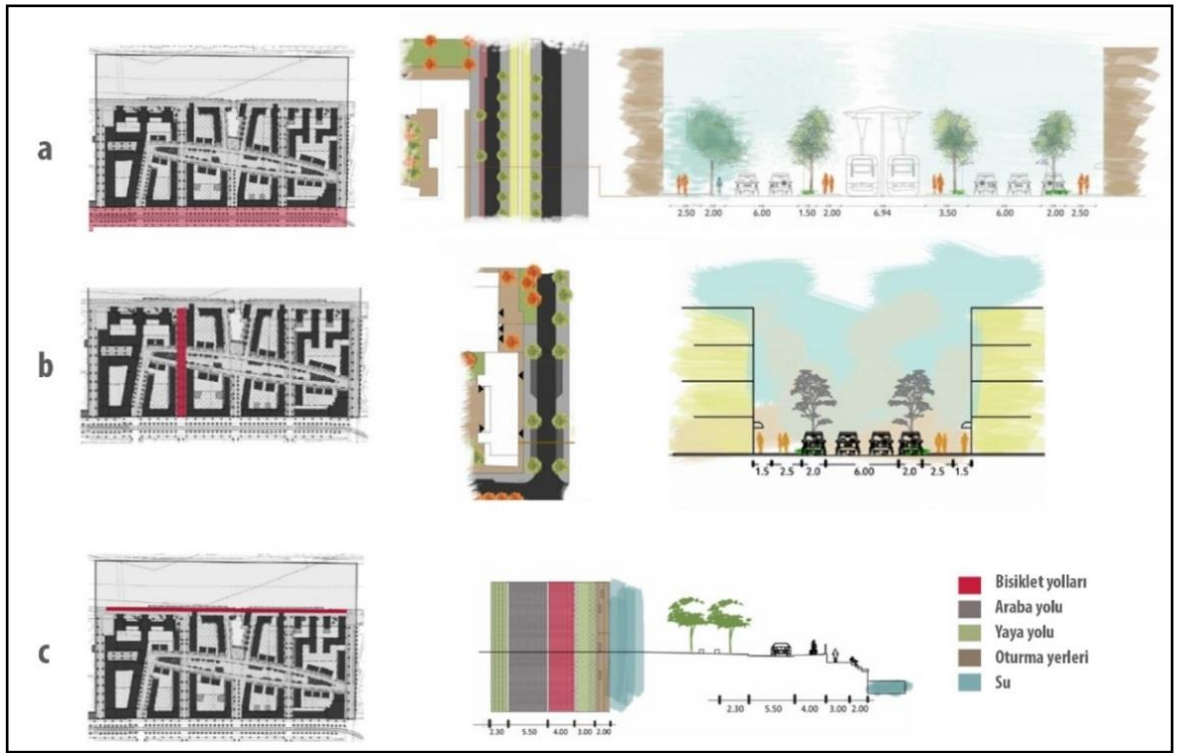
Binaların kat yüksekliği 4 – 8 kat arasında değişmektedir ve hepsinin yükseklik açısından uyumlu olmasına dikkat edilmiştir. Yapılarda düz çatılar, açık renkler, balkonlar, açık geniş teraslar ve yerel malzeme çeşitliliğine özen gösterilmiştir. Ayrıca dönüşüm projesinin çevre dostu olması açısından binaların kabuğunda, tesisatta ve bina içlerinde çevre dostu malzemeler kullanılmıştır (Gaffney, ve arkadaşları, 2007).

Bölgedeki blokların tasarımında insan ölçeği dikkate alınarak çoğunlukla 50x70m ve 70x100m boyutlarında küçük yapı blokları kurulmuş, böylelikle birbiriyle bağlantılı ve erişilebilir bir sokak örüntüsü yaratılmıştır (Jernberg ve arkadaşları 2015).

Hammarby Sjöstad projesi planlama ve yapı ölçeğinde geleneksel Stokholm mimari tarzı dikkate alınarak yapılmış ve böylelikle buranın tüm Stokholm şehrinden çok

farklı bir yer olmamasına dikkat edilmiştir. Ancak burada kent simgesi öğelerin sayılacak olmaması özgün bir silüetin oluşmasına mani olmuştur.

Hammarby Sjöstad'a olan ulaşım ağlarına bakıldığında dönüşüm projesinde eski mevcut organik dokunun bozulmadığı, geliştirilerek yaya ağırlıklı bir ulaşımın kurulduğu görülmüştür. Burada olan 3 tür sokak dokusundan ilki tramvay hatlarının geçtiği geniş akslardır. Bunlar ana akslar olup kenti diğer kentlerle bağlamaktadır. Aynı zamanda herkesin 200-300 metre yürüyerek erişebileceği otobüs ve tramvay durakları da bu aks üzerinde bulunmaktadır (Şekil 2.41 a). İkinci tür sokak ise ara sokaklardır ki, bunlar yapı adaları arasında yer almakta ve sadece araba ve yaya yollarından oluşmaktadır (Şekil 2.41 b). Kıyı alanlarının sınırlarında ise araba, yaya ve bisiklet yolları yerleştirilmiştir. Burada aynı zamanda yol kenarlarında insanların su ile bağlantı kurabilmeleri için oturma alanları tasarlanmıştır (Şekil 2.41 c).

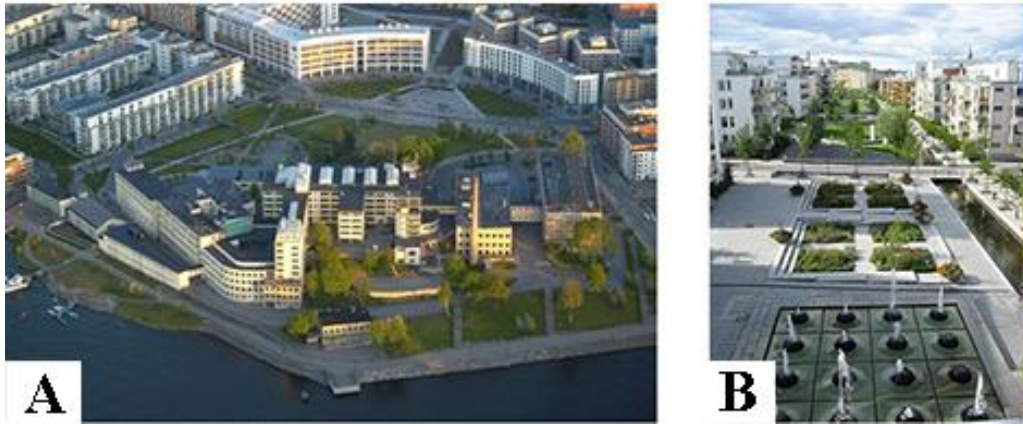


Şekil 2.41. Hammarby bölgesinde sokak çeşitleri

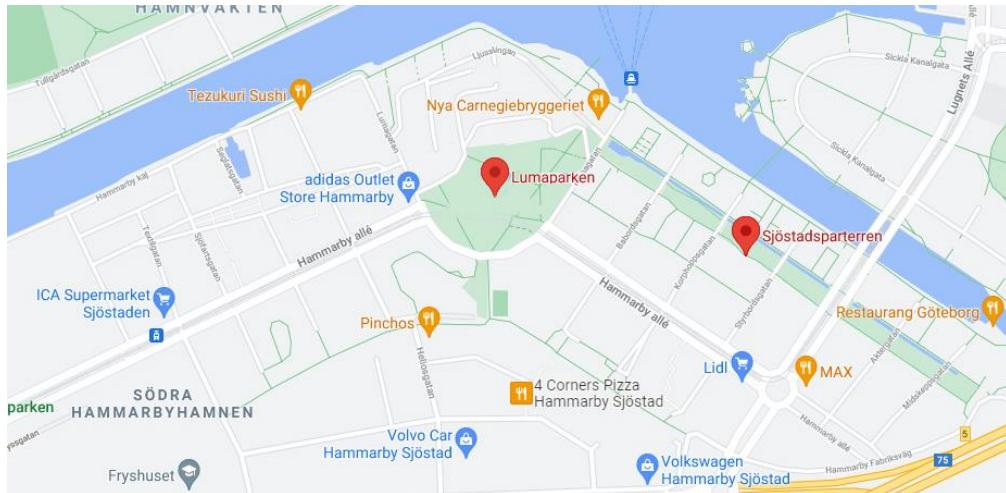
Hammarby bölgesinde planlanan çeşitli ulaşım sistemleri ile özel otomobil kullanımının azaltılmasına çalışılmış, 46 km'lik yürüme ve 18 km'lik bisiklet yollarının kurulmasıyla

bölgenin motorsuz, yaya ve bisiklet ağırlıklı yürünebilir bir mahalle olması sağlanmıştır.

Hammarby Sjöstad projesinde halkın kullanımına yönelik önemli kamusal dış mekânlardan Luma-park, Oak park ve Sjöstadsparterre parkı vardır. Luma park, kentin en büyük kütüphanesinin yanında olması ile en çok kullanılan merkezlerden biri olmaktadır (Şekil 2.42-A). Sjöstadsparterren ise Sickla Kanalına paralel iki yapı blok sırası arası boyunca merkezi bir parktır (Şekil 2.42-B). Bunlara rağmen dönüşüm projesinde bölgeyi daha büyük çekim merkezi yapabilecek oranda kamusal mekânların olmaması buranın işlevselliğini düşürmüştür.

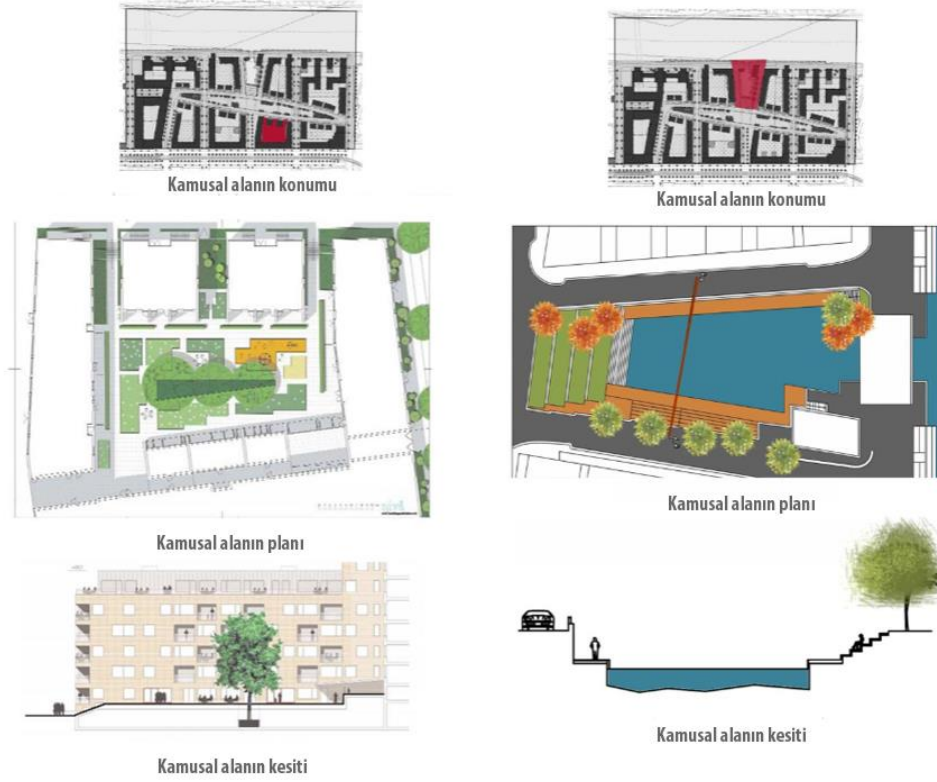


Şekil 2.42. Hammarby Sjöstad projesinde önemli kamusal dış mekânlar A) Lumapark B) Sjöstadsparterren (Gaffney ve arkadaşları , 2007)



Şekil 2.43. Luma ve Sjöstadsparterren Parklarının alandaki konumları (Gaffney, Huang, Maravilla, ve Soubotin, 2007)

Ayrıca bölgede yerel sakinlerin toplanabileceği özel kamusal alanlar da yer almıştır. Özel kamusal alanlar, yapı avlularında çoğunlukla çocuk parkı ve yeşil dinlenme alanlarından oluşturulmuştur (Şekil 2.44).



Şekil 2.44. Hammerby sjostada özel kamusal alanlar

Bölgeler açısından Hammarby Sjöstad, sadece konut tiplerine göre ayrılmış, su manzarasına göre dizilmiş tekil yapılar ve avlulu blok tipli yapılar tasarlanmıştır. Bölgede hiçbir blok diğerinin tam aynısı olarak tasarlanmamış, her birine özel farklı tasarımlar geliştirilmiştir. Bölgelerin hiçbirinde kente özel kimlik katabilecek simgesel bir yapı yer almamıştır.

Sosyal çevre bileşenleri

İncelenen verilerde demografik çeşitliliğin sağlanması (sosyal, kültürel ve etnik çeşitliliğin artırılması, farklı ekonomik, sosyal ve kültürel yapıdaki toplulukların bir arada yaşaması) için kapsamlı bir çalışma yapılmadığı görülmüştür. Aynı zamanda buradaki evlerin ekolojik sürdürülebilirliği nedeni ile fiyatların yüksek olduğu ve

böylelikle alanın yüksek gelir gruplarına hitap ettiği görülmüştür. Bu da alanda sosyal çeşitlilik oranının düşmesine neden olmuştur (Gaffney ve arkadaşları, 2007).

Ayrıca bölgede eskiden yaşayanların yerinden edilmesiyle ve dönüşüm sonrası bölgenin kenardan gelen toplumun yaşam alanına dönüşmesi ile ilgili olarak bazı eleştiriler ortaya çıkmıştır. (Gaffney ve arkadaşları, 2007).

Eski sanayi alanı olan Hammarby Sjöstad kentsel dönüşüm projesi sonrası yeni bir yaşam alanına dönüştürülerek, geçmiş liman bölgesinden hiçbir iz bırakılmamış, buna rağmen sürdürülebilir altyapısı ile birlikte Avrupa'nın yeni eko-kent merkezi haline gelmiştir. Böylelikle dünyaya örnek olacak şekilde yapılmış çevresel alt yapısı ile kendine has yeni bir kimlik kazanmıştır.

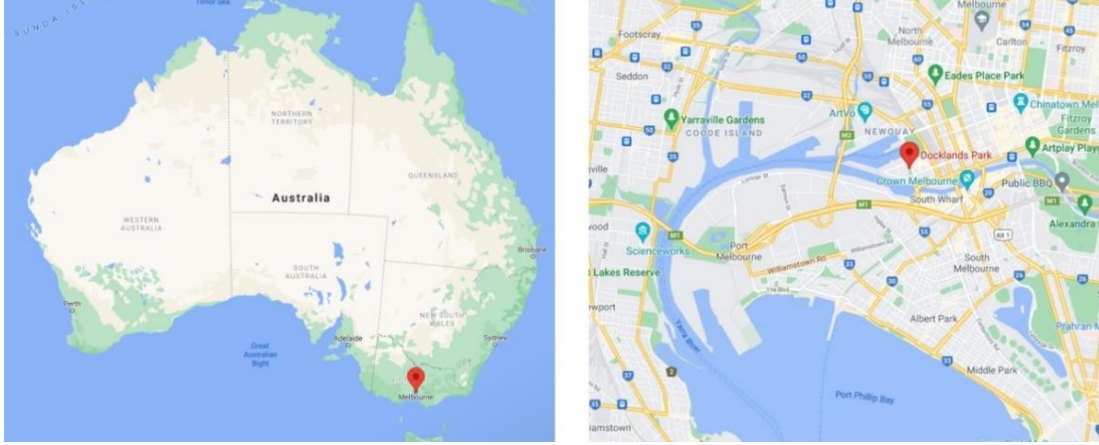
Sonuç olarak, İsveç Stockholm Hammarby Sjöstad bölgesi dönüşümünde yapılı çevre doğal alanlarla birlikte şekillenmiş, insanların doğa ile bağı güçlendirilmiştir. Yapılı çevre açısından bölge şehirden çok fazla farklılaşmamış ve tüm kent içinde çekici bir yer olamamasına neden olmuştur. Aynı zamanda bölgedeki eski yapılardan hiçbiri korunmamış ve eski sanayi kimliği tümüyle kaybolmuştur. Bunlara rağmen dönüşüm sonrası bölgedeki çevresel sorunların giderilmesi, ekolojik değerlerin korunması ve sürdürülmesi açısından kent dünya çapında eko-kent modeli olarak seçilmiştir. Böylelikle alanın ekolojik özellikleriyle yeni bir kimlik kazandığı söylenebilir.

2.4.3. Avustralya Melbourne Docklands bölgesi dönüşüm projesi

Arazinin tarihi: Docklands Bölgesi Avustralya'nın en eski ve en büyük şehirlerinden biri olan Melbourne Port Philip Körfezi'nin kuzey tarafında yer almaktadır. Şehir, halkın düzenli olarak etkileşimde bulunduğu Yarra Nehri ile çevrilidir. (Şekil 2.45)

Melbourne kenti 1890`lardan başlayarak yaklaşık 100 yıl liman alanı olarak kullanılmış, hareketli bir imalat ve ihracat ekonomisi merkezi olmuştur. 1970'lerde değişen nakliye teknolojileri sonucu depo alanları ve fabrikalar daha büyük gemilerin geçebileceği nehrin ağzına, açık deniz kıyılarına taşınmıştır. Böylelikle 1980`lerde Melbourne rıhtımı tarafındaki fabrikalar ve depolar kapatılmıştır. Hatta bu dönüşümler sonrası, 1990`da

ülkedeki en yüksek işsizlik oranına sahip kent olmuştur. Daha sonra bölgenin yaklaşık 50 hektarı su ve 150 hektarı kara-su olmak üzere 200 hektarlık alanın yeniden işlevlendirilmesi düşünülmüş, böylelikle kentsel dönüşüm projesi başlatılmıştır. (Şekil 2.46)



Şekil 2.45. Docklands projesinin Avustralya Melbourne kentindeki konumu (Google, 2021)



Şekil 2.46. Melbourne-Docklands Bölgesi'nin kentsel dönüşümden önceki hali (Anonim, 2021h)

Projenin amaçları: Projenin esas amaçları arasında Docklands`da ticari-ekonomik hayatı yeniden canlandırmak, şehri Sydney'e rakip olacak dinamik bir 21. yüzyıl kenti vizyonuyla dünyanın en yaşanabilir kenti haline getirmeye çalışmak yer almaktadır.

Projenin Hedefleri: Docklands kentsel dönüşüm projesi planı 5 ana ilkeyi benimsemiştir. Bunlar;

1. Herkes için bir mekân (place for everyone)
2. Kusursuz bir tasarım (excellent in design)
3. Başarı ile gelişen bir liman bölgesi (a thriving water place)
4. Çevreye duyarlı olma (environmentally responsible)
5. Başarılı bir mali yapı (financially successful) (Öz, 2009)

Projeye 1997’de başlanmıştır, 2025 yılında tamamlanması beklenmektedir.

Melbourne-Docklands kentsel dönüşüm projesinin kent kimliğine olan etkisi açısından incelenmesi

Doğal çevre bileşenleri

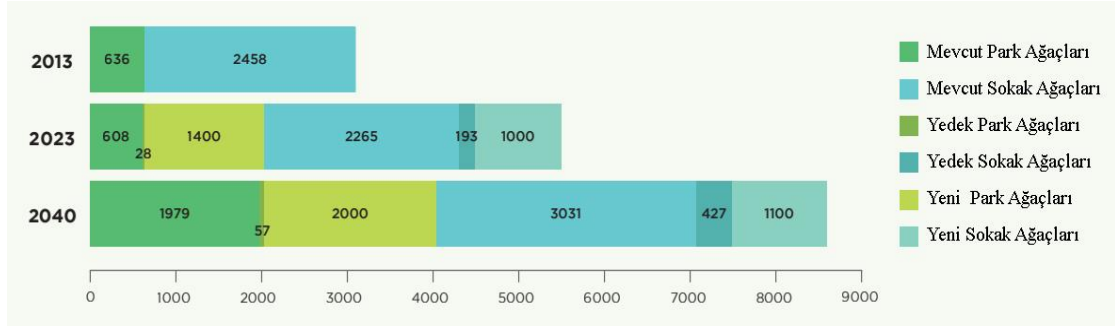
Proje incelendiğinde doğal çevrenin planlamanın ilk aşamasından itibaren dikkate alındığı görülebilir. Öyle ki kentte kurulmuş olan yeni yapıların hepsi Yarra Nehrine göre şekillenmiş, çoğu yapı su manzarasını alacak şekilde konumlandırılmıştır. Nehir sahili boyunca yürüyüş yerleri ve kamusal alanlardaki farklı tasarım çalışmaları ile insanların su ile buluşması sağlanmıştır (Şekil 2.47) (Bruns-Berentelg, 2014)



Şekil 2.47. Kentsel dönüşüm sonrası Melbourne-Docklands Bölgesi (Bruns-Berentelg, 2014)

Melbourne bölgesindeki dönüşüm projesinde geliştirilen yeşil doku, kent ormanı stratejisinin altında yatan bilime ve kentsel tasarım ilkelerine dayandırılarak geliştirilmiştir. Aynı zamanda yeşil dokunun Avustralya kimliğine ve kıyı bağlantısına

yanıt vermesi gerektiğine dikkat edilmiştir. Yapılan çalışmaların, Docklands içinde sosyal, kültürel ve estetik değerlere katkıda bulunması, doğal çevre açısından rüzgârı azaltması, suyu tutması ve biyolojik çeşitliliği teşvik etmesi istenmiştir. Ayrıca ağaçların artırılması için 2023 ve 2040 yıllarına kadar hedefler belirlemiştir (Şekil 2.48)



Şekil 2.48. Melbourne Docklands'ta yıllara göre ağaç sayısı (Anonim, 2021)

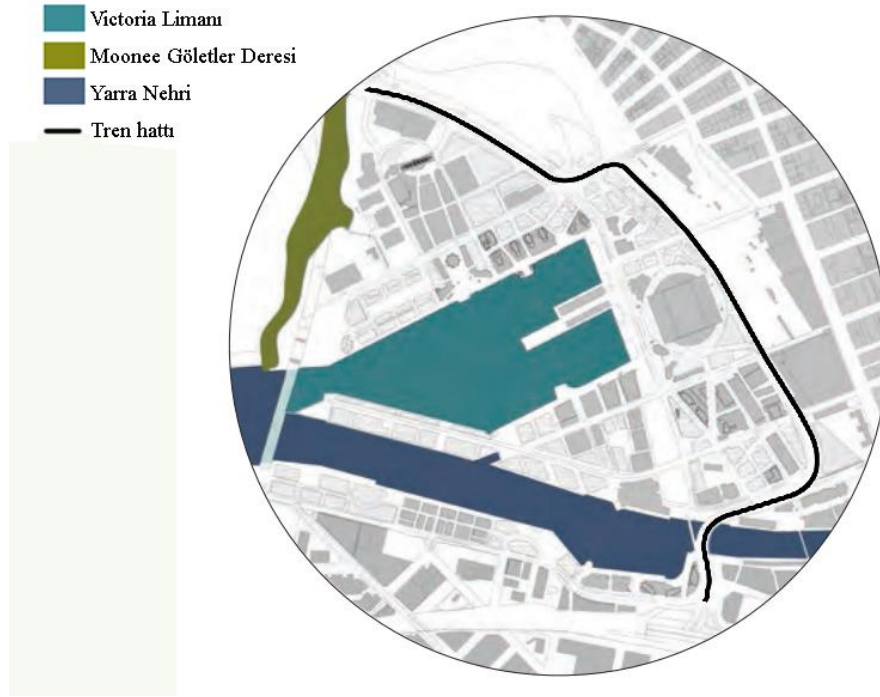
Ağaçların artırılması ile yeşil dokunun devamlılığı korunmuş ve şehir içinde gölgelik alanlar yaratılmıştır. Kamusal alanlardaki gölgelik alanlar aşağıdaki harita üzerinde gösterilmiştir (Şekil 2.49).



Şekil 2.49. Yeşil doku ile yaratılan gölgelik alanların haritası (Bruns-Berentelg, 2014)

Yapılı çevre bileşenleri

Kentsel sınırlar açısından, Docklands bölgesi doğal sınır olarak halka açık üç önemli kıyıya hitap eder: Victoria Limanı, Moonee Ponds Creek ve Yarra Nehri. Victoria Limanı Docklands bölgesinin 44 hektarını oluşturmaktadır. Bölgede liman sınırı boyunca insanların su ile ilişki kurabilmesi için 7 km'lik yürüme yolu yapılmış, çeşitli nehir ve liman deneyimleriyle meşgul olma fırsatları yaratılmıştır. Diğer yapay sınır ise, Melbourne bölgesini tüm şehre bağlayan tren yoludur. Bu sınır aynı zamanda Docklands'ın yaya ulaşımını zayıflatarak kenti diğer bölgelerden ayırmaktadır (Şekil 2.50).



Şekil 2.50. Docklands bölgesinin Yarra Nehri ve ana yolla olan sınırları (Bruns-Berentelg, 2014)

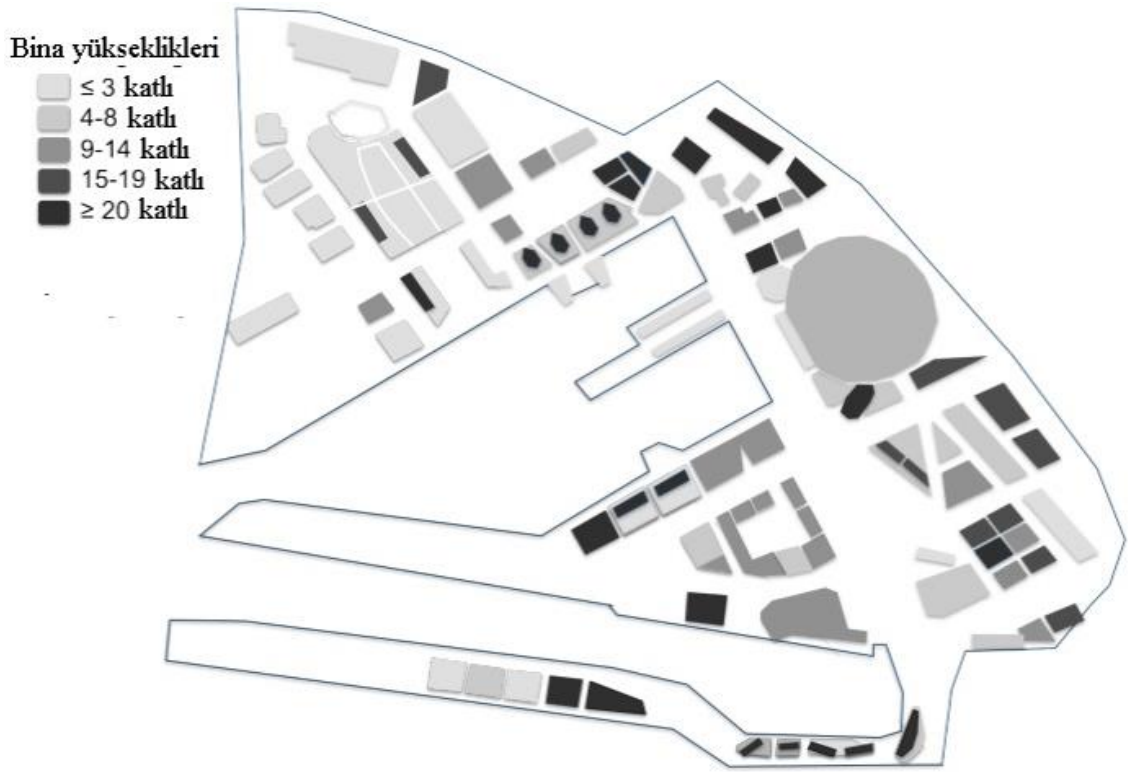
Arazi kullanımı açısından Docklands, her biri kendine özgü karaktere sahip sekiz farklı (Batman's Hill, Digital Harbour, Docklands Studios, New Quay, Stadium precinct, Victoria Harbour, Waterfront, Yarra's Edge) bölge olarak tasarlanmıştır. Aşağıdaki çizelgede bu bölgelerin işlevi, önemli kamusal alan veya yapıları ve diğer bölgelerden farkı daha detaylı gösterilmiştir (Çizelge 2.5) (Öz, 2009).

Çizelge 2.5. Docklands projesinin 8 farklı bölgesi ve işlevleri

Bölgenin ismi	İşlevi	Önemli kamusal alan veya yapıları	Diğer bölgelerden farkı
Batman's Hill	Konut, ofis, eğlence, gıda ve kültürel	Collins sokağı, Medibank binası	Spencer caddesi ve stadyuma direk bağlantıları olan özel konumdadır.
Digital Harbour	Konut, ofis, eğitim ve gıda	Port 1010 binası, Innovation Building	Bölgenin içerdiği binalar En İyi Ticari Bina, İnşaat Mükemmellik Ödülü ve ESD Başarı Ödülü gibi çeşitli ödüller kazanmıştır.
Docklands Studios	Stüdyo	Stüdyo binaları	Bölgedeki film stüdyoları birçok uluslararası produksiyona ev sahipliği yapmakla Docklands'a farklı bir kimlik kazandırmaktadır.
New Quay	Konut, ofis, eğlence ve gıda	Ünlü insanların isimlerini taşıyan konut kulesi (Palladio, Sant'Elia, Nolan, Arkley, Arthur Boyd, Charles Conder)	Docklands'daki ilk tamamlanmış konut ve ticari alanlardan biridir. Ve tüm dünya mutfaklarını içeren restoranlar kısmı yer almaktadır.
Stadium precinct	Konut, ofis, eğlence, otel gıda, spor	Docklands Stadyumu, Victoria Point binası, Seven Network'ün Melbourne dijital yayın merkezi	Bölge Docklands Stadyumu ile Avustralya Futbolu, kriket ve ragbi gibi birçok spor etkinliğine ve konserlerine ev sahipliği yapmaktadır.
Victoria Limanı	Konut, ofis, eğlence, gıda	Uluslararası Yönetim Okulu, Frankfurt Okulu	Docklands'ın merkezi konumunda yerleşmektedir.
Waterfront	Konut, ofis, eğlence, gıda	Central Pier, Docklands park	Turist ve yerliler için eğlence ve çekim merkezi sayılmaktadır.
Yarra's Edge	Konut, ofis, spor ve eğlence	Point Park, Webb Bridge	Bölgede Docklands'ın silüetini oluşturan yüksek katlı kuleler yer almaktadır.

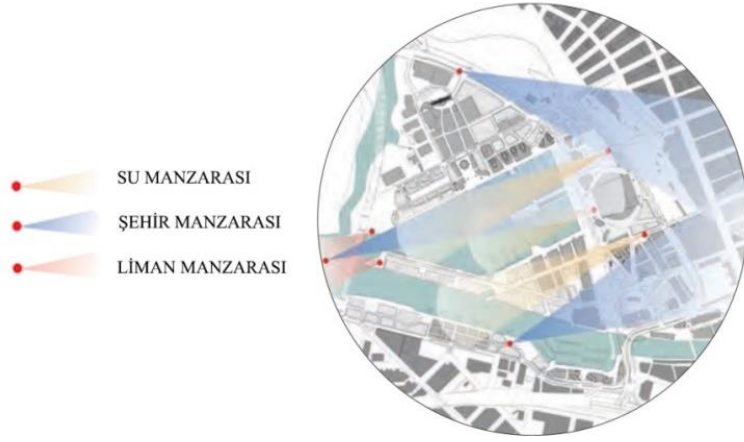
Melbourne bölgesindeki kentsel dokusunda yapı adalarının uzunluğu birkaç cadde hariç 90-120 metre arasında değişmektedir. Daha uzun olan caddelerin bazıları dönüşümden önce yapılmış ve dönüşümde korunarak işlevlendirilmiştir. Aynı zamanda burada yaşam alanlarından günlük ihtiyaçları karşılayacak düzeyde toplu taşıma, park, anaokulu, restoran ve mağaza gibi noktalara ortalama 800 metreden az yürüme mesafesinin olduğu görülmüştür.

Melbourne Docklands'de ortalama bina yüksekliği 14 kattır. Aynı zamanda bölgede 19 yüksek kule yer almaktadır ki, onların da yüksekliği ortalama 27,7 kattır (City of Melbourne, 2013). Böylelikle dönüşüm sonrası Melbourne Docklands'da yüksek katlı gelişimin olduğu görülmüştür (Şekil 2.51)(Hoffmann, 2013).



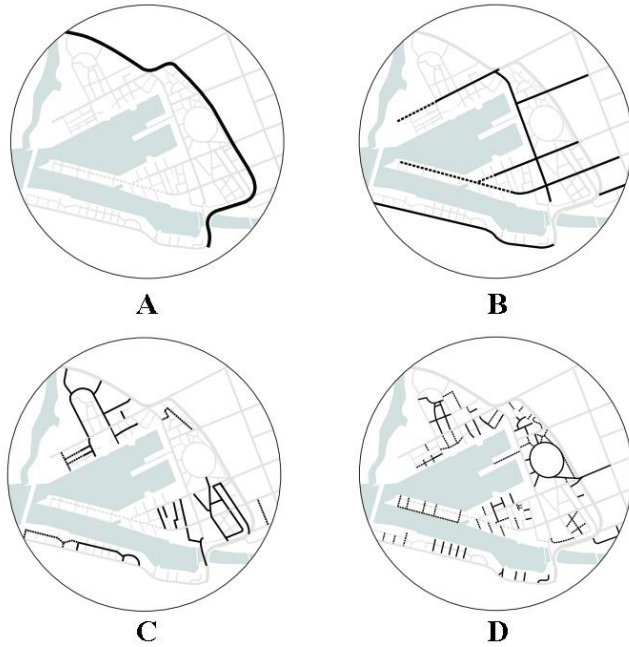
Şekil 2.51. Melbourne Docklands bina yüksekliği haritası

Yüksek katlı binaların yapılması ile bölgenin silueti değişmiştir, böylelikle şehir ve nehir manzarasını deneyimlemek için yeni manzara noktaları sağlanmıştır. Bu noktalar insanların kentsel peyzajı daha iyi algılamasını sağlamaktadır (Şekil 2.52).



Şekil 2.52. Kent içinde tasarlanmış manzara noktaları (Hoffmann, 2013)

Melbourne Docklands dönüşüm projesinde dört çeşit ulaşım ağı bulunmaktadır. Buradaki ilk oyo yol çeşidi Docklands bölgesini diğer komşu alanlara bağlamaktadır. (Şekil 2.53-A) İkinci ana yol çeşidi ise Docklands'i merkez şehre bağlamak için doğu-batı yönlerinde olan kent içi birincil yollardır. 30 m genişliğindeki bu sokaklar, kentin yaşamında ve kimliğinde önemli bir rol oynamaktadır. İki yönlü araç şeritlerini, tramvay yollarını, karayolu bisiklet şeritlerini, geniş patikaları ve büyük ağaçlı caddeleri içerir. (Şekil 2.53-B).

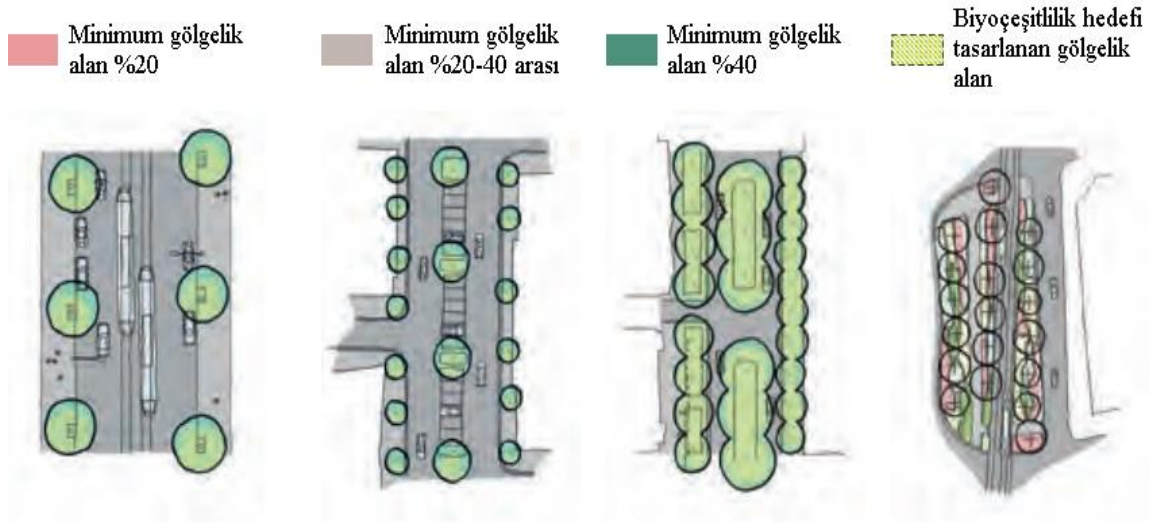


Şekil 2.53. Kent içinde tasarlanmış yol çeşitleri **A)** Kentler arası otoyol **B)** Kent içi ana yol **C)** Yaya ve bisikletler için ikincil yol **D)** Küçük sokaklar ve yaya alanları

Üçüncü yol çeşidi, yaya ve bisikletli hareketi öncelikli tasarlanmış, alışveriş, sosyalleşme, rekreasyon ve sanat öğeleri ile zenginleştirilmiştir. Bu sokaklar karma kullanımla karakterize edilmektedir ve kentin kimliğini güçlendiren önemli rollere sahiptir (Şekil 2.53-C).

Dördüncü yol çeşidi ise küçük sokaklar ve şeritler olarak geçmektedir. Bu sokaklar yaya alanları yaratarak, kamusal alanın genel bağlantısına yardımcı olmaktadır. Aynı zamanda bu yollarda çoğunlukla yerel erişim için düşük sayıda araç hareketi bulunmakta ya da araç trafiğine kapalı olmaktadır (Şekil 2.53-D).

Bölgedeki yollar yüksek kaliteli mavi taş (Bluestone) kaplamalar, özel sokak mobilyaları ve aydınlatma öğeleri ile donatılmıştır. Mevcut ve sonradan dikilmiş olan ağaçlar ile yollar boyunca gölgelik alanlar yaratılmıştır. Ağaçların bio çeşitliliğine özen gösterilmiştir ki, bu da sokaklarda yılın her döneminde yeşil olan ağaçların görünmesini sağlamaktadır (Hoffmann, 2013) (Şekil 2.54).



Şekil 2.54. Yollarda yaratılmış gölgelik alanlar ve ağaçlardaki bioçeşitlilik. (Hoffmann, 2013)

Docklands projesinde farklı çeşitlerde birçok kamusal dış mekânlar yapılmıştır. Bunların konumları ve çeşitleri aşağıdaki haritada gösterilmiştir (Şekil 2.55)







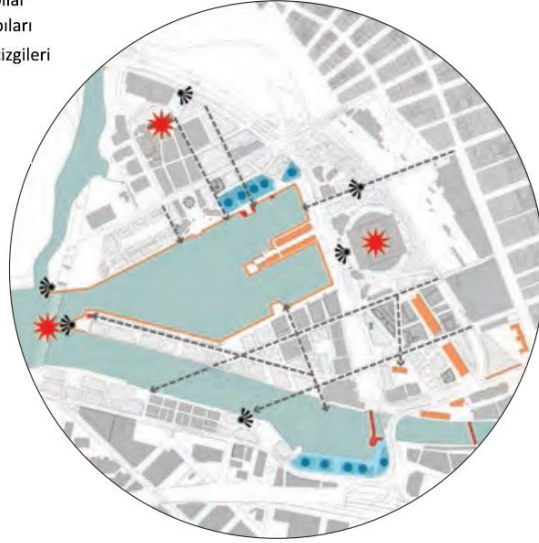
Şekil 2.55. Docklands bölgesindeki kamusal mekânların konumları ve tipolojileri

Bu kamusal alanlar Docklands`da sosyal, eğitim, sportif ve ticari etkinlikler için önemli buluşma yerleri olmakta, konserler, açık havada/suda sinema, meydanda kurulan pazarlar, festivaller, su ile ilgili yarışmalar, sanat ve kültür etkinlikleri gibi farklı amaçlarla kullanılmakta ve Melbourne'un karakterine büyük katkıda bulunmaktadır. (Bruns-Berentelg, 2014).

NewQuay Western Parkları büyük ölçekli etkinliklere, NewQuay Central Park, Harbour Esplanade ve Dock Square'deki orta ölçekli etkinliklere, Seafarers Rest, Docklands Park, Victoria Green ve Point Park'ları ise daha küçük yerel etkinliklere altyapı sağlayacak şekilde tasarlanmıştır.

Docklands bölgesinde birçok simgesel öğeler yer almaktadır. Bunlar, kent içinde görsel ilgi yaratmakta ve güçlü kentsel kompozisyonlar oluşturmaya yardımcı olmaktadır. Şekil 2.56'da kent içinde yer alan simgesel yapıların konumları ve tipolojileri yer almaktadır.

-  Büyük baskın yapılar
-  Simgesel kule yapıları
-  Temel görünüm çizgileri
-  Stratejik nokta



Şekil 2.56. Docklands bölgesindeki simgesel öğelerin konumları ve tipolojileri (Yılmaz, 2018)

Docklands bölgesinde Victoria Limanı'ndaki kontrol kulesi ve Queen's Warehouse gibi eski tarihi yapılar da vardır ki, bunlara yeni işlevler verilerek kentin eski kimliğini yansıtması sağlanmıştır. Queen's Warehouse binası 1889-90'da inşa edilmiş ve dönüşüm projesinin bir parçası olarak yenilenmiş ve iki bölüme ayrılmıştır. Binanın kuzey bölümüne yeni modern tarzda yüksek katlı bina eklenmiş, güney bölümü ise restore edilerek ofislere dönüştürülmüştür (Şekil 2.57).



Şekil 2.57. Tarihi simgesel yapılar (Yılmaz, 2018) **A)** Victoria Limanı'ndaki kontrol kulesi **B)** Queen's Warehouse

Tarihi yapılar dışında simgesel öğelerin ilk çeşidi Bolte Köprüsü, Stadyum ve Gözetleme Çarkı gibi büyük baskın yapılardır ki, onlar kent içinde yol bulmaya

yardımcı olan görsel işaretler olarak işlev görmektedir. Bu işaretler ayrıca görsel ilgi yaratmaya ve güçlü kentsel kompozisyonlar oluşturmaya yardımcı olmaktadır (Şekil 2.58) (Bruns-Berentelg, 2014).



Şekil 2.58. Baskın simgesel yapılar (Yılmaz, 2018) A) Bolte Köprüsü B) Stadyum C) Gözetleme Çarkı

İkinci çeşit simgesel öğeler olan yapılar ise Marina Tower ve Waterfront gibi yüksek katlı konutlar ve Yarra Edges bölgesindeki gibi kule yapılarıdır. Bu kuleler kente çarpıcı bir silüet sağlamaktadırlar (Şekil 2.59).



Şekil 2.59. Simgesel kule yapılar (Yılmaz, 2018) A) Marina Tower B) Waterfront yüksek katlı konutları C) Yarra Edges bölgesi kuleleri

Simgesel yapılar dışında Dockland's bölgesinde 35'ten fazla kamusal sanat eseri vardır ki, bunlar da yeni kentsel alanları canlandırmaya yardımcı olabilmekte ve ortaya çıkan yeni kent kimliğine katkı koymaktadır.

Sosyal çevre bileşenleri

Bölge eskiden sadece sanayi alanı olduğu halde dönüşüm sonrası karma bir kimliğe sahip olmuştur. Ayrıca dönüşüm projesi boyunca yeni karma kimliği ile birlikte Docklands iş, yerleşim ve ziyaretçi destinasyonuna dönüşürken, deniz kıyısındaki mirasın ve eski kimliğin korunarak günümüze entegre edilmesine ve daha geniş bir topluluk için erişilebilir hale getirilmesine önem verildiği görülmüştür. Bunun için bölgedeki miras listesinde yer alan binaların korunmasına devam edilmiş ve mümkün olduğunca topluluk kullanımı ve erişim dahil olmak üzere yeni kullanımlara uygun adaptasyonu yapılmıştır. Bölgede denizcilik ve balıkçılık gibi uzun süredir olan rekreasyon etkinlikleri halen devam ettirilmektedir. Docklands'ın tarihi ve mirası hakkında bilgi belgelemek, sunmak ve tanıtmak için etkinlikler organize edilmiştir.

Eski kimlikle birlikte dönüşüm sonrası Docklands'daki sakinlerine ve ziyaretçi nüfusuna kültürel canlılığı ve yaratıcılığı teşvik etmek için performans ve sergileme fırsatları da dahil olmak üzere bir dizi platform ve tesis sunulmuş; ayrıca topluluk gruplarının kültürel etkinliklere katılabileceği aktiviteler organize edilmiştir. Bu da kente yeni bir kültürel kimlik kazandırmıştır.

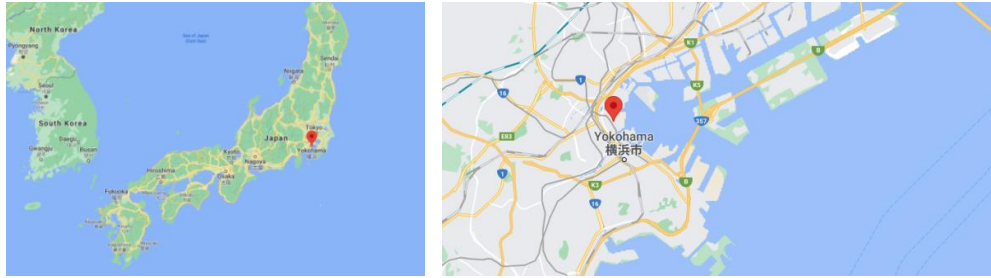
Demografik yapı açısından Docklands bölgesinin 2025 yılına kadar tahmini 20.000 kişiye ev sahipliği yapacağı düşünülmektedir. Proje yapılırken çok çeşitli haneleri ve gelirleri barındırmak için daha fazla konut seçeneği oluşturarak, yaşamın her aşamasındaki insanlar için erişilebilir olacak ve güçlü, uyumlu ve kapsayıcı bir topluluk yaratacağı gibi fikirler yer alsa da uygulama aşamasında başarısızlıklar görülmüştür (Oakley ve Johnson 2013).

Buna rağmen Melbourne Docklands dönüşüm projesinde çok işlevli açık mekanlar oluşturularak, rekreasyon ve insan refahı, peyzaj ekolojisi gibi peyzaj yaklaşımları gerçekleştirilmiş ve proje sürdürülebilir kent modeli olarak ün kazanmıştır. Öyle ki, kent The Economist Intelligence Unit tarafından her sene gerçekleştirilen “dünyanın en yaşanılabilir şehirleri” sıralamasında üst üste yedi kez ilk sırada yer almıştır. Aynı zamanda “Sürdürülebilir Kalkınma Dünya Zirvesi”nde “sürdürülebilir kentsel gelişme” konusunda dünyada model olarak kabul edilmiştir.

Sonuç olarak Avusturalya Melbourne Docklands bölgesi kentsel dönüşüm sonrası, 24 saat aktif karma kullanımlı bir bölge haline gelmiştir. Yapılar içinde olduğu doğal alanlarla birlikte şekillenmiş, insanların doğa ile bağı güçlendirilmiştir. Dönüşüm sonrası mimari yapılar ve burada geçirilen kültürel etkinlikler ile bölge uluslararası bir kimlik kazanmıştır. Aynı zamanda yapılmış çağdaş yapılar ile birlikte eski kimliğe ait izler iyi bir şekilde korunmuştur. Sosyal açıdan ise bölgedeki fiyat artışları sosyal çeşitlilik oranının düşmesine neden olmuştur. Bununla birlikte bölgenin en yaşanabilir şehir ödüllerini alması, sürdürülebilir bir kent olarak dünya geneli için model sayılması, dönüşüm projesinin başarılı olmasının ve yeni bir uluslararası kimlik kazanmasının simgesi olmuştur.

2.4.4. Japonya Yokohama Minato Mirai 21 bölgesi dönüşüm projesi

Bölgenin tarihi: Japonya'nın ikinci büyük şehri olan Yokohama aynı zamanda ülkenin en genç şehirlerinden biridir. Tokyo'nun 30 km uzaklığında olan kent, 19. yüzyılın ortalarında burada kurulan liman ve sanayi alanları ile ülkenin "dünyaya açılan kapısı" olarak tanımlanmıştır. Rus-Japon savaşı, Birinci ve İkinci Dünya Savaşı dönemleri ve 1923'teki büyük depremle şehrin gelişiminde ara sıra iniş çıkışlar olmuştur. 1940'ların sonlarında ve 1950'lerde Yokohama yeniden inşa edilmiş, sonra ekonomisi toparlanmış ve 1960'larda kent Mitsubishi Heavy Industries Corporation'ın gemi inşa tersaneleri ve çeşitli endüstriyel alanlarla donatılmıştır. Bununla birlikte kentin aniden artan nüfusu birçok soruna neden olmuştur. Kent Tokyo'nun bir uzantısı haline gelmiş, banliyö ve sanayi alanı olarak işlev görmüştür. Oluşan ekolojik kirlilik, yeşil alanların ve tarım arazilerinin azalması, kenti yaşanmaz hale getirmiş ve kentin kimliğinin kaybolmasına neden olmuştur. Bu eğilim 1970'ler boyunca devam etmiştir (Şekil 2.60) (Doo ve Feliciano, 2021).



Şekil 2.60. Minato Mirai 21 projesinin konumu (Doo ve Feliciano, 2021)

Dğerr yandan sanayinin gelişimi ile rıhtım ve depolama tesisleri için çok daha geniş alanlar gerekmiş, bu da yeni limanların tarihi kentsel alanların dışına, yeni alanlara taşınmasına neden olmuştur. Bunu gören Tokyo Belediyesi 1980'lerde burada "21. yüzyılın gelecekteki liman kenti" anlamına gelen "Minato Mirai 21" kentsel dönüşüm projesini başlatmıştır. 186 hektarlık alan kaplayan Minato Mirai 21, kentsel dönüşüm projesi 10.000 sakin ve 190.000 çalışan nüfus için çok işlevli bir bölge olmuştur (Şekil 2.61) (Doo ve Feliciano, 2021).



Şekil 2.61. 1980 yıllarında Kentsel dönüşüm önceki Minato Mirai 21 proje alanı (Google, 2021)

Projenin amaçları: Tokyo dışındaki diğer Japon şehirlerinin yeteneklerini kullanan daha dengeli bir metropol gelişimi sağlamak, Yokohama'nın liman bölgesini canlandırmak, şehri Tokyo'dan bağımsız bir "21. yüzyılın gelecekteki liman kenti" ne dönüştürmek şeklinde tanımlanmıştır.

Projenin Hedefleri: Minato Mirai 21, kentsel dönüşüm projesinde üç esas hedef belirlenmiştir (Medda ve Nijkamp, 2007):

1. 24 saat çalışan bir kültürel kozmopolit alan
2. 21. yüzyılın enformasyon şehri
3. Su, yeşil alanlar ve tarihi anıtlarla çevrili, üstün çevreye sahip bir şehir.

Yokohama Minato Mirai 21 kentsel dönüşüm projesinin kent kimliğine olan etkisi açısından incelenmesi

Doğal çevre bileşenleri

Minato Mirai 21 kent planlanmasında doğal çevre özellikleri dikkate alınmıştır. Estetik açıdan mükemmel bir şehir manzarası sunmak için deniz kenarındaki konumun avantajları kullanılmış, sahil boyunca açık meydanlar, kamusal alanlar, yürüme yolları tasarlanmıştır. Buna rağmen bu alanlarda su ile doğrudan etkileşime girme fırsatı yoktur. Bunun nedeni Yokohama sahillerinde bazen deniz seviyesinin yükselmesidir. Bunun için sahil kısımlarında dalgakıranlar kurulmuştur (Medda ve Nijkamp, 2007).

Proje alanının %20'si kamusal yeşil alanlara ve parklara ayrılmıştır. 5m²/17 kişi yeşil alan böyle bir merkezi konum için yüksek sayılabilecek bir rakamdır (Balaban, 2013).

Yokohama'nın sert zemin yapısının yarattığı artılar ile burada kurulan yapıların büyük kısmı yüksek katlı olmaktadır. Kentin simgesel yapısı olan Yokohama Landmark Kulesi 296,3 metre yüksekliği ile Japonya'nın en yüksek ikinci yapısı konumundadır. Aynı zamanda kentin aktif deprem bölgesi sayılması ile kentteki tüm yapılar, rıhtımlar, yeraltı tünelleri ve kamusal alanlar afete ve depreme dayanıklı şekilde kurulmuştur (Medda ve Nijkamp, 2007).

Yapılı çevre bileşenleri

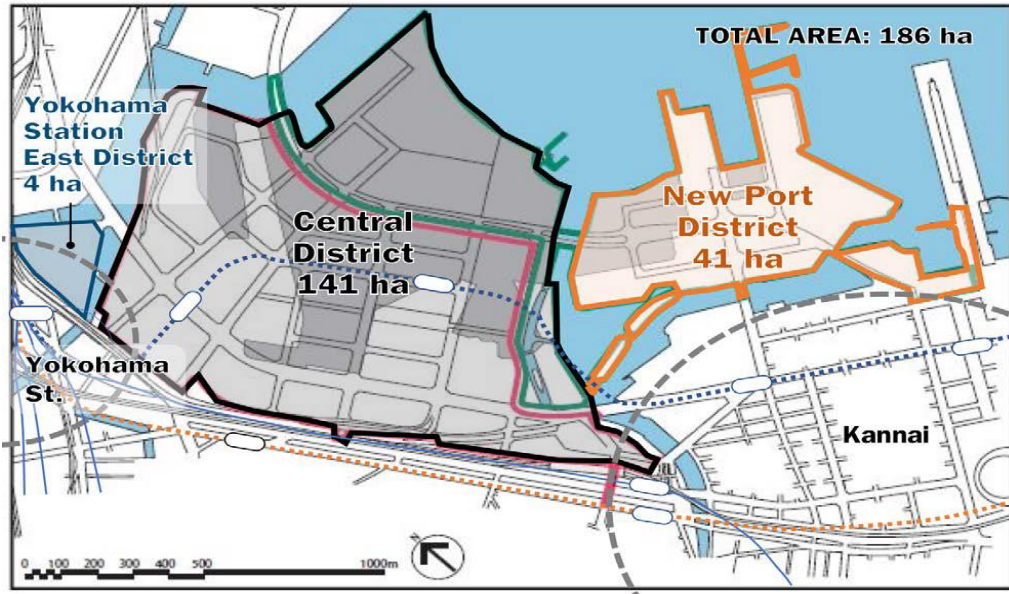
Minato Mirai 21 projesindeki planlama yaklaşımı, Japonya'nın geleneksel planlama sisteminden farklıdır. Burada Japon kasabalarında olan karmaşık sokakların aksine ızgara sokak sistemi kurulmuştur. Avrupa'da olan eksen ve bulvar fikri, organik, merkezlenmemiş kentsel büyümenin ve sokak sisteminin yerini almıştır. Bu da kente yeni bir kimlik katarak daha okunaklı ve kolay algılanabilir bir yer haline getirmiştir.

Minato Mirai 21 projesine kentsel sınırlar açısından bakılırsa, burada tek doğal sınır Tokyo Körfezidir. Kentin kıyı bölgeleri çoğunlukla kamusal alan olarak kullanılmaktadır (Şekil 2.62).



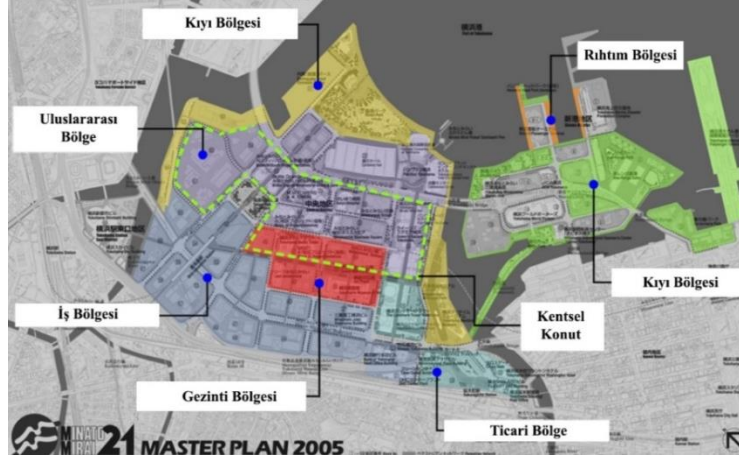
Şekil 2.62. Minato Mirai 21 sahili boyunca kurulmuş dalgakıranlar (Anonim, 2021i)

Arazi kullanımını ile ilişkili olarak proje incelendiğinde Minato Mirai 21 projesinde arazi kullanım planı Merkez Bölge ve Shinko Bölgesi olmakla iki bölgeye ayrılmıştır (Şekil 2.63).



Şekil 2.63. Minato Mirai 21 alanında Merkezi ve Shinko Bölgeleri (Doo ve Feliciano, 2021)

Ayrıca tüm kent iş bölgesi, gezinti bölgesi, uluslararası bölge, ticaret bölgesi ve sahil bölgesi olmak üzere farklı bölgelere ayrılmıştır. Bu bölgelerin işlevi, önemli kamusal alan veya yapıları ve diğer bölgelerden farkı aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir (Şekil 2.64). (Çizelge 2.6) (MM21, 2010).



Şekil 2.64. Minato Mirai 21 alanının bölgelere ayrılma şeması (Doo ve Feliciano, 2021)

Çizelge 2.6. Minato Mirai 21 Projesinin 5 farklı bölgesi ve özgün özellikleri (Doo ve Feliciano, 2021)

Bölgenin ismi	İşlevi	Önemli kamusal alan veya yapıları	Diğer bölgelerden farkı
Kıyı ve Rıhtım Bölgesi	Yeşil kamusal alanlar, eğlence	Rinko park	Turist ve yerlileri su ile buluşturacak yeşil kamusal alanlardan oluşmaktadır.
Uluslararası Bölge (konut bölgesi)	Konut, ofis, eğlence, otel ve gıda	Pacifico Yokohama Binasi, Queens mall	Uluslararası konferanslar ve sergiler gibi işlerin yapıldığı, konutlar, oteller, alışveriş merkezi ve farklı kamusal alanları içeren kıyı parklarına bitişik bölgedir.
İş Bölgesi	Ofis	Yokohama Mitsui Building, Yokohama Sky Building	Farklı iş merkezlerinin yerleştirildiği bölge olduğu için bölgedeki ana arter yolu üzerinde düzenlenmiştir.
Ticaret Bölgesi	Ofis, otel ve Ticari	Yokohama Landmark kulesi	Ticari bölge terminali çevresindeki tren istasyonlarında yer alan ofisler, oteller ve alışveriş merkezleri gibi yeni bir şehrin çekirdeği için gerekli merkezi işlevlerle donatılmış bölgedir.
Gezinti bölgesi	Eğlence, Gıdave Ticari	Grand Mall Park	Müzeler ve ticari tesisler gibi kültürel tesislerden oluşan, büyük ticari tesisleri, iş merkezlerini ve konut komplekslerini birbirine bağlayan bir bölgedir.

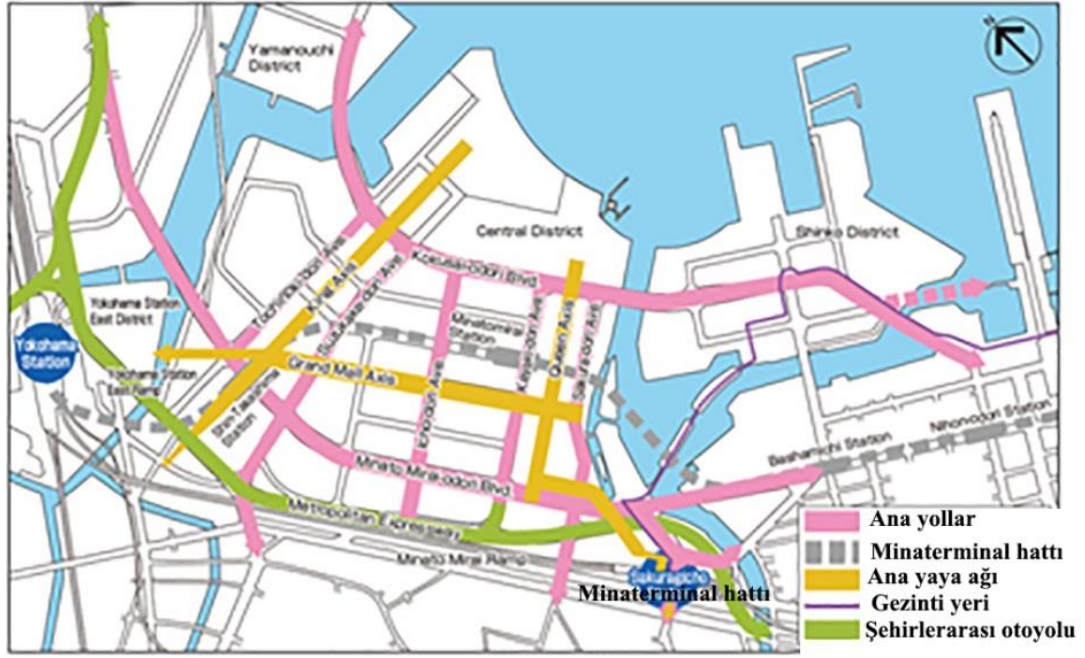
Ayrıca burada bölge içi merkezleri birbiri ile bağlayan ve insanları deniz kıyısına taşımaya yardımcı olan üç ana ulaşım ağı vardır. Bu ağların, her biri farklı özelliklere sahip olan doğrusal açık kamusal alanlar olarak hizmet eder.(Şekil 2.65)

1. King eksen, Yokohama Merkez Tren İstasyonu'ndan başlamakta ve çeşitli arazi kullanım bölgelerini birbirine bağlamaktadır. Aks üzerinde açık alışveriş merkezleri yer alır.
2. Queen eksen, Sakuragicho Tren İstasyonu'ndan başlamaktadır. Queen Eksen boyunca yüzlerce mağaza, restoran, kafe ve eğlence merkezlerini içeren bir dizi büyük ve çok katlı alışveriş kompleksi bulunmaktadır.
3. Grand Mall eksen veya Jack aksı, şehrin ortasında diğer 2 eksen birleştirir. Aksta açık alışveriş merkezi ve geniş yeşil alanlar yer almaktadır.



Şekil 2.65. Minato Mirai 21 yer alan 3 ana eksen (Doo ve Feliciano, 2021)

Aynı zamanda burada bölgeyi dış alanlara bağlayan ve kentsel işlevleri destekleyen iki ana ulaşım ağı vardır. Kokusai-odori Bulvarı, Shinko Bölgesi ile Yamanouchi Bölgesini birbirine bağlayan yerin üstünde ve altında olmak üzere iki seviyeli körfez kenarı bir yoldur (Şekil 2.66). Bu ana arter boyunca dikilen farklı ağaç türleri ile kente güzel bir yol görüntüsü kazandırılmıştır (Şekil 2.67) (Doo ve Feliciano, 2021).

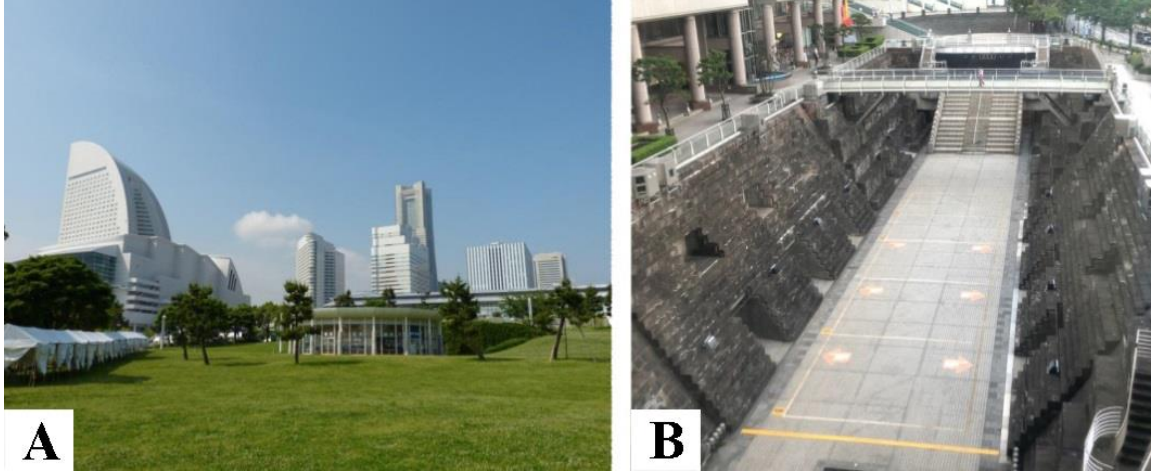


Şekil 2.66. Minato Mirai 21 yol hatları haritası (Doo ve Feliciano, 2021)



Şekil 2.67. Minato Mirai 21 kentinde ağaçlarla çevrili yol örnekleri (Yokoyama, 2021)

Minato Mirai 21 projesinde insanların toplanabileceği çok sayıda önemli yeşil kamusal mekânlar ve parklar vardır. Sahil ortamının özelliklerini sergilemek için kamusal alanların büyük kısmı deniz kenarında konumlandırılmış ve gezinti yolları ile birbirine bağlanmıştır. Bu alanlardan en büyüğü olan Rinko Parkı 9,3 ha alanı kaplamaktadır. 1999 yılında tamamlanan park kıyı şeridinin kıvrımını takip etmekte ve çim alanlardan oluşmaktadır. Kıyı kısımları teraslı olacak şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca burada eski Mitsubishi tersanelerinden biri restore edilerek çeşitli açık hava performansları için insanların kullanımına sunulmuştur (Şekil 2.68) (Doo ve Feliciano, 2021).



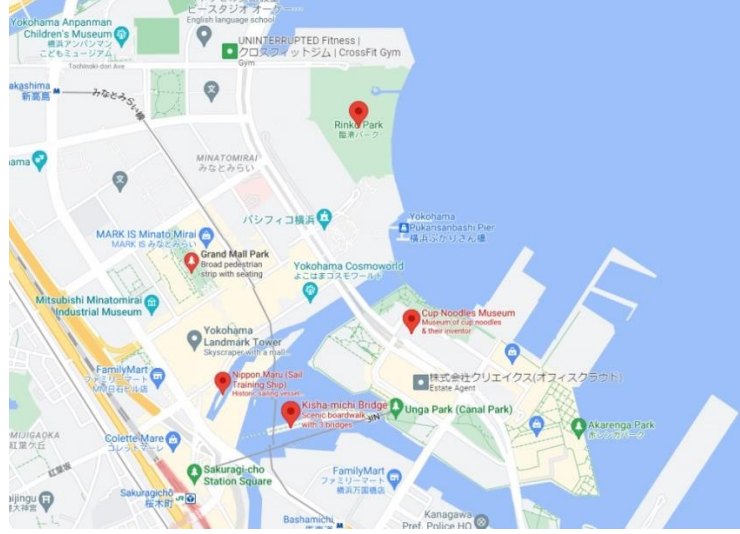
Şekil 2.68. Minato Mirai 21 projesinde kamusal mekânlar **A)** Rinko Parkı çim alanı **B)** Parkta olan eski Mitsubishi tersanesi (Doo ve Feliciano, 2021)

Diğer bir odak noktası ise Grand Mall parkıdır. Park, Grand Mall aksı üzerinde yer almakta ve büyük bir etkinlik alanı olarak meydan işlevi görmektedir. Aynı zamanda bölgeye ana giriş noktasını oluşturmakta ve farklı alışveriş merkezlerini, büyük yeşil alanları, sokak sanatı ve su ile ilişkili mimari öğeleri içermektedir (Şekil 2.69).



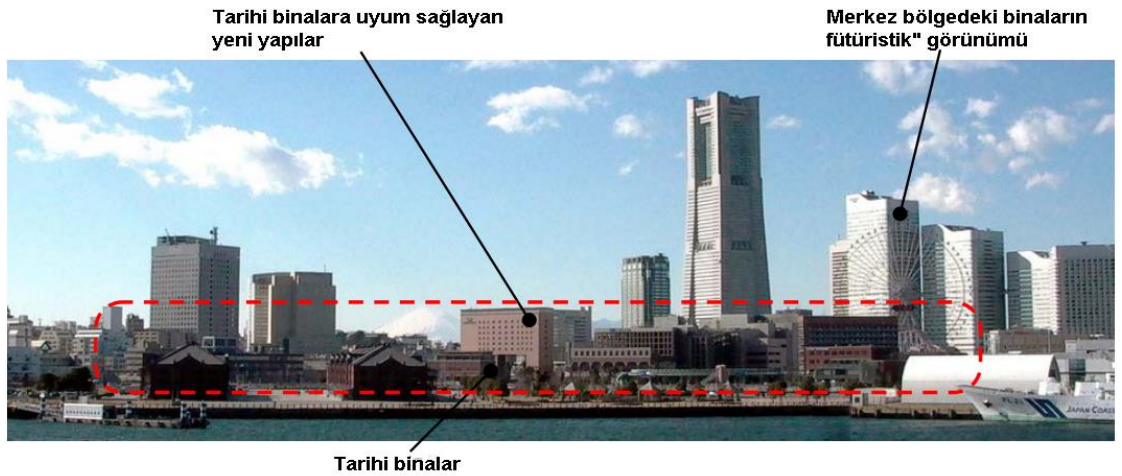
Şekil 2.69. Minato Mirai 21 projesinde odak noktaları **A)** Grand Mall parkı **B)** Parktaki sokak sanatı örneği (Ueda ve Sekkei, 2021)

Bunlardan başka Minato Mirai 21`de insanların buluşabileceği, büyük yeşil alanlara, su manzaralarına ve farklı özgün özelliklere sahip Waterside, Nippon Maru, Cup Noodles, Kishamichi gibi park alanları ve gezinti yerleri vardır (Şekil 2.70) (MM21, 2010).



Şekil 2.70. Kamusal dış mekanların haritadaki yerleri (Google, 2021)

Kentteki yapıların mimari özelliklerine dikkat ettiğimizde limandaki eski depo binalarının, yeni yapıların tasarımını etkilediği görülmüştür. Shinko Bölgesi'ndeki yapıların cephe renklerinin eski yapıların tuğlası gibi kırmızı tonlara yakın olmasına özen gösterilmiştir. Bu bölgedeki yapılar az ve orta katlı, daha insan ölçekli olduğu halde, merkez bölgede daha modern yüksek katlı yapılar tasarlanmıştır. Bu yapılar modern malzeme seçimleri ile cam cepheli binalar olarak daha parlak renklere sahiptirler. Kent içinde merkez bölgedeki binaların fütüristik görünümü ile Shinko Bölgesinin eski kimliğini yaşatmak için tarihi yapıların korunmasıyla iki bölgede tezat yaratılmıştır. Bu kent silüetini de açık bir şekilde etkilemiştir (Şekil 2.71).



Şekil 2.71. Minato Mirai 21 kent silüeti (MM21, 2010)

Minato Mirai 21 bölgesinde kente kimlik katan kentte simgesel yapı niteliğinde üç tarihi öge yer almaktadır. Bunlardan ikisi 2010 yılında Japonya'da UNESCO Asya – Pasifik Miras Üstünlük Ödülü'nü alan Yokohama Kırmızı Tuğlalı Çift Depo binalarıdır. Shinko Bölgesi'ndeki bu iki eski depo binası liman kültürünü yeniden yaratmak için korunmuş ve yeniden işlevlendirilmiştir. Her iki depo binası da üç kat yüksekliğindedir (17,8 metre-22,6 metre). 76 metre uzunluğunda olan ilk depo binası, günümüzde kültür tesisi olarak hizmet vermektedir. Bina sanat sergileri, film festivalleri ve oyunlar gibi farklı etkinlikler için kullanılmaktadır. İkinci bina ise 149 metre uzunluğa sahiptir ve günümüzde alışveriş merkezi ve restoran pasajı olarak kullanılmaktadır (Şekil 2.72) (Doo ve Feliciano, 2021).



Şekil 2.72. Shinkoh bölgesindeki kırmızı tuğlalı eski depo binaları (Anonim, 2021m)

Diğer tarihi önemi olan yapı ise 1930'da denize indirilen Nippon Maru eğitim gemisidir günümüzde aynı park alanında sergilenmektedir (Şekil 2.73) (Doo ve Feliciano, 2021).



Şekil 2.73. Nippon Maru eğitim gemisi (Anonim, 2021n)

Tarihi yapılarla birlikte kentte farklı yeni simgesel öğeler de yer almaktadır. Bunlardan ilki 1989 yılında ünlü mimar Kenzo Tange tarafından tasarlanan Yokohama Sanat

Müzesi binasıdır. Bina modern mimarinin etkileyici bir örneği sayılmaktadır. Müze binası galeriler dışında konferans salonu, restoran, sanat arşivi, atölye odaları ve otopark içermektedir. Müzede Salvador Dali, Constantin Brâncuși ve Pablo Picasso gibi birçok modern sanatçının eserleri vardır (Şekil 2.74).



Şekil 2.74. Yokohama Sanat Müzesi binası (Anonim, 2021j)

Diğer bir simgesel öge 1991 yılında Nikken Sekkei tarafından tasarlanan Pacifico Yokohama binasıdır. Bina Japonya'nın toplantılar, teşvikler, konferanslar ve sergilerin ağırlandığı en büyük kültür merkezidir (Şekil 2.75).

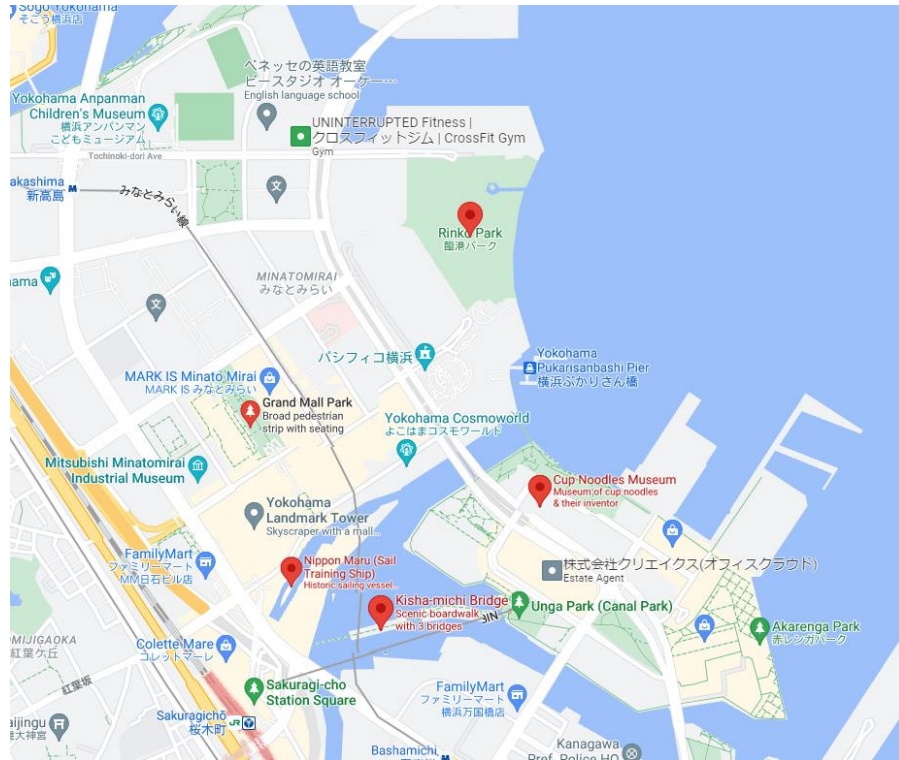


Şekil 2.75. Pacifico Yokohama kültür merkezi (Anonim, 2021k)

Başka bir simgesel öge ise 1998 yılında Amerikalı mimar Hugh Stubbins tarafından tasarlanan Landmark Tower kulesidir. Bu bina 296 metre yüksekliği ile Japonya'nın en yüksek ikinci gökdelenidir (Şekil 2.76).



Şekil 2.76. Landmark Tower kulesi (Anonim, 2021)



Şekil 2.77. Simgesel öğelerin haritadaki konumları (Google, 2021)

Sosyal çevre bileşenleri

Yokohama Minato Mirai 21 bölgesi dönüşüm sonrası eski sanayi alanı kimliğini kaybederek yeni bir kimlik kazanmış ve iş merkezine dönüşmüştür. Buna rağmen bölgedeki eski değerli yapılar korunarak geçmişten izler sürdürülmüştür. Minato Mirai 21 projesi, bölgede ve şehir merkezinde canlılık ve hareketliliği artırmada başarılı olmuştur. Eğlence ve ticari amaçlarla ziyaret edenlerin sayısının kademeli olarak arttığı görülmüştür. 2007 yılında 50 milyon olan yıllık ziyaretçi sayısı 2008 yılında 53 milyona ve 2009 yılında ise 54 milyona yükselmiştir (MM21, 2010).

Dönüşüm sonrası bölgede kurulmuş Pacifico Yokohama Kültür Merkezi Asya-Pasifik Ekonomik İş birliği, Tokyo Uluslararası Afrika Kalkınma Konferansı ve Hükümetler Arası İklim Değişikliği Paneli gibi uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapmıştır. Bölge kente dünyanın farklı ülkelerinden iş faaliyetlerini çekmekte ve dünyada yeni kültür kenti olarak tanınmaya başlamaktadır.

Ayrıca bölgede yapılan araştırmalar sonucu görüşülen kişilerin neredeyse tamamı projenin Yokohama'da yerel halkın istihdamına katkıda bulunduğunu söylemiştir. Önemli sayıda insanın işyerlerini Tokyo'dan Yokohama'ya taşıdığı ve bu nedenle Yokohama'dan Tokyo'ya işe gidip gelme sayısının azaldığı belirtilmiştir (Balaban, 2013)

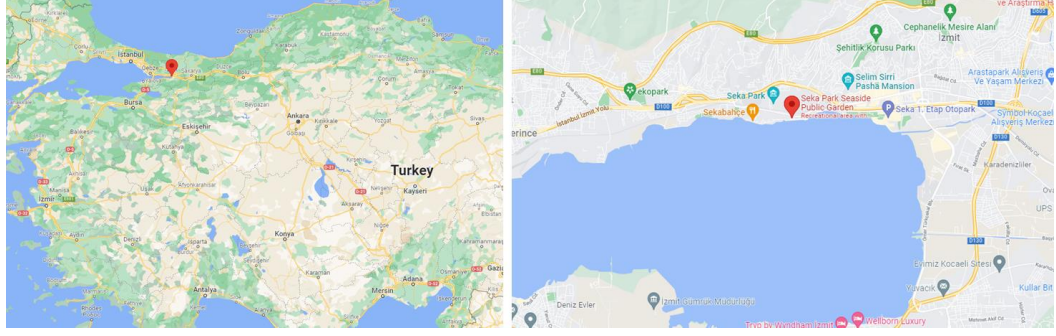
Sonuç olarak, dönüşüm sonrası Minato Mirai 21 işletmeleri, müzeleri, yapılan farklı uluslararası toplantılar, konferanslar, sergiler ve etkinlikleri ile dünyanın her yerinden iş faaliyetlerini ve turistleri çeken, kolayca tanınan bir kültür ve iş merkezi haline gelmiştir. Buradaki kapsamlı olanaklar, insanlara özellikle 7/24 kalmak ve eğlenmek için fırsatlar sunmaktadır. Ayrıca şehrin tarihi ve liman kimliğinin kaybolmaması için eski demiryollarını ve tarihi yapılarını yenileyen ve yeniden kullanılmasını sağlayan tarihi koruma planları yapılmıştır. Yüksek katlı yapılarla Merkezi Bölgeye yeni fütüristik bir imaj kazandırılmıştır. Planlama yaklaşımında ızgara sokak dokusu daha okunaklı ve kolay algılanabilir bir bölge oluşturulmuştur. Sosyal ekonomik açıdan ise yeni kurulan iş merkezleri ile Yokohama'da yerel halkın istihdamına katkı sunduğu görülmüştür.

2.4.5. Türkiye Kocaeli Seka bölgesi kentsel dönüşüm projesi

Bölgenin tarihi: Seka Kâğıt Fabrikası Antik Roma'nın en önemli şehirlerinden biri olan Nikomedia üzerine, Cumhuriyetin ilanından hemen sonra 1930'lu yıllarda kurulmuştur. (Hale, 2013). Daha sonra diğer sanayi yapılarının kurulması ile bölge Türkiye sanayisinde ön plana çıkmaya başlamış, zamanla ülke sanayisinin %22'lik yükünü sırtlanmıştır. Seka kâğıt fabrikası 1980'li yıllara kadar çalışmasına devam ederken bu tarihten sonra özel sektörün ön plana çıkması ve Seka fabrikasının zarar etmesi sonucu, fabrikada makinelerin birçoğu durdurulmuş ve 2004 yılında fabrikanın kapatılması kararı verilmiştir. 2005 yılından itibaren Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından Endüstriyel Dönüşüm Projesi olan Sekapark çalışmalarına başlamıştır (Şekil 2.78-2.80) (Dicle ve arkadaşları, 2010).



Şekil 2.78. Antik Nikomedia şehri (Hale, 2013)



Şekil 2.79. Sekapark projesinin Türkiye ve İzmit kentindeki konumu (Google, 2021)



Şekil 2.80. Kentsel dönüşüm öncesi Seka park bölgesi (Dicle ve arkadaşları, 2010).

Projenin amaçları: Projenin ana amacı işlevini yitirmiş ve kent içi değerini kaybetmiş 129 hektarlık sanayi bölgesinin Sekapark projesi ile kente kazandırılması olmuştur.

Projenin Hedefleri: Amaç doğrultusunda proje temel 3 etaba bölünmüştür ve her etaba göre hedefler belirlenmiştir.

1. Kıyı alanının tamamen rekreasyon, park, dinlenme, oyun ve piknik alanı olarak projelendirilmesi, kafeterya, spor alanları, yürüyüş alanları, bisiklet parkurları gibi alanların yapılması,
2. Alandaki işlevini yitirmiş tesislerin farklı kullanım alanlarını oluşturacak şekilde planlaması ve ayrıca alanın batısında kalan sahanın park ve dinlenme alanı olarak yapılandırılması,

3. Sanayi alanındaki bina ve yapıların modernize edilerek bilim ve kültür alanı olarak kullanılması (Üftade ve Oylum , 2019).

Projenin birinci ve ikinci aşaması yapılmış, üçüncü aşaması ise 4 Kasım 2021 tarihinde Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ve Emre Arolat mimarlık ofisi tarafından yapılmış fikir projesi olarak kamuoyu ile paylaşılmıştır. Bu projede Cumhuriyet Türkiye'sinin önemli bir endüstri mirasının kent hafızasındaki yeri korunurken, aynı zamanda çok değerli Nicomedia antik kenti arkeolojik mirasının gün yüzüne çıkartılarak kentliyle buluşturulması hedeflenmiştir.

Seka Bölgesi kentsel dönüşüm projesinin kent kimliğine olan etkisi açısından incelenmesi

Doğal çevre bileşenleri

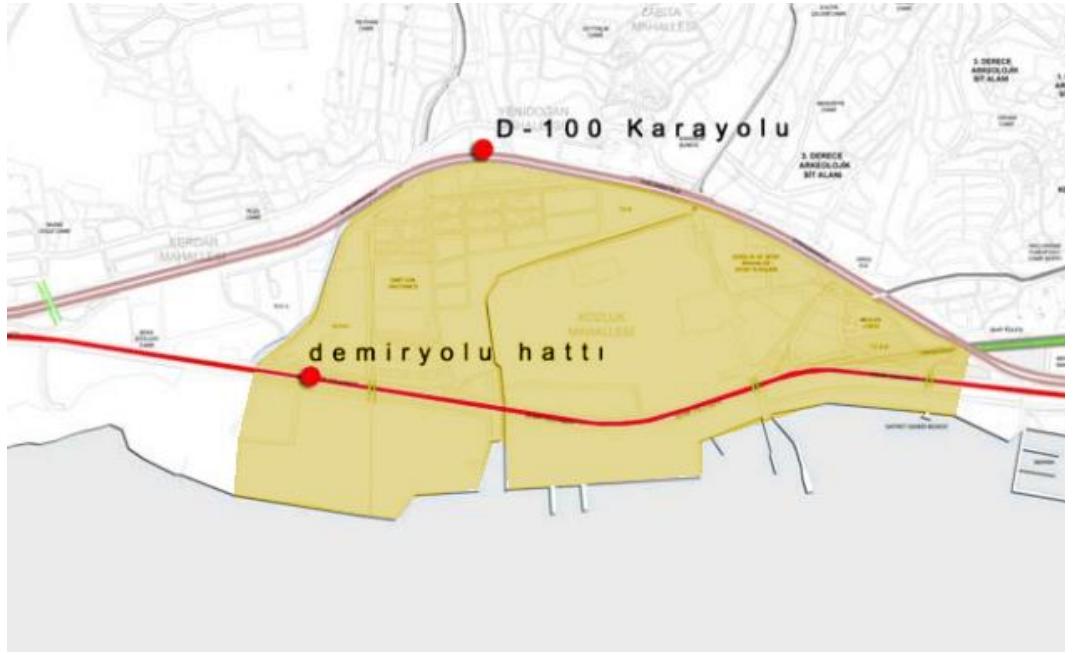
Sekapark dönüşüm projesinde doğal çevre ile ilişkili yapılmış en önemli katkı, sanayi faaliyetleri sırasında veya sonrasındaki hava, su ve toprak sorunlarının kıyı alanında en aza indirilmesi olmuştur. Bu değişim sahada kara ile deniz arasındaki doğal dengeyi koruyucu yapının da oluşmasını sağlamıştır. Bununla birlikte sanayi tesislerinin bütün olumsuz etkileri ortadan kalkmış ve şehir merkezinde insanları su ile buluşturacak geniş çaplı yeşil alanlar yaratılmıştır. Sanayi alanında kalmış iskelelerin yanına, dinlenme ve kafeteryalar için birkaç iskele daha eklenmiştir. Kıyı alanında, kıyı çizgisinden 50 metre kadar karaya doğru olan mesafe de topoğrafik değişimlerle ilişkili irili ufaklı tepeler oluşturulmuştur. Projenin kıyı alanındaki diğer önemli etkisi, bitkilerin korunması ve bölgede fazla sayıda ağaçlandırma çalışmalarının yapılmasıdır (Şekil 2.81) (Uzun, 2014).



Şekil 2.81. Dönüşüm sonrası Sekapark kıyı bölgesi (Uzun, 2014)

Yapılı çevre bileşenleri

Yapılı çevre ilişkili olarak Sekapark arazisi içerisinde 3 adet kentsel sınır kabul edilebilecek öge yer almaktadır. Bunlardan ilki, bölgenin güneyini çevreleyen su sınırıdır. İkinci sınır ise bölgenin kuzeyinde alanı kentin diğer bölgelerden ayıran D100 karayoludur. Bölgenin içinden geçen bölgeyi kuzey-güney yönünde ikiye bölen demiryolu hattı ise 3. sınır sayılmaktadır. Bu demiryolu sadece Sekapark bölgesini değil, tüm İzmit kent merkezinin deniz ile olan fiziksel bağlantısını koparmaktadır. Sekapark bölgesi dönüşümü projelendirilirken demir yolu hattı üzerinden kuzey güney yönlerinde 3 adet yaya ve 1 adet taşıt köprüsü tasarlanarak bağlantının kurulmasına çalışılmıştır. Böylelikle yayaların rampalar yardımıyla engelsiz bir şekilde demiryolu hattının üzerinden sahille buluşmalarını sağlanmıştır. Aynı zamanda sahil boyunca denize inen merdivenler kurularak insanların su ile görsel bağlantısı daha da güçlendirilmiştir. (Şekil 2.82) (Şekil 2.83) (Uzun, 2014).

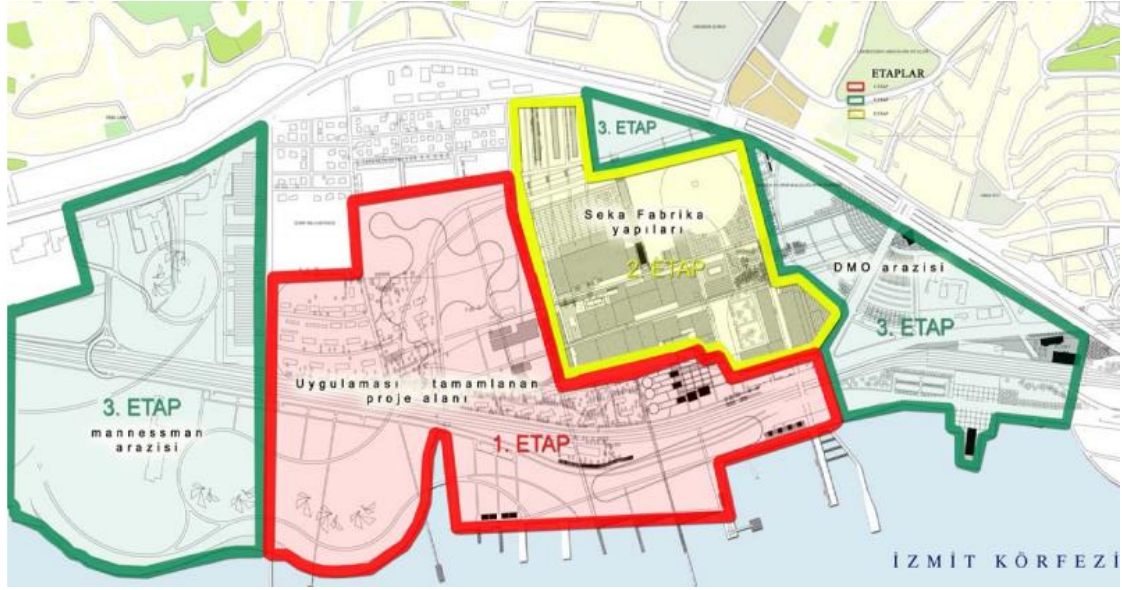


Şekil 2.82. Sekapark bölgesinde karayolu demiryolu ve deniz sınırları (Uzun, 2014)



Şekil 2.83. Tren yolu üzerinde yaratılan köprü ve denize inen merdivenler. (Uzun, 2014)

Arazi kullanımı açısından Sekapark dönüşüm projesi 3 etapta yapılması düşünülen 4 bölgeye bölünmüştür (Şekil 2.84) (Saygı, 2008).



Şekil 2.84. Sekapark dönüşüm projesinin etapları

İlk etapta deniz kıyısı bölgesi düzenlenmiş ve yeni kamusal mekânlar yapılmıştır. Diğer bölgeler ise 4 Kasım 2021 tarihinde kamuya sunulan fikir projesinde yeniden tanımlanmıştır. Yeni yapılan fikir projesinde sadece Nicomedia Park, Seka Kültür Havzası ve Batı terminali olarak 3 bölgeye ayrılmıştır (Şekil 2.85).



Şekil 2.85. Seka Kültür Havzası Fikir Projesi vaziyet planı (Kocaeli Belediyesi, Erişim tarihi 27.12.2021)

Bu bölgelerin her biri kendi içlerinde alt bölgelere ve yapılara ayrılarak farklı işlevlere ayrılmıştır. Mimar Emre Arolat'ın (2021) ifadelerine göre “Batı terminali bölgesinin yeniden gözden geçirilerek gerçek bir alana (kullanışlı) dönüştürülmesi, içinde yaşanan ve etkisi olumlu olacak bir duruma taşınması gerekmektedir.”

Yeniden tasarlanan Batı terminali bölgesinde arkeolojik kazı alanı, yaşam merkezleri, terminal bölgesi, otopark ve Seka kültür havzası bağlantıları yer almıştır. (Şekil 2.86)



Şekil 2.86. Batı terminali bölgesi (Kocaeli Belediyesi, Erişim tarihi 27.12.2021)

Seka havzasının ise, içindeki sanayi binalarının ve yapıların modernize edilerek bilim ve kültür alanı olarak kullanılması düşünülmüştür. (Şekil 2.87) Mimar Emre Arolat bu bölgedeki yapılarla ilgili olarak şu ifadeleri kullanmıştır:

“Prensibi şu mevcut yapıları kendi karakteriyle koruyan, onları birdenbire kötü restorasyonlarla yeni yapılar haline getiren yapılar oluşturmamak. Burada patina dediğimiz yaşanmışlığı, zamanın izlerini önemsiyoruz. Modern endüstri yapıları diyeceğimiz, o dilin patina durumunun projenin bir parçası olması gerektiğini vurgulayayım. Birtakım ufak da olsa yeni yapılar yapma şansı var, ekleme şansı var. Mevcut yapıların üstüne gereksiz yük yüklemek yerine daha yeni yapılarla desteklenmesi mümkün. Yeteri kadar yeşil alanla yeni bir kimlik katmak da mümkün.” (Arolat, 2021)



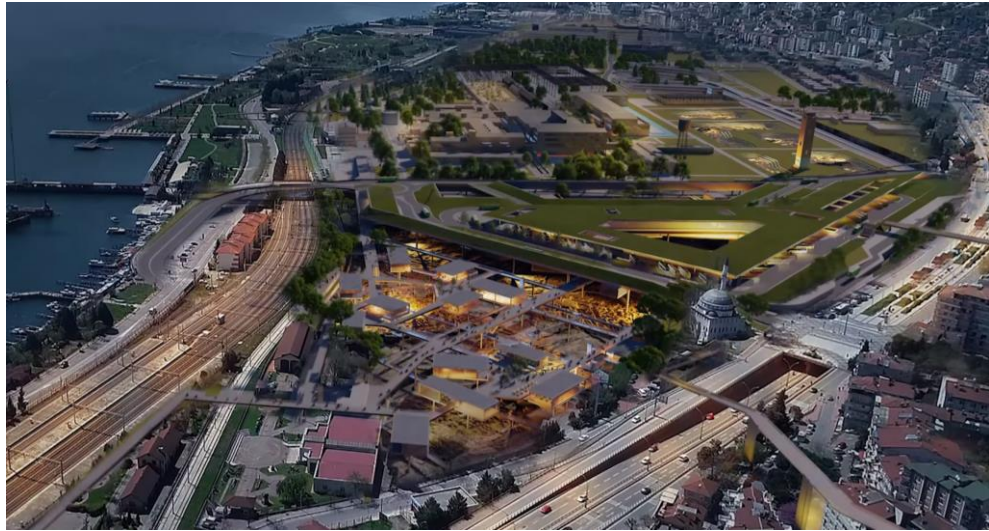
Şekil 2.87. Seka kültür havzası bölgesi (Kocaeli Belediyesi, Erişim tarihi 27.12.2021)

Eski Mannesman bölgesi yeni projede Nicomedia park olarak adlandırılmış ve içerisinde yaşamın olduğu bir bölge olarak planlanmıştır. Bölgede yüksekliği 3-4 kattan çok olmamak ve diğer bölgelerdeki uyumun korunması şartı ile yeni yapıların yapılması düşünülmüştür. Bölgede konut, otel, ofis blokları, onların ortak kullanabileceği avlu ve arkeolojik kazı alanına yer verilmiştir. (Şekil 2.88)



Şekil 2.88. Nicomedia park bölgesi (Kocaeli Belediyesi, Erişim tarihi 27.12.2021)

Sekapark kültür havzası dönüşüm projesinde simgesel yapı ve nirengi olarak yapılması düşünülen arkeolojik kazı alanları vardır. Burada tasarlanmış müzede sadece kazı alanları değil, eski ile modernizmin sentezi de yer alacaktır. Roma'nın en büyük ve eski şehirlerinden biri olan Nicomedia kentinin tüm dünyada ilgi çekeceği düşünülmüştür (Şekil 2.89)



Şekil 2.89. Sekapark kültür havzası üstten görüntüsü (Kocaeli Belediyesi, Erişim tarihi 27.12.2021)

Ulaşım ağı açısından bölge deniz, demiryolu ve karayolu ile çevrili elverişli bir konuma sahiptir. Bölgenin kuzeyinde D-100 Karayolu, orta kısmında Haydarpaşa'dan Bağdat'a

kadar uzanan demiryolu hattı ve güneyde kıyı şeridinde deniz yer almaktadır (Şekil 2.90).



Şekil 2.90. Seka bölgesi ulaşım haritası (Uzun, 2014)

Ayrıca dönüşüm projesinde İstanbul-Ankara Karayolu'nun Sekapark kısmında yer alan otoyol alta alınmıştır. Böylelikle alana giriş kapıları kentle ilişkilendirilmiştir. Ayrıca yaya ulaşımı kolaylaşmış, parka ulaşımında karayolu transit geçişinin yoğunluğundan kurtarılmıştır. Proje kapsamında alanın güney kısmında yer alan Salim Dervişoğlu Caddesinin devamında yeni bir taşıt yolu kurulmuştur. Bu yol arazinin çok büyük olması sebebiyle, alanda ulaşımı kolaylaştırıcı bir servis yolu olarak kurgulanmıştır (Şekil 2.91).



Şekil 2.91. Sekapark bölgesinde projelendirilmiş Salim Dervişoğlu yolu (Uzun, 2014)

Sekapark dönüşüm projesi ile kıyı alanı kullanımındaki en büyük değişim, yapılan yeşil alanlar, dinlenme ve rekreasyon alanlarıdır. Kamusal dış mekân niteliğinde olan park, dinlenme ve yeşil alanlar 14,41 ha. (% 11), rekreasyon ve oyun alanları 7,29 ha. (% 6), olarak tasarlanmıştır. Ayrıca bu alanlarda sportif aktiviteler amacıyla yapay tırmanış duvarı, kaykay pisti, futbol, basketbol ve tenis sahaları ve Türkiye'nin en büyük çocuk oyun alanları konumlandırılmıştır. Bütün bu alanlar Sekapark'ın kıyı alanındaki çöküntü alanlarının dönüşüm projesi kapsamında kıyı alanına kazandırılmıştır (Şekil 2.92) (Saygı, 2008).



Şekil 2.92. Dönüşüm sonrası yeni yapılan kamusal alanlar A) Rekreasyon Alanları, B) Uçurtma Tepesi, Oyun Alanları C) Yürüyüş Alanları D) Plaj Alanı (Saygı, 2008)

Sosyal çevre bileşenleri

Seka fabrikası, kuruluşundan bu yana üstlendiği modernizasyon misyonu ile tesiste çalışan insanların ve kentin diğer insanların sosyo-ekonomik yapısını da şekillendirmeyi başardığı görülmüştür. Böyle ki fabrikada çalışanların boş zamanlarını değerlendirebilecekleri ve farklı aktiviteler gerçekleştirilebileceği kamusal alanların yerleşim düzenine en az üretim tesisleri kadar önem verilmiştir. Örnek olarak 1937 yılında yetenekli sporcular yetiştirmeğe çalışan Kağıtspor Kulübü kurulmuştur. Bunun dışında bölgede çalışanların kullanımı için kurulan futbol ve basketbol sahaları, tenis kortları, yüzme havuzlarının açılması, 1940'larda sinema salonunun açılması, bu salonda aile toplantıları, sünnet ve evlilik törenlerinin yapılması sosyal mekânlara

verilen önemin bir göstergesidir. Zamanla sosyal faaliyetlerin artması ile insanlarda Seka'lılık duygusunun yavaş yavaş gelişmeye başladığı görülmüştür. (Güzel, 2010).

Buna rağmen dönüşüm projenin ilk etabında tüm çalışmalar Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülmüştür ve kentin diğer aktörlerinin projeye katılımı sağlanmamıştır. Böylelikle yapılan çalışmaların Seka'lılık duygusunun zayıflattığı, kentin sosyo kültürel yaşamına kattığı değerler açısından yetersiz kaldığı görülmüştür. İlk etapta kurulan rekreasyon alanları kentlileri belli zamanlarda buraya çekse de, günün her saatinde yaşayan bir mekân yaratılması yönünde başarılı olamamıştır (Güzel, 2010).

Projenin yapılması düşünülen yeni aşamasında ise sosyal açıdan eski Seka sanayi bölgesinin yeni kültür merkezine dönüştürülmesi düşünülmüştür. Bölge karma yaşam alanlarına, ticari, kültür, hizmet, turizm ve rekreasyon alanlarına ev sahipliği yaparak karma kullanım sunmaktadır. Bununla birlikte tarihi kazıların yapılması ile kente dünya ölçeğinde bir müze kent kimliğinin kazandırılması da planlanmıştır. Demografik açıdan bölgede yaşam döngüsünün olması için az sayıda konut binasının yapılması düşünülmüştür.

Sonuç olarak Sekapark projesiyle, sanayi tesislerinin olumsuz etkileri ortadan kaldırılmış ve şehir merkezinde insanları su ile buluşturacak geniş çaplı yeşil alanlar ve meydanlar yaratılmıştır. Böylelikle bölge sanayi alanından ziyade daha yaşanabilir bir alana dönüştürülmüştür. Dönüşüm sonrası yaya ulaşımı kolaylaştıracak düzenlemeler yapılmış, bölge karayolu transit geçişinin yoğunluğundan kurtarılmıştır. Yeni yapılması düşünülen sonraki etapta ise Sekapark bölgesinin 24 saat yaşayan ve arkeolojik kalıntıların ortaya çıkartıldığı dünya çapında tanınan bir kente dönüştürülmesi planlanmıştır.

2.5. Bölüm Sonucu

Bu tez çalışmasında yapılan literatür araştırması ile öncelikle örnek projeleri ve Beyaz şehir projesini incelemek için kent kimliği bileşenleri analiz çerçevesi oluşturulmuştur (bkz. Çizelge 2.2.) Daha sonra bu çerçevedeki bileşenler tanımlanmış ve örnek projeler

değerlendirilmiştir. İncelemeler sonucu tüm örnek projelerde doğal çevre ile ilişkili bölgelerde sanayi faaliyetleri sırasında veya sonrasındaki hava, su ve toprak sorunlarının giderildiği, sorunların en aza indirildiği görülmüştür. Aynı zamanda Hamburg Hafencity, Stockholm Sjöstad ve Melbourne Docklands projelerinde su ve doğa ile bağlantıların güçlendirilmiştir. Melbourne Docklands bölgesi dönüşüm sonrası The Economist Intelligence Unit tarafından her sene gerçekleştirilen “dünyanın en yaşanılabilir şehirleri” sıralamasında üst üste yedi kez ilk sırada yer almıştır. Stockholm Sjöstad projesinde ise kent ve bina ölçeğinde sürdürülebilir alt yapıya daha çok özen gösterilerek kentin dünya genelinde Eko Kent kimliği kazandığı görülmüştür. Yapılı çevre bileşenleri açısından incelendiğinde ise projelerin gelişiminde farklılıklar ortaya çıkmıştır. Hafencity, Docklands ve Minato Mirai 21 projelerinde dönüşüm sonrası bölgeler mimari özellikler açısından kent ve ülke içinde farklı ve özgün bir kimlik kazandığı halde, Sjöstad liman bölgesi geleneksel Stockholm planlaması ve mimarisi sebebi ile şehirden çok fazla farklılaşmamıştır. Aynı zamanda diğer tüm projelerde sanayi döneminden kalmış mevcut nitelikli yapılar korunarak yeniden işlevlendirilmiş, Sjöstad liman bölgesinde ise hiçbir yapı korunmamış, böylelikle eski sanayi kimliğinden hiçbir iz bırakılmamıştır. Sosyal açıdan ise tüm projelerin dönüşüm sonrası 24 saat aktif ve karma kullanımlı bölgelere dönüştürülmesi planlanmıştır. Sjöstad liman bölgesi dönüşüm sonrası sakin bir bölge olarak tanımlandığı halde, diğer projelerde kentlerin dünyanın her yerinden iş faaliyetlerini ve turistleri çeken, kolayca tanınan bir kent ve çekim merkezi haline gelmesi amaçlanmıştır. Ayrıca dönüşüm sonrası Minato Mirai 21 bölgesi iş merkezi olarak tüm kente ekonomik kalkınma sağlanmış, Hafencity ve Docklands bölgeleri kentte yapılan sosyal aktiviteler ile kültür merkezine dönüşmüştür. Seka bölgesi kentsel dönüşüm projesinde ise arkeolojik kalıntıların ortaya çıkartılarak dünya çapında tanınan bir müze kente dönüşmesi planlanmıştır. Bunlarla birlikte Hafencity, Sjöstad ve Docklands projelerinde arazi değerlerinin artması, demografik çeşitliliğin sağlanmasının başarısızlıkla sonuçlanmasına ve bölgenin zenginlerin semti olarak yorumlanmasına neden olmuştur. Çizelge 2.7 kent kimliği bileşenleri açısından incelenen örneklerin karşılaştırılması toplu olarak görülmektedir.

Çizelge 2. 7. Farklı ülkelerdeki kentsel dönüşüm proje örneklerinin kent kimliğine etkisi açısından değerlendirilmesi

ÖRNEK PROJELER	KENT KİMLİĞİ BİLEŞENLERİ		
	DOĞAL ÇEVRE BİLEŞENLERİ	YAPILI ÇEVRE BİLEŞENLERİ	SOSYAL ÇEVRE BİLEŞENLERİ
HAMBURG HAFENCITY BÖLGESİ 	<ul style="list-style-type: none"> • Su ile güçlü bağ • Yeşillikli bölge • Manzaralı yaşam alanları 	<ul style="list-style-type: none"> • İnsan ölçekli kent • Yerel özgün mimari özellikler • Korunmuş ve işlevlendirilmiş mimari miras 	<ul style="list-style-type: none"> • 24 saat aktif bir bölge • Çekim merkezi • Karma kullanım • “yumuşak bir liman” kültür merkezi • Soylulaşma
STOKHOLM SJÖSTAD LİMAN BÖLGESİ 	<ul style="list-style-type: none"> • Sürdürülebilir kent • Su ve Doğa ile güçlü bağ • Eko kent olarak dünya modeli 	<ul style="list-style-type: none"> • İnsan ölçekli kent • Yaya öncelikli • Yerel mimarlık • Mimari mirasın korunmaması 	<ul style="list-style-type: none"> • Sakin ve Karma bölge • Eski sosyal kimliğin kaybolması • Çekim merkezi olamaması • Soylulaşma
MELBOURNE DOCKLANDS BÖLGESİ 	<ul style="list-style-type: none"> • Sürdürülebilir kent • Su ve ile güçlü bağ • Manzaralı yaşam alanları 	<ul style="list-style-type: none"> • Yaya öncelikli • Özgün mimarlık • Yerel mimari özellikler • Korunmuş ve işlevlendirilmiş Mimari miras 	<ul style="list-style-type: none"> • Ulusal film kenti • Karma kullanımlı 24 saat aktif • Kültür merkezi • En yaşanabilir şehir • Soylulaşma • Zayıflamış sosyal çeşitlilik
MİNATO MİRAİ 21 BÖLGESİ 	<ul style="list-style-type: none"> • Sürdürülebilir kent • Manzaralı yaşam alanları • Yeşillikli bölge • Su ile ilişkinin kurulamaması 	<ul style="list-style-type: none"> • Yaya öncelikli • Özgün mimarlık • Yerel mimari özellikler • Korunmuş ve işlevlendirilmiş Mimari miras • İnsan ölçekli olmayan kent 	<ul style="list-style-type: none"> • Ulusal iş merkezi • Karma kullanım • 24 saat aktif • Eski kimliğin korunması • Kültür ve çekim merkezi • Ekonomik kalkınma ve iş imkanları
İZMİT SEKA BÖLGESİ 	<ul style="list-style-type: none"> • Çevresel sorunların giderilmesi • Geniş yeşil alanla • Su ile ilişkinin kurulamaması 	<ul style="list-style-type: none"> • Korunmuş ve işlevlendirilmiş Mimari miras • Ulaşılır bölge • Yaya öncelikli • Özgün mimarlık • İnsan ölçekli kent 	<ul style="list-style-type: none"> • Ulusal Müze kent • Karma kullanım • 24 saat aktif • Eski kimliğin korunması • Kaybolmuş değerlerin bulunması • Kültür ve turizm merkezi

3. MATERYAL ve YÖNTEM

Bu tez çalışmasında yapılan literatür araştırması ile öncelikle kent kimliğini oluşturan bileşenler tanımlanmış ve doğal, yapı ve sosyal çevre bileşenleri altında gruplanarak kent kimliği bileşenleri analiz çerçevesi oluşturulmuştur. Tez kapsamındaki, örnek kentsel dönüşüm projeleri ve Beyaz şehir projesi geliştirilen bu analiz çerçevesi ile kent kimliği açısından değerlendirilmiştir.

Çalışma ana materyali olarak sanayi alanlarında hayata geçirilen kentsel dönüşüm projelerinden biri olan Azerbaycan'ının başkenti Bakü'de yer alan, eski adı ile Siyah Şehir şimdiki adıyla Beyaz Şehir ele alınmıştır. Çalışma kapsamında Bakü ve Beyaz şehrin plan ve haritalarından, çeşitli kaynaklardan elde edilmiş fotoğraflardan yararlanılmıştır. Beyaz şehrin Bakü kent kimliğine etkisini incelemek için öncelikle Bakü şehrinin mimari tarihi ve kent kimliği incelenmiştir. Daha sonra Siyah şehrin ortaya çıkma sürecine değinilmiş, Siyah şehrin köhneme süreci sonrası Beyaz şehri ortaya çıkaran gereksinimler araştırılmıştır. Ayrıca dönüşüm projesinin amacı, hedefleri ve proje tanıtımı yapılmıştır. Bunlara ek olarak, Beyaz şehir bölgesinde yerinde fiziksel ve sosyal tespitler yapılmıştır. Basit gözlem tekniği kullanılarak Beyaz şehrin çeşitli alanları farklı mevsimlerde ve günün farklı saatlerinde ziyaret edilmiş, fotoğraf çekimleri ve yaya ve araç sayımları yapılmıştır.

Tez çalışması kapsamında, Beyaz şehir projesinin Bakü kent kimliğine etkisini değerlendirmek için Beyaz şehir sakinleri, orada çalışanlar, Üniversite Mimarlık bölümü Hocaları, devlet ve özel sektörde çalışan uzman mimarlar/şehir plancıları ile anketler yapılmıştır. Araştırmanın amacına yönelik katılımcılara iki kısımdan oluşan sorular sorulmuştur. İlk kısımdaki sorular kullanıcı profiline yönelik olup katılımcıların yaşı, cinsiyeti, eğitimi ve mesleği sorulmuştur. İkinci kısımdaki sorular ise Beyaz şehrin kent kimliği özelliklerine bağlı olup, doğal, yapı ve sosyal bileşenleri ile ilgili 20 sorudan oluşmaktadır. Anket formunda kullanılan soruların oluşturulmasında, tez kapsamında geliştirilen kent kimliği bileşenleri analiz çerçevesinden yararlanılmıştır. Çizelge 3.1 de anket soruları gösterilmiştir.

Çizelge 3. 1. Anket soruları

Doğal fiziksel bileşenler	1. Topografik özellikler dikkate alınmıştır.
	2. Mevcut yeşil doku, ağaçlar, doğal sınırlar dikkate alınmıştır.
	3. Yapılı çevre ve peyzaj ilişkisi, kentsel peyzaj kalitesi, manzara noktaları ve panoramalar dikkate alınmıştır.
Yapılı fiziksel bileşenler	4. Yerel kentsel örüntü, tarihsel sokak dokuları, izleri ve görüntüleri, geçmişteki yapı-sokak ilişkisi ve sınırları dikkate alınmıştır.
	5. Doğal sınırlar dikkate alınmıştır
	6. Beyaz şehrin Bakü içinde dikkat çeken bir silueti vardır
	7. Çevresinden ayıran yapay sınırlar yoktur
	8. Özel karakterli bölgeler vardır.
	9. Tanımlı rotalar/izler/yollar vardır
	10. İnsanların toplanabileceği odak noktaları tasarlanmıştır.
	11. Mimari bir dil birliği (binaların birbiriyle uyumu) vardır.
	12. Önceki plan formlarından ve yapı tiplerinden yararlanılmıştır.
	13. İnsan ölçeği dikkate alınmıştır
	14. Yerel malzeme, yapılaşma yöntemleri ve detaylar kullanılmıştır.
	15. Tescilli yapılar korunmuş ve yeniden işlevlendirilmiştir.
	16. Akılda kalıcı / dikkat çeken/ referans noktası niteliğinde binalar/ yapılar/ sanat eserleri vardır.
Sosyal bileşenler	17. Farklı gelir gruplarının birlikte yaşaya bilmesi için hazırlanmıştır.
	18. Kentsel bellek, yerel gelenekler ve kültürel farklılıklar dikkate alınmıştır
	19. Kaybolmuş değerler ve potansiyeller öne çıkarılmıştır
	20. Beyaz şehrin Bakü içinde özgün bir kimliği vardır.

Her bir soru 1-7 numaraları arasından derecelendirilerek, anketörün belirtilen ifadeye katılıp katılmadığı anlaşılmaya çalışılmıştır. Anket formu Ek 1’de sunulmuştur.

Anketin ilk bölümünde rastlantısal olarak seçilen toplam 50 Beyaz şehir sakini ve burada çalışan kişilerle anket yapılmıştır. İkinci bölümde ise farklı anabilim dallarından 11 Azerbaycan Mimarlık Ve İnşaat Üniversite Hocası, 17 Devlet ve Özel sektörde çalışan uzman mimar ve şehir plancısı ile anket yapılmıştır. Anket sırasında kimi zaman konuyla ilgili görüş alış verişinde de bulunulmuştur. Bunlar bulgular kısmında ilgili yerlerde açıklanmıştır.

3.1. Bakü Şehrinin Mimari Tarihi ve Kent Kimliği

Bakü şehrinin ismi bazı XVI-XVII yüzyıllarındaki kaynaklara göre ise Farsçada "Badkubə" kelimesi bad-rüzgâr, kuba- vurmak kelimesinden gelmiştir. Rüzgârın estiği (vurduğu) yer anlamında olan bu isim, Bakü'nün Khazri isimli kuzey rüzgârlarına maruz kalması nedeniyle ortaya çıkmıştır (Aşurbeyli, 2006).

Bakü, Azerbaycan'ın başkenti ve 2130 kilometrekarelik bir alana sahip Kafkasya'nın en büyük şehridir. Şehir Abşeron yarımadasında yer almaktadır. Arkeolojik kazılara göre şehrin kuruluşu, iki bin yıldan daha uzun bir süre önce Tunç Çağı'na dayanmaktadır. Bu bölümde Bakü şehrinin farklı dönemlerdeki mimari tarihi ve kent kimliği incelenmiştir.

3.1.1. Feodalizm döneminde Bakü şehri

Bakü şehrinin ilk önemli gelişimi Feodalizm döneminde, XII. yüzyılda, Şirvan devletinin başkentinin yıkıcı bir deprem sonucu Şamahı'dan Bakü'ye taşınmasıyla başlamıştır. Bakü Kalesinin planlı yapısı bu yüzyılda ortaya çıkmıştır. Zamanla Bakü kalesi, coğrafi konumu, petrol, gaz gibi son derece değerli hammaddelere sahip toprakları ile Hazar Denizi'nin tüm batı kıyısı boyunca en büyük yerleşim yeri olmuştur. Bu dönemde coğrafyacı ve Bakü sakini olan Abdurraşid el-Bakuvi, 1403 tarihli "Kitabi Talqis al-Asar ve Ajaib al-Malik al-Qahhar" adlı kitabında, Bakü ile ilgili bunları yazmıştır. " Burada petrol çeşmeleri var ve her gün iki yüzden fazla deve yükü petrol

çıkarılıyor. Çeşmelerin yanında mum gibi yanan sarı renkte bere topraklar oluyor. Onları parçalayıp şehre götürüyorlar ve evlerdeki hamamları ısıtmak için kullanıyorlar" (Dadaşova ve arkadaşları 2013).

Hazar denizi kıyısında bulunan Bakü kalesinin surlarının içinde Kadim Şehir veya İçeri Şehir olarak adlandırılan Bakü'nün en eski yerleşim yeri yer almaktadır. İçeri Şehir'deki Kız Kulesi ve Şirvanşahlar sarayı Azerbaycan Bakü mimarisinin en önemli yapıları olarak kabul edilmektedir. Ayrıca burada onlarca tarihi ve mimari eser; camiler, kervansaraylar, hamamlar ve evler vardır (Şekil 3.1) (Fetullayev, 2013).



Şekil 3.1. Mühendis 2. Truzson tarafından 1796'da çizilmiş Bakü Kalesinin planı- (Fetullayev, 2013).

3.1.2. Rus Çarlığı döneminde Bakü şehri, Siyah şehrin ortaya çıkışı ve gelişimi

18. yüzyılın sonlarında Bakü, Rus İmparatorluğu'nun bir parçası olmuş ve Bakü'nün kale duvarlarının ötesine genişlemesi ile Bakü'nün gelişimi tarihinde yeni bir dönem başlamıştır. 19. yüzyılın başlarında kale dışında yeni yaşam alanları oluşmaya başlamıştır. Bu dönemlerde İran ile yaşanan askeri çatışmalar, kale dışı yerleşimin bu gelişimini engellemiştir. Devlet için Bakü Kalesi'nin savaşa hazır olması ve iyi

korunabilmesi her zaman bir öncelik oluşturmuştur. 1828 yılında Rus ve İran devletleri arasında yapılan Türkmençay Anlaşması ile kuzey Azerbaycan toprakları Rusya'ya bırakılmış ve bu durum kale dışı yeni yerleşim alanının gelişmesine hız kazandırmıştır (Şekil 3.2).



Şekil 3.2. 1922 yılında Bakü'nün ana planı (Fetullayev, 2013)

Hazar Denizi'nde önemli bir ticaret noktası olarak gelişen Bakü, yakın çevresindeki şehirler için çekici bir merkez haline gelmiştir. Bu durum olağan olarak; nüfus artışına ve beraberinde şehrin gelişmesine sebep olmuştur. 1807'de Bakü Kalesi'nde 500 ev vardır, 1832 yılında ise bu rakam 1.358'e ulaşmıştır.

1859 yılında Rusya'nın büyük sanayi merkezlerinden biri Şamahı'da deprem olması, Bakü'nün Guberniya'ı şehir olarak seçilmesine neden olmuştur. Böylelikle tüm Rus devlet idareleri, Şamahı şehrinden Bakü'ye taşınmıştır. Bakü'nün bu denli siyasal değişime hazırlıksız olması birçok zorlukları beraberinde getirmiştir. Öyle ki burada bulunan binalar devlet kurumları için yeterli olmamıştır. Bu nedenle kale kenarı yani şehrin merkez kısmında eski tek katlı binalar yıkılarak ki, üç hatta dört katlı binaların yapımına başlanmıştır. 1864 yılında yapılan plana göre Bakü kalesinin ve kale dışı şehrin toplam yüz ölçümü 128 hektar olarak ölçülmüştür (Şekil 3.3).



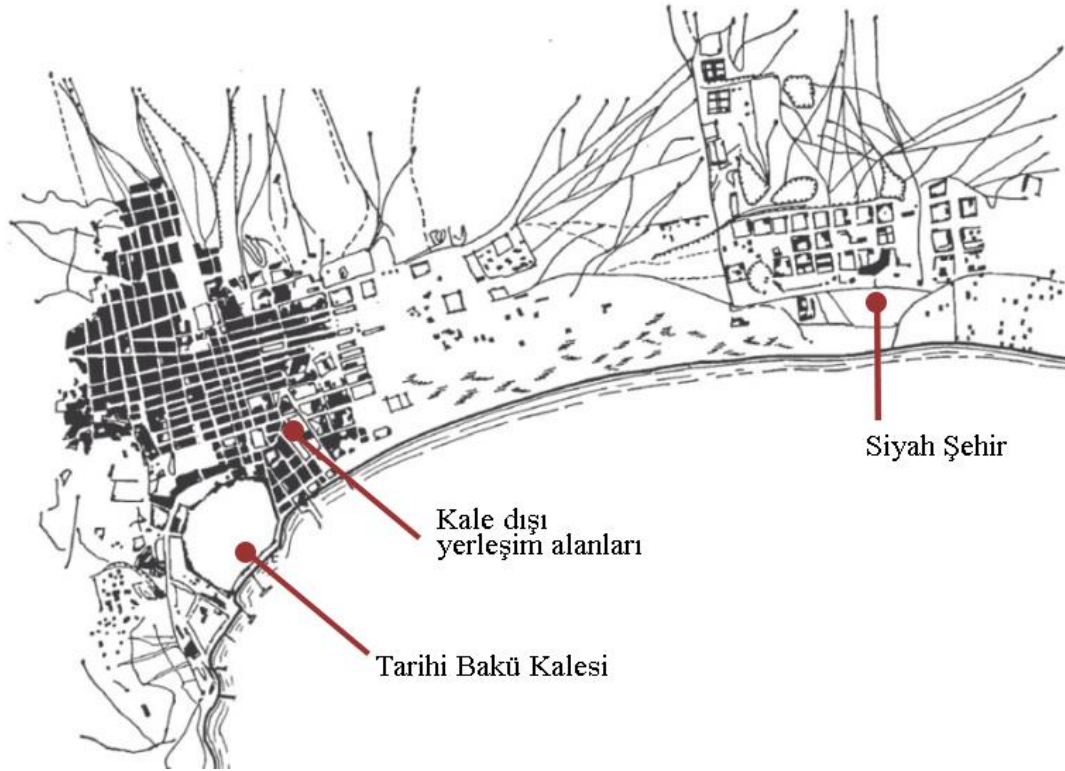
Şekil 3.3. 1864 yılında Bakü'nün baş planı (Fetullayev, 2013).

Bakü şehrindeki en büyük gelişim patlaması petrol sanayi alanlarının ortaya çıkması ile olmuştur. 1870'lerin başlarında Bakü'de çok sayıda petrol rafinerisi kurulmuştur.

17 Şubat 1872 yılında petrol kaynaklarının ihale yoluyla yabancı şirketlere devredilmesi için alınan kararın Bakü için çok büyük bir önemi olmuştur. Bu karar sadece Azerbaycan'ın gelişimi için değil, Rusya'nın petrol endüstrisi için de ilerici bir adım sayılmıştır. O zamana kadar dikkatleri üzerine çekmeyen Bakü şehri, kısa sürede Rusya sınırları dışında da ün kazanmıştır. Yerli ve Rus kapitalistler burada şirketler kurmaya başlamıştır. Büyük yabancı sermayeciler şehre akın etmiş ve burada kendi pozisyonlarını almıştır. Bu karar sonrası İsveç vatandaşı Robert Nobel Bakü'ye gelerek Nobel Kardeşler Şirketini kurmuş ve daha sonra Fransız yatırımcı F. Rothshild tarafından Hazar-Karadeniz Şirketi kurulmuştur. Bakü şehri, İngiltere, Belçika, Almanya, Amerika Birleşik Devletleri ve diğer ülkelerin egemenliğine girmiştir. Bu gelişimler aynı zamanda Bakü'nün kentleşmesine de yansımıştır. Buradaki en büyük

sorun, yeni kurulan fabrikaların inşaat tesislerinin çok fazla yer kaplaması ve genel olarak fabrikalardan çıkan siyah sis ve dumanın bölgedeki yaşam alanları için zararlı koşullar yaratması olmuştur. Sakinlerden gelen çok sayıda şikâyet ve kamusal yaşamdaki canlanma il yetkililerini, kentin normal gelişimini engelleyebilecek, yerleşim yerlerinin yakınında bir sanayi bölgesi kurulmaması konusunda daha ciddi bir yaklaşım benimsemeye sevk etmiştir. Valilik, petrol rafinelerinin şehrin otlaklarına taşınması konusunu gündeme getirmiştir. 1870 yılında, fabrikaların inşası için hızlı bir karar alınarak uygun alanlar seçilmiştir. (Dadaşova ve arkadaşları, 2013).

1876'da şehir tarlalarının doğu ucunda yeni sanayi şehrinin planlanma işleri bitmiştir. Aynı zamanda burada şehir merkezinden tasfiye edilen petrol rafinerileri yerine yenileri inşa edilmeye başlanmıştır. Bu bölge dışında şehrin başka yerlerinde petrol rafinerileri inşa etmek kesinlikle yasaklanmıştır. Böylelikle, kısmen Keşle köyünün otlaklarında ve yerli sakinlerin meyve bahçelerinin olduğu yerlerde, adını karanlık fabrika binalarından alan Siyah Şehir ortaya çıkmıştır. Siyah şehrin konumu 1878 yılındaki Bakü şehir planında gösterilmiştir (Şekil 3.4) (Fetullayev, 2013).

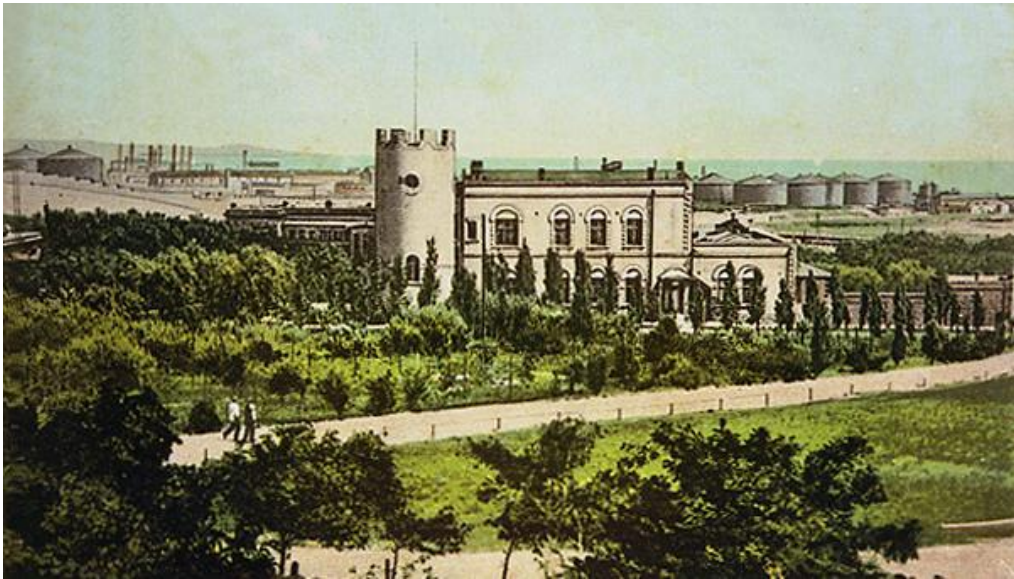


Şekil 3.4. 1978 yılında Bakü'nün ana planı (Dadaşova ve arkadaşları, 2013).

Fabrikalar zamanla gelişerek daha büyük alanları kaplamıştır ve Siyah Şehrin en büyük mahalleleri bile bu tür fabrikaların yeni gereksinimlerini karşılayamamıştır. Girişimcilere göre, artık alan yetersizliğinin yanı sıra bölgesel sorunlar ortaya çıkmaya başlamış, demiryollarının geçeceği geniş alanlara ihtiyaç doğmuştur.

Bu açıdan en uygun yer, Siyah Şehre en yakın bölge olan ve yakında başka bir sanayi bölgesi oluşturacak olan Keşle köylülerinin arazisi olmuştur. 1902'nin sonunda, burada yaklaşık 20 büyük petrol rafinerisi ve petrol endüstrisi ile ilgili ticari işletme kurulmuştur. Bunlar Montagov kardeşlerin fabrikaları, Hazar-Karadeniz Topluluğu, Shibayev'in kimya fabrikası ve diğerleri olmuştur.

Siyah şehrin bir kısmında petrol çıkarma ve rafine etmenin yasak olduğu şehir merkezi kurulmuştur. Beyaz şehir olarak bilinen Bu alanda petrol zenginlerinin yaşaması için evler yapılmıştır. Bu yapılardan en önemlileri Nobel kardeşlerin yaşam alanları - Villa Petrolea ve çevresinde olan Tiyatro ve kulüp binaları olmuştur. (Şekil 3.6) (Asbrink, 2002).



Şekil 3.6. Villa Petrolea Kaynak(Asbrink, 2002).

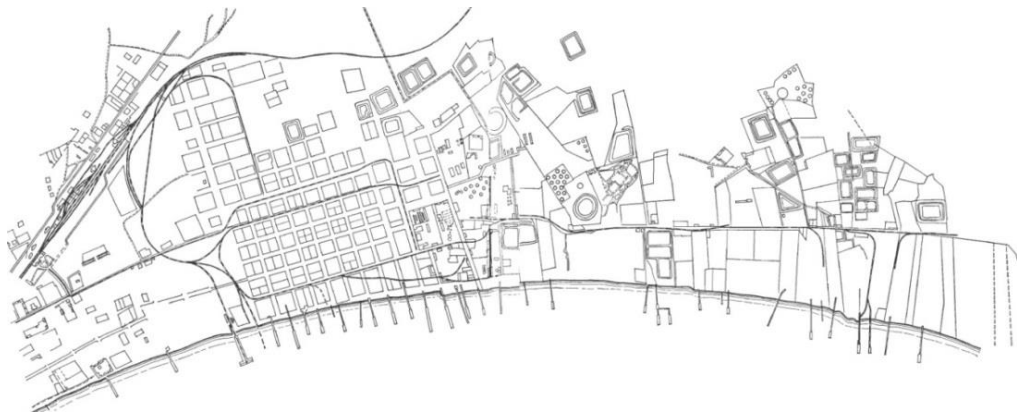
Siyah Şehrin içinde yaşam koşulları Beyaz Şehir ve Bakü'nün diğer bölgelerinden çok daha kötü durumdadır. Petrol işçilerinin çoğu bu bölgede yaşamaktadır. Fabrikalar ve rafineriler tarafından yayılan kara duman ve sis, bölgenin Siyah Şehir olarak bilinmesine neden olmuştur (Şekil 3.7). 1890'da Siyah şehir'e gelen bir Türk seyyah

burayı böyle tarif etmişti: “Her şey siyah; duvarlar, toprak, hava ve gökyüzü. Yağı hissediyorsunuz, dumanı içinize çekiyorsunuz ve kötü koku sizi boğuyor. Gökyüzünü kaplayan duman bulutları arasında yürüyorsunuz” (Black, 2004).



Şekil 3.7. Bakü'de Siyah Şehir (Iljine, 2013)

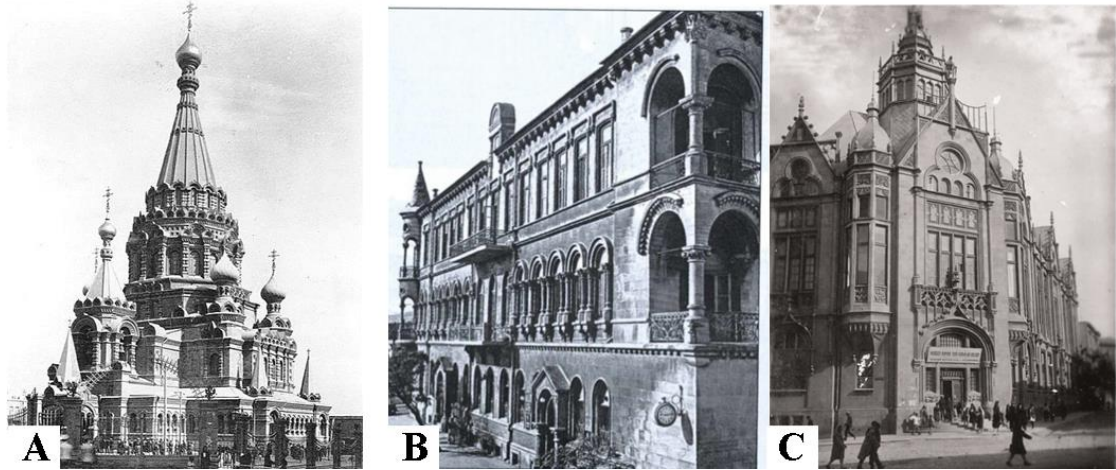
Kapitalizmin gelişimi sırasında, boş arazilerin yapılaşmasında yeni ilkeler tercih edilmiş ve Siyah Şehir için geometrik plana dayanan belirli kurallar belirlenmemiştir. Yapılacak her düzenleme sadece sanayicinin çıkarlarına uygun düzenlenmiş ve tesisin teknik gereksinimlerine bağlı kalmıştır. Beyaz Şehrin gelişiminde de düzenli planlama ana faktör olmamıştır. Sadece bazı fabrikaların inşası bir seviyeye kadar düzenli olmuştur. 20. yüzyılın başında Bakü'de büyük bir sanayi bölgesi kurulmuştur. Sanayiciler ve fabrika sahipleri, şehir yönetiminden daha fazla söz sahibi olmuştur. Bu sebeple sanayi bölgesinin yeni planlama sistemini bozmakta zorluk çekmemişlerdir. (Şekil 3.8) (Fetullayev, 2013).



Şekil 3.8. 1899 yılında Siyah şehrin planı (Fetullayev, 2013).

Tüm bu planlanmalar sonucunda Bakü şehri 1900 yıllarında dünyanın en önemli petrol kentlerinden biri olmuştur. Şehirde 2000'den fazla petrol kuyusu bulunmuştur. Bu ani büyüme büyük sorunlara da yol açmıştır. Bu sorunların en önemlisi insan nüfusunun aniden artışı olmuştur. 1880'de şehrin nüfusu 40.000'den fazla olduğu halde 1913'te bu sayı 400.000'e yükselmiştir.

Siyah Şehirden farklı olarak mimari açıdan Bakü'nün kale çevresi ve ona yakın yerlerinde daha farklı gelişmeler yaşanmıştır. Öyle ki, bu dönemde Batı'nın petrol endüstrisi ile birlikte, H.Z. Tagiyev, M. Nagiyev, M. Muhtarov gibi büyük ulusal iş adamı grubu ortaya çıkmıştır. Bu yerel petrol zenginleri petrol arıtma ve petrol kuyularının işletilmesinden elde ettikleri gelirin çoğunu, Bakü sakinlerinin refahı ve mimari görünümünün iyileştirilmesi için harcamışlardır. Bu amaçla başta Polonyalılar olmakla birçok ülkelerden bir grup mimar Bakü'ye davet edilmiş ve farklı projeler yapılmıştır. Bu mimarlara ek olarak Ziverbey Ahmedbeyov ve Gafar İsmayilov gibi yerel mimarlar da başarıyla çalışmış ve birçok ev, konak ve kamu binaları yapmışlardır (Şekil 3.9) (Aliyev, 2013).

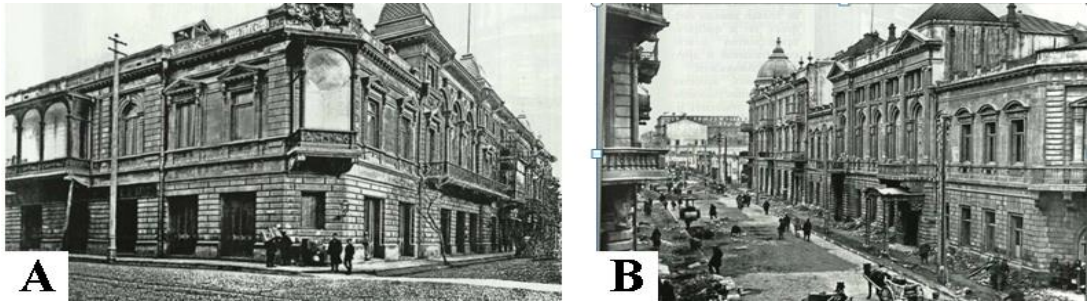


Şekil 3.9. Rus Çarlığı döneminde Bakü'de yapılmış özgün mimarlık örnekleri **A)**Alman mimar Robert Marfeld tarafından yapılmış Alexander Nevsky Katedrali **B)**Polonyalı mimar Kazimir Skureviç tarafından yapılmış Rothschild'in ofis binası şimdiki Azerbaycan Cumhuriyeti Başsavcılığı binası **C)**Polonyalı mimar İosif Ploşko tarafından gotik tarzda yapılmış M. Muhtarov'un sarayı şimdiki Saadet Nikâh Sarayı (Aliyev, 2013)

Bu dönemlerdeki binaların yapımında kullanılan mimari tarzlar ve yöntemler çok çeşitlidir. Genellikle mimarların profesyonelliğine değil, müşterinin isteklerine bağlı

olmuştur. Bakü'de "neo-rönesans", "neo-gotik" (ve farklı yönlerde), "neo-barok", "klasisizm", "ampir" ve "modern" tarzında binalar ortaya çıkmıştır. Aynı zamanda bazı binalar "mağrip mimarisi" denilen sahte oryantal üslupta inşa edilmiş, Şirvan-Abşeron mimarlık okulunun yerel sanatsal ve mimari üslubu yeniden anlaşılmaya çalışılmıştır.

Sonuç olarak, petrol patlamasının yaşandığı dönemde Bakü mimarisinin görünümü farklı şehirlerdeki tarzları ve yönleri ile kendini besleyerek organik olarak şekillenmiştir. Bunun sonucunda Rusya şehirleri arasında Bakü, özgün ve benzersiz bir görünüm kazanmış, "Doğu'nun Paris'i" ününü almıştır (Şekil 3.10) (Aliyev, 2013).



Şekil 3.10. Rus Çarlığı Döneminde Bakü'de yapılmış mimarlık örnekleri. **A)**Polonyalı mimar İosif Qoslavski tarafından klasik tarzda yapılmış H. Z. Tagıyev'in evi şimdiki Azerbaycan Ulusal Tarih Müzesi. **B)** 1900-1912 yıllarda yapılmış klasik tarzda yapılmış Krasnovodsky Caddesi yaşıyış evleri. Şimdiki S. Vurgun Caddesi. (Aliyev, 2013)

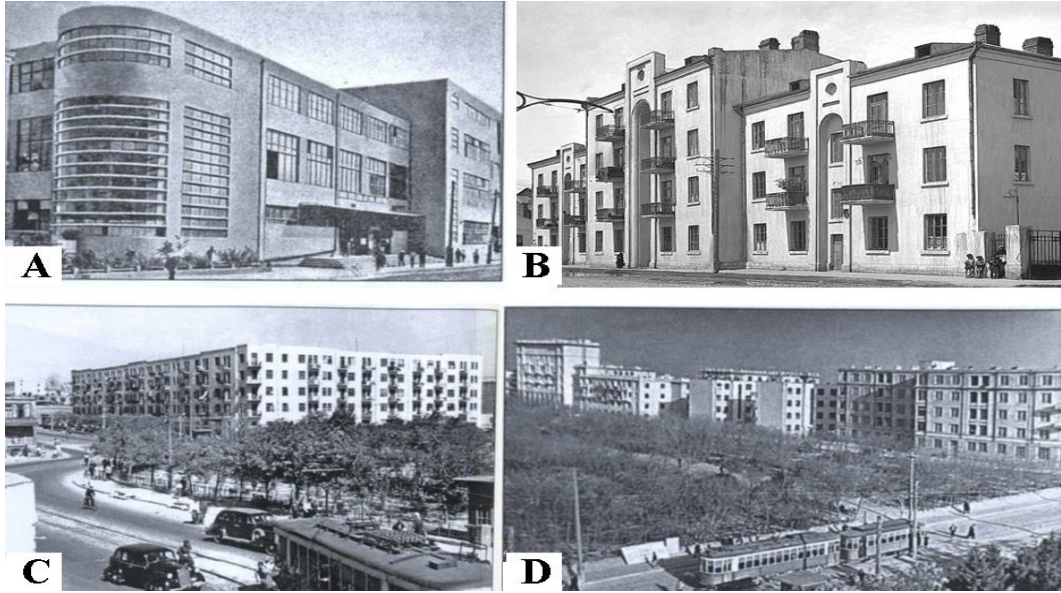
3.1.3. Sovyetler döneminde Bakü şehri

1918 yılında özgürlüğünü kazanmış Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti Hükümeti iki yıl sonra çökmüş ve Sovyet hükümeti kurulmuştur. Bu yıllarda, petrol endüstrisinin genç Sovyet devletinin ekonomisi için hayati önemini fark eden Rusya, Bakü şehri için bir sıra siyasi önlem almıştır. Sovyet Rusya'nın en iyi mimari güçlerinden olan mimari akademisyen A.Shusev, ve, A.Ivanitsky, L.Rudnev, A. Vesninve V.Vesnin kardeşler başta olmakla bir çok profesör Bakü'ye gönderilmiştir.

Bunun sonucu olarak Bakü'nün mimarisinde çok kısa sürede önemli değişiklikler yaşanmıştır. Bu seçkin mimarlar sayesinde, mottosu "ekonomi, kullanışlılık, güzellik" olan, sadelik ve özlülük gibi mimari formları ile dönemin ekonomik çıkarlarına uygun olan "konstrüktivist" mimari, Bakü'de geniş bir şekilde yer bulmuştur. Bu mimarlar,

Bakü şehrinin gelişimi için önemli olan kent planlaması gibi büyük projelerle birlikte, konstrüktivizm akımı doğrultusunda birçok bireysel konut, sanayi evleri ve kamu binaları da tasarlamışlardır (Aliyev, 2013).

Bu dönemlerde, şehrin tarihi merkezinde olduğu gibi, çevresinde de büyük kültür ve konut yapıları inşa edilmiş ve yeni toplu konutların temelleri atılmıştır. Petrol sahası işçilerine barınma sağlanmasına yönelik yeni yaşam alanları ve yeni kentler kurulmuştur. Aynı zamanda Bakü'de yeşil alanları önemli ölçüde artırma çalışmaları bu yıllarda olmuştur. Bunun nedeni binlerce Bakü sakininin zorunlu katılımıyla şehrin tarihi kesiminde ve yeni semtlerinde yoğun bahçelerin, parkların ve yeşil alanların kurulmasıdır (Şekil 3.11).

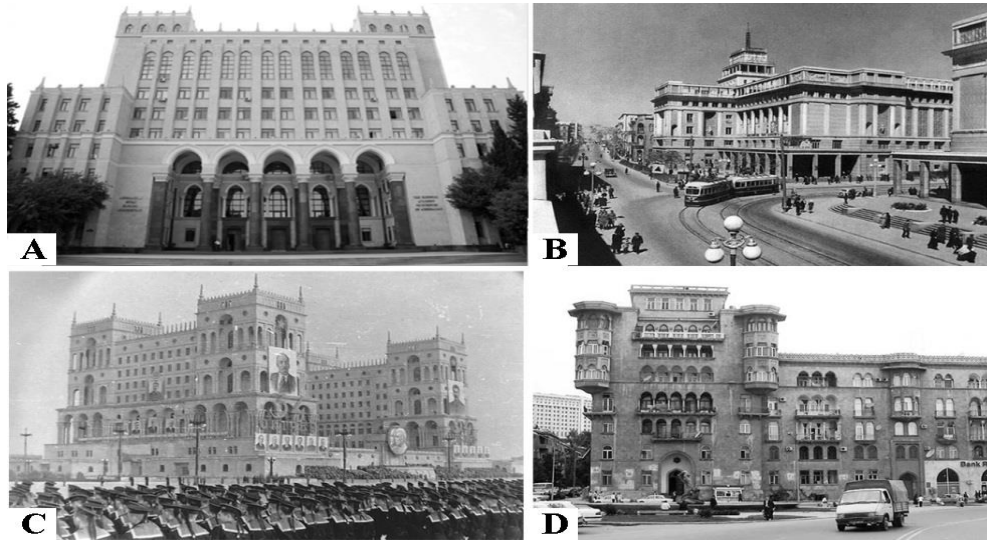


Şekil 3. 11. 1920-1935 yıllarında Bakü'de yapılmış konstrüktivizm mimarlığı örnekleri **A)** Fabrika mutfağı şimdi Sh. Alasgarova'nın adını taşıyan Doğum evi **B)** Kövkeb Seferaliyeva sokağında konut **C)** Konstrüktivizm tarzında "5 katlı" konut binası **D)** Şehrin dağlık kesiminde konstrüktivizm tarzında yeni yerleşim alanı. (Aliyev 2013)

Lenin'in vefat etmesi ile Stalin Sovyet rejiminin tek rehberine dönüşmüştür. Diktatörün zevki tüm Sovyet kültürüne yansımıştır. "Halk saraylarda yaşamalı" sloganı ortaya çıkmış, mimaride geçmişin muhteşem kemerli, dört köşeli ve başlıklı sütunlarla klasik akımı geri döndürmüştür. Yalnız konstrüktivizmden lüks Stalinizm tarzına geçiş hemen olmamış, 1932-1936 arasında formalite olarak "post-konstrüktivizm" denilen geçiş tarzı yer almıştır (Fetullayev, 2013).

Bu dönemin Bakü kenti için ayırt edici bir özelliği, yapılanmanın çoğunun şehrin merkezinde yer alması olmuştur. Burada şehir merkezindeki bir iki katlı binaların yükseklikleri artırılarak üç dört katlı binalara dönüştürülmüştür. Aynı zamanda, binanın komşu evlerle orantılılığının yanı sıra, mimari özelliklerin korunması ve oluşturulan mimari çerçeve ile uyumluluğu da dikkate alınmıştır.

Bu yıllar içinde M. Hüseyinov ve S. Dadashov gibi yerli mimarlar tarafından hem Sovyet mimarlığı ve hem de yerel mimarlığın öğeleri kullanarak başarıyla sentezlenmiş bir dizi kamu ve konut binaları yapılmıştır. Bakü'nün merkezi Azneft, Alimler evi konutu, M. F. Akhundov adına Devlet Kütüphanesi binası gibi binalarla zenginleştirilmiştir. Aynı zamanda Bakü'de tüm büyük resmi tatillerde yapılan büyük ölçekli gösteriler için yeni meydanlar kurulmuştur. Bunlardan en önemlisi L. Rudnev ve V. Muntz önderliğinde bir grup mimar tarafından tasarlanmış Azerbaycan SSC Hükümet Evi binası ve önündeki meydan olmuştur (Şekil 3.12) (Aliyev , 2013).



Şekil 3.12. 1935-1955 yıllarında Bakü'de yapılmış Stalinizm mimarlığı örnekleri **A)**M. Hüseyinov tarafından yapılmış Azerbaycan Milli Bilim Akademisi **B)**M. Hüseyinov tarafından yapılmış Nizami Sinema Merkezi **C)** L. Rudnev ve V. Muntz tarafından yapılmış Azerbaycan SSC Hükümet Evi binası ve önündeki meydan **D)** Bakü Alimler evi binası

İkinci dünya savaşında Sovyetler Birliği'nin faşizme karşı kazandığı zaferde Bakü'nün etkisi çok önemli olmuştur. Sovyet askeri ve nakliye havacılığı, neredeyse sadece Bakü petrol ürünleriyle faaliyet göstermiştir. Savaş döneminde Adolf Hitler, Bakü'nün petrol

sahalarının özellikle Siyah şehrin peşine düşmüştür. Hitler, 25 Eylül 1942'de başkente saldırma planlarını hazırlamış, geçen sert kış nedeni ile Alman birliklerinin saldırının durmasına neden olmuştur. Böyle ki, 1942'de Nazi Almanya'sının keşif uçağının güvertesinden çekilmiş Siyah şehrin görüntüleri günümüze kadar ulaşmıştır. (Şekil 3.13)



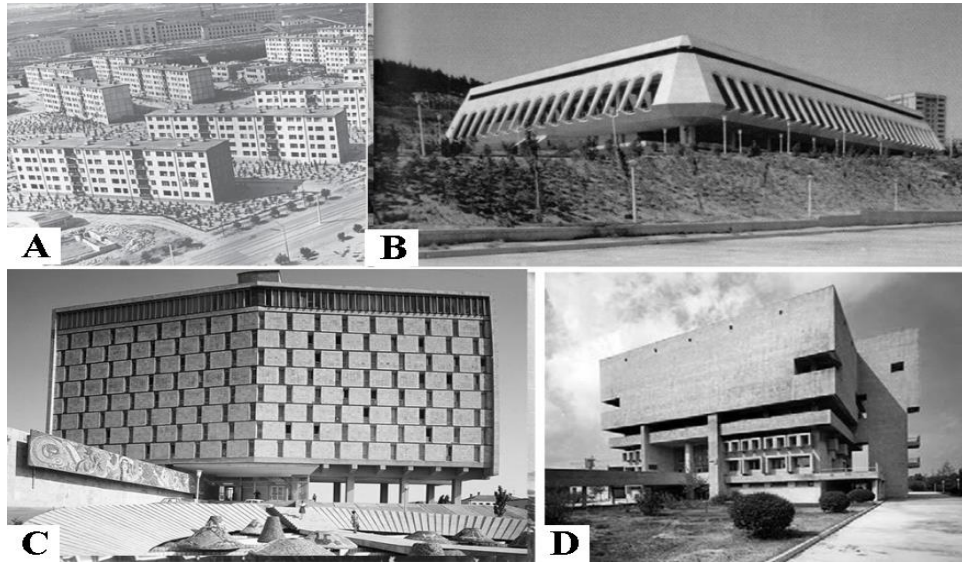
Şekil 3.13. 1942 yılında keşif uçağının güvertesinden çekilmiş Siyah şehrin görüntüleri

Bunlara rağmen ikinci dünya savaşı sonrasında birbiri ardına Urallar ve Volga arasındaki bölgesinde ve Obi nehrinin alt kısımlarındaki dev bataklıklarda yeni petrol kentleri kurulması ile petrol çağının lideri olan Siyah şehir Sovyetler için önemi eski önemini kaybetmeğe başlamıştır. Bununla birlikte bölgedeki fabrikalar çevresel düzenlemeler nedeni ile kent merkezinden uzaklaştırılmıştır. Böylelikle önemini kaybeden Siyah şehir bölgesi fotoğrafların bile bulunamadığı banliyö alanına dönüşmüştür.

1950'lerin ortalarında devlet kararlarında olan otoriterlik, mimarlıkta başka olumsuz sonuçlara yol açmıştır. Stalinist ampir akımına son verilerek SSCB Bakanlar Kurulu tarafından iki karar kabul edilmiştir. "Gelecekteki sanayileşme için önlemler, kalitenin iyileştirilmesi ve inşaat maliyetlerinin düşürülmesi" ve "tasarım ve üretimdeki

fazlalıkların ortadan kaldırılması " hakkında olan bu kararlar sadece mimari projelerin değil, aynı zamanda inşaat işlerinin de kalitesini önemli ölçüde azaltmıştır. Sovyetler Birliği artık halkının çoğunluğuna barınma sağlamak ve onlar için rahat yaşam koşulları yaratmak için aceleyle inşa edilen standart konutların inşasına başlamıştır. Böylelikle Bakü'de büyük beton panellerle tek tip inşa edilen dar ve rahatsız 9 katlı konut yapılarından oluşan yeni yaşam alanlarının sayısı hızla artmıştır. Bu durum tüm yeni kurulan alanların bir bütün olarak kimliksizleşmesine ve solgunluğuna yol açmıştır (Fetullayev, 2013).

Bakü'de yaşam alanlarında olan iyi ve kötü gelişmelerle birlikte şehir içi ulaşım için önemli bir olay 1967'de, Kafkasya'daki ilk metronun açılması olmuştur. Aynı zamanda, şehrin eski ve yeni ulaşım arterlerinin yeniden inşası için de pek çok çalışma yapılmıştır. Yeni otoyollar ve şehrin farklı bölgelerindeki kavşaklar üzerine köprüler inşa edilmiştir. 1960-1970'lerde kamusal binalar için basit, ekonomik, yeni bir endüstriye dayanan ve modern teknolojinin imkânlarını ifade eden yeni bir mimari tarz gelişmiştir. Bu binaların biçimsel özellikleri önceki döneme göre az detaylı ve sert olmuştur. SSCB'nin dağılması sonucunda sosyalizm mimari akımı da sona ermiştir (Şekil 3.14) (Ağazade ve İbrahimli, 2012).



Şekil 3.14. 1960-1990 yıllarında Bakü'de yapılmış sosyalizm mimarlığı örnekleri **A)** Büyük beton panel konut kompleksi **B)** İ. Hacıbeyov ve E. Emirhanov tarafından yapılmış Gülüstan düğün sarayı **C)** 1974 yılından B. Şulgin ve E. Melxisedekov tarafından yapılmış Karabağ oteli **D)** Bakü'de Azerbaycan SSC Tarihi Parti ve Parti Arşiv binası

3.1.4. Bağımsızlık sonrası Bakü şehri, Siyah şehrin köhneme süreci ve Beyaz şehrin doğuşu

1980'lerin ortalarında Sovyetler Birliği'nin son başkanı olan Gorbaçov'un tutarsız ve plansız politikası, etnik gruplar arasında birçok kanlı çatışma olayına yol açmıştır. Bunlardan en önemlisi 20 Ocak 1990 gecesi Sovyet birliklerinin Bakü'de şehir nüfusuna görülmemiş zulümler yapması ve insanları katletmesi olmuştur. 1991 yılında Azerbaycan cumhuriyetinin yeniden özgürlük kazanmasının ardından yaşanan Birinci Karabağ savaşı tüm cumhuriyet tarihinde büyük yaralar açmıştır. Bu savaş ülkeyi uzun süre kaos ve istikrarsızlık içinde bırakmıştır. Toprak bütünlüğü için savaştan bağımsız Azerbaycan, topraklarının beşte birini işgal eden komşu Ermenistan'ın tecavüzünün yol açtığı en ciddi sorunları çözmek zorunda kalmıştır. En zor konu ise, Dağlık Karabağ askeri çatışması sırasında evlerini terk etmek zorunda kalan ve neredeyse her şeyini kaybeden bir milyondan fazla sakinin barınma sorunu olmuştur. Bu insanların büyük çoğunluğunun Bakü'ye gelmesi, şehir nüfusunun plansız büyümesi, insanlara konut sağlamanın yanı sıra kamu hizmetleri, sosyal, ulaşım ve diğer hizmetlerin organizasyonunda bir takım sorunlar yaratmıştır. Bununla birlikte özgürlüğün kazanılması ile birlikte Sovyetler Birliği ile bazı eski cumhuriyetler arasındaki ekonomik bağların kopması Bakü'deki fabrika ve tesislerin, tüm endüstriyel potansiyelini kaybetmelerine ve kapanmalarına neden olmuştur.

1994 yılında Haydar Alirıza oğlu Aliyev'in Cumhuriyetin liderliğine dönüşü ve halk tarafından cumhurbaşkanı seçilmesi Cumhuriyetteki iç siyasi durumun istikrara kavuşması ve büyük uluslararası petrol yatırımlarının çekilmesi için koşullar yaratmıştır. Bu gelişmeler başta Türk yatırımcı inşaat şirketleri olmak üzere yabancı şirketlerin Azerbaycan'da daha çok konut inşasına neden olmuştur. Bu dönemde inşa edilen konutların mimarisi önceki dönemlerde inşa edilenlere göre farklılıklar göstermiştir. 1990 sonrası yıllarda yapılan yeni yapılarda malzeme seçimi daha serbest hale gelmiş, böylece konutların dış cepheleri daha zengin bir sanatsal ruha sahip olabilmıştır (Şekil 3.15).

2000'li yıllardan itibaren, Bakü'de geniş ölçekli 16-22 katlı yapılarının yapımı başlamıştır. Geniş ölçekli konut yapılarının inşa edilmeye başlaması pozitif bir gelişme

olsa da, mimari çözümlerlerde birçok örnekte standartların dışına çıkılması, evlerin birbirlerine çok yakın inşa edilmesi, şehir planlama düzenlemelerine uyulmaması, çevresi ile dil birliğine dikkat edilmemesi gibi negatif yönleri de olmuştur (Kasımov, 1994).



Şekil 3.15. 2000’li yıllarda Bakü’de yapılmış konut bina örnekleri **A)** Mimar N. İmamaliyev tarafından yapılmış Gülüstan konut binası **B)** Rönesans Sarayı yaşam kompleksi **C)** Yeni hayat konut binası **D)** Grand hayat yaşam kompleksi

Petrol sanayisinde olan gelişmelerle birlikte son yıllarda Bakü, bir dizi önemli uluslararası etkinliklere ev sahipliği etmiştir. Bunlardan en önemlileri 2012 yılında Eurovision Şarkı Yarışması, 2015 yılında İlk Avrupa Olimpiyat Oyunları ve 2017 yılında İslami Olimpiyat Oyunları olmuştur. Tüm bu sosyal etkinlikler sonucunda

Bakü’de Kristal Holl konser salonu, Olimpik stadyum, Jimnastik stadyumu, Su İdman Salonu gibi önemli yeni yapılar inşa edilmiştir (Şekil 3.16) (Nağıyev ve Hüseyinov, 2013).



Şekil 3.16. 2000’li yıllarda Bakü’de yapılmış kamusal bina örnekleri **A)** Bakü Kristal Holl konser salonu **B)** Jimnastik stadyum **C)** Olimpik stadyum **D)** Su İdman Salonu (Nağıyev ve Hüseyinov, 2013)

Bakü’de son yıllarda ortaya çıkan modern yapılaşmaya diğer örnek Zaha Hadid’in “Haydar Aliyev Sanat Merkezi olmuştur. Sanat merkezi, şehir silüetinde yer alarak kendi konumunu güçlendirmiştir. Ayrıca son yıllarda Arap Emirliklerinin yapılarıyla rekabete girebilecek binalar yapmak düşüncesi ile yapılan Bakü bulvarında birçok simgesel yapılara da imza atılmıştır. En baskın örneği ise “Flame Towers” yapısı olmuştur. 39 katlı ve üç büyük kitleden oluşan bu yapı, şehrin her noktasından görülebilmektedir. Diğer bir örnek Koreli mimarların büyük otel projesi olmuştur (Şekil 3.17).



Şekil 3.17. Bakü şehrinde yapılmış simgesel yapılar **A)** Zaha Hadid tarafından yapılmış Haydar Aliyev Kültür merkezi **B)** Bakü Alev kuleleri **C)** Hilal Kule otel binası

Genel olarak bakıldığında Bakü şehrinin son 20 yıllık mimarisinde belirli bir standart ya da stil olmamıştır. Bu dönemdeki yapıların cephe biçimlenişleri mimarların yaratıcılığına göre şekillenmiştir. Günümüze yakın dönemde inşa edilen yapıların cephelerinin teknolojinin vermiş olduğu imkânlar çerçevesinde farklılaştığı gözlenmiştir. Aynı zamanda hızlı gelişim Bakü şehri içinde olan sanayi alanlarının şehir dışına çıkarılmasına ve atıl kalan boş alanların değerlendirilmesine neden olmuştur. Bu tür projelerden en büyüğü Bakü beyaz şehir projesidir. Beyaz şehir projesi eski sanayi alanlarının yeni şehir merkezine dönüştürülmesi ile birlikte yapılan yeni binalarda planlı bir gelişme, genel bir mimari dil birliğinin olması ve mimari standartlara dikkat edilerek yapılması gibi olumlu beklentiler içermiştir.

Aynı zamanda hızlı gelişim, Bakü şehir merkezinde olan banliyö alanlarına dönüşmüş eski sanayi alanlarının değerlendirilmesine neden olmuştur. Bu tür bölgelerden en büyüğü Bakü Siyah şehir bölgesi olmuştur. 1950 yıllarından eski önemini kaybeden Siyah şehir bölgesi 2000 yıllarına kadar çevresel durumu kötü olan banliyö alanı olarak kalmıştır. Bu yıllar boyunca eskiden sanayi fabrikalarından çıkan petrol atıkları bölgeden temizlenmemiştir (Şekil 3.18-21)



Şekil 3.18. Dönüşüm öncesi Siyah şehir bölgesi



Şekil 3.19. Dönüşüm öncesi Siyah şehir bölgesi atıl kalan sanayi binaları



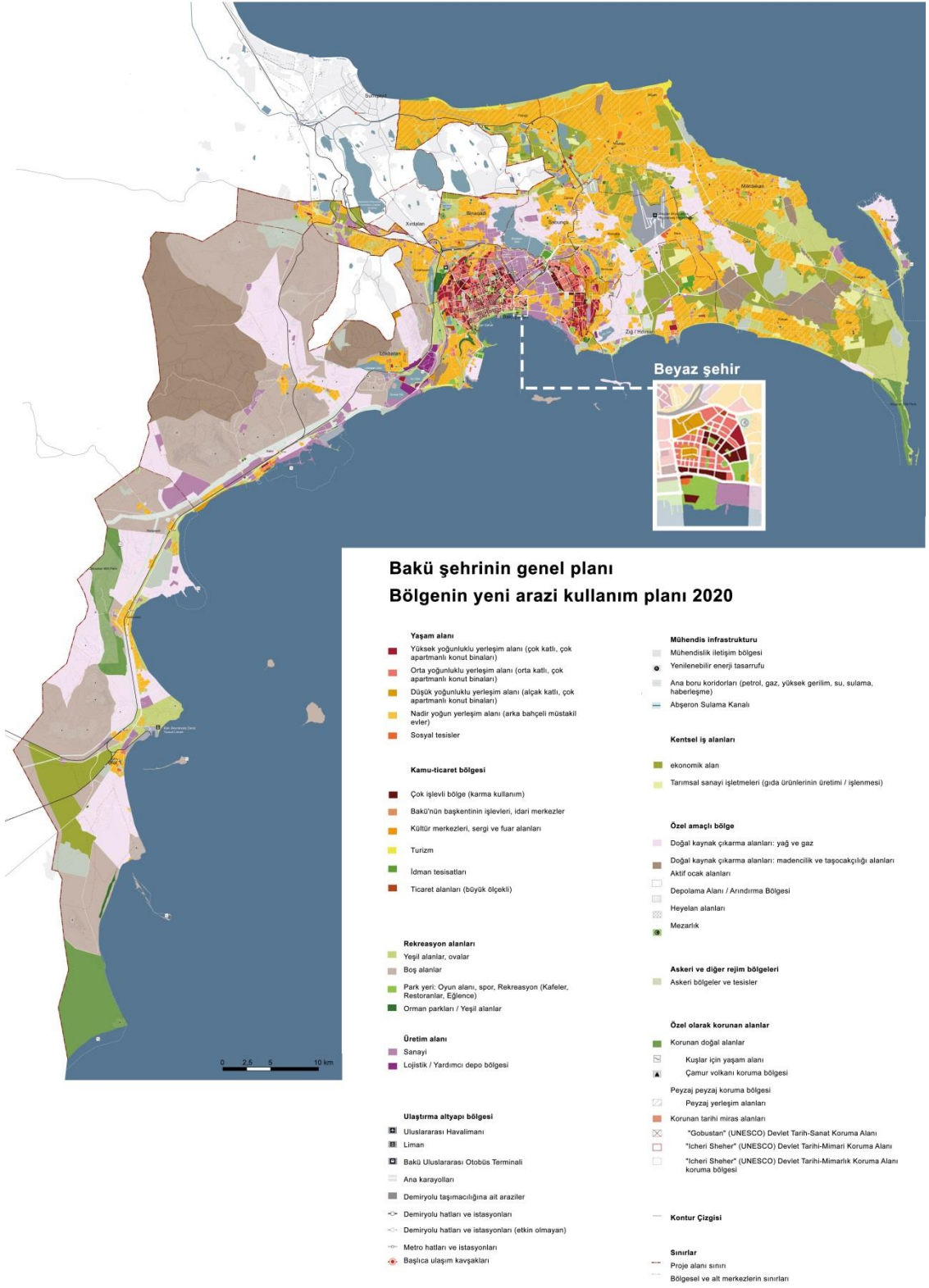
Şekil 3.20. Dönüşüm öncesi Siyah şehir bölgesinde petrol atıkları



Şekil 3.21. Dönüşüm öncesi Siyah şehir bölgesinde yaşam alanı

3.1.5. Bakü şehrinin genel planı 2040

Bakü kentinde sosyo-ekonomik ve fiziksel açıdan yaşanan bu gelişmeler kentin geleceğe yönelik bütüncül bir planının yapılmasını gerektirmiştir. 2019 yılından hazırlanmaya başlanan Bakü şehrinin genel planı 2020 yılının Aralık ayında tamamlanmıştır. Genel plan doğrultusunda kısa, orta ve uzun vadeli hedefler belirlenmiştir. Kısa vadeli hedeflerin 2020-2027 yılları arasında, uzun vadeli hedeflerin ise 2040 yılına kadar tamamlanması planlanmıştır (Şekil 3.22) (Anonim, 2022)



Şekil 3.22. Bakü şehrinin genel planı arazi kullanım haritası (Anonim, 2022)

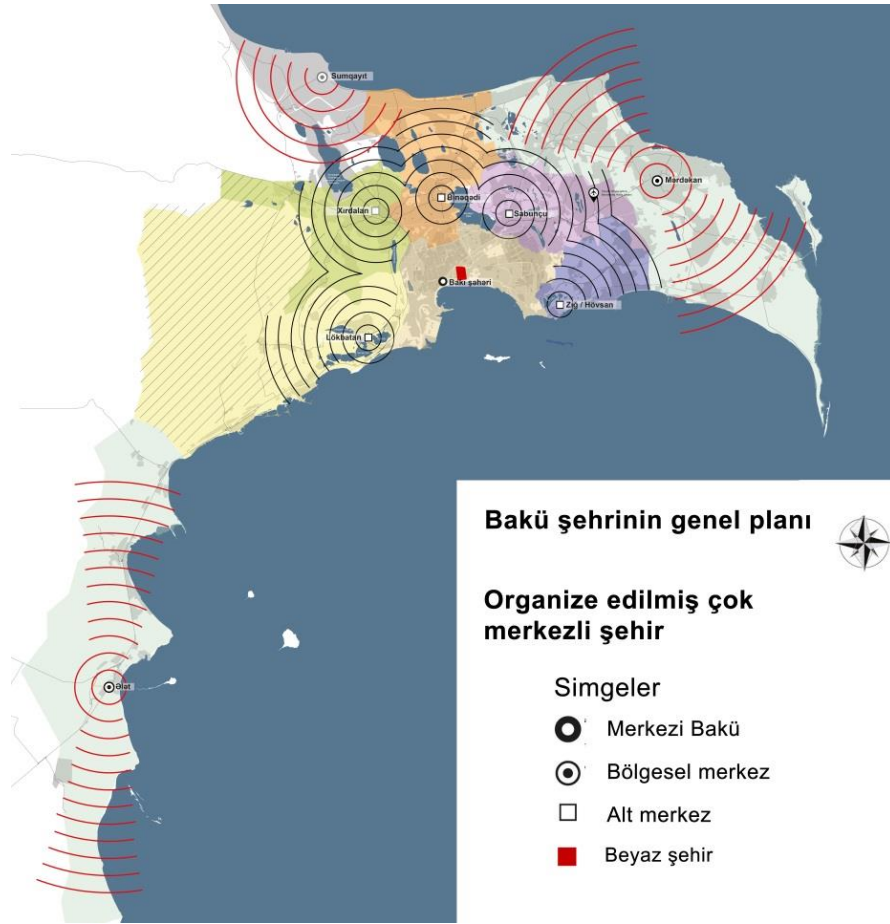
Bakü şehrinin 2020-2040 için 20 yıllık bir dönemi kapsayan genel planı 4 öncelikli hedef temelinde hazırlanmıştır. Bu hedefler ve alt başlıklar aşağıda gösterilmiştir.

1. Şehrin dayanıklı gelişimi:
 - Çok merkezlilik ve yeni alt merkezlerin oluşturulması
 - Alt merkezlerin çok işlevli bir çekirdek olarak biçimlendirmesi
 - Fırsat eşitliğinin ve kapsayıcılığının sağlanması
 - Toplu taşımanın önceliği
 - Altyapı desteğinin eşzamanlı gelişimi.
2. Kentsel ve çevresel yenilenme:
 - Gelişmiş bir kamusal alan sisteminin yaratılması
 - "Temiz şehir" yaklaşımlarının uygulanması
 - Ekolojiye sürekli dikkat edilmesi
 - Arazi kullanımına kapsamlı bir yaklaşım sağlanması.
3. Kentin mimari imajına ve tarihi mirasına özen:
 - Mahalle ölçeğinde planlama ve uygun mimari çözümler sağlanması
 - Tarihi mirasın korunması
 - Kültürel hayatın gelişmesinin sağlanması.
4. Kent için yeni bir konsept geliştirme:
 - Modern endüstrilerin ve yeni sektörlerin yaratılması
 - Bakü'nün bölgenin en iyi turizm merkezi olması
 - Kültürel etkinliklerin teşvik edilmesi
 - Yaratıcı ve neo-geleneksel endüstrilerin desteklenmesi
 - Hizmetlerin dijitalleştirilmesi
 - Kentin ve ülkenin uyumlu gelişmesinin sağlanması.

Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi doğrultusunda oluşturulacak Bakü şehir merkezleri aşağıdaki kategorilere ayrılmıştır (Şekil 3.23).

- Merkez Bakü (Merkezi Planlama Bölgesi), başkent Bakü için özel ve uzmanlaşmış kentsel hizmetler ve üst düzey kültürel tesisler sağlayarak ekonomik ve idari bir merkez olarak hareket edecektir.

- Bölgesel Merkezler (Alat, Mardakan ve Sumgayıt), Merkez Bakü'nün bölgesel analogları rolünü oynayacak ve etki alanlarında yüksek kaliteli kentsel hizmetler sunacaktır. Bölgesel kentsel merkezler, mevcut / planlanmış ulaşım altyapısı aracılığıyla Merkez Bakü'ye bağlanmaktadır. Bu merkezlerin kentsel genişleme veya nüfus artışı için yeterli bölgesel kapasiteye sahip olması beklenmektedir.
- Alt merkezler (Lokbatan, Binagadi, Sabunchu, Zyxh / Hovsan ve Khirdalan) Merkez Bakü sınırları içinde yer alan stratejik öneme sahip merkezler olarak, çevrenin farklı yönlerinden şehir merkezine giriş kapısı görevi göreceklerdir. Bu merkezlerle iletişim etkin bir toplu taşıma sistemi ve karayolları ile sağlanacaktır. (Anonim, 2022)



Şekil 3.23.Bakü şehir genel planı-organize edilmiş şehir merkezleri (Anonim, 2022)

Genel planın hedeflerinde görüldüğü gibi şehrin dayanıklı bir şekilde geliştirilmesi, şehir çevresinde kentsel dönüşümün gerçekleştirilmesi, şehrin mimari mirasının korunması ve kent için yeni bir konsept geliştirilmesi doğrultusunda ve merkez Bakü'nün güçlendirilmesi bağlamında karma kullanımla desteklenmiş farklı yoğunlukta konut alanlarını içeren Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin geliştirildiği ve uygulandığı görülmektedir.

3.2. Bakü Beyaz Şehir Kentsel Dönüşüm Projesi

Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, "2006-2010 yıllarında Azerbaycan Cumhuriyeti'ndeki çevre durumunu iyileştirmek için kapsamlı eylem planını" onaylayan bir kararname yayınlamıştır.(Ek 5) Bu kararnamenin uygulanması kapsamında, Bakü Şehri Yönetim Kurulu başkanı H. Abutalibov'un 11 Haziran 2007 tarihli emrine göre, bundan böyle Beyaz şehir olarak anılacak olan Kara Şehir'in restorasyonu ve geliştirilmesi hakkında bir karar alınmıştır. Bakü Şehri Yönetim Kurulu altında Mimarlık ve Şehir Planlama ana bölümü 20 Mayıs 2010 tarihinde ve Azerbaycan Cumhuriyeti Şehir Planlama ve Mimarlık Devlet Komitesi ise 21 Haziran 2010 tarihinde Beyaz şehir genel planını onaylamıştır. Beyaz şehri modern bir merkez olarak, yeni bir konseptle tamamen değiştirmeyi ve böylece bölgeye yeni bir kimlik kazandırmayı hedeflemişlerdir.

Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin ilk aşaması 221 ha araziye kapsamaktadır. Projenin en önemli amacı, Siyah şehrin ekolojik durumunu iyileştirmek ve bölgeyi Bakü'nün yeni merkezi haline getirmektir. Bu yüzden de Siyah şehrin ismi kentsel dönüşüm sonucu değiştirilerek Beyaz şehir olarak adlandırılmıştır. Proje bittikten sonra Beyaz şehrin 50000 kişilik insana ev sahipliği yapması ve burada 48000 yeni iş imkânının yaratılacağı düşünülmüştür. Projede yalnızca Beyaz şehir değil tüm Bakü sakinlerinin kullanabileceği kamusal mekânlar tasarlanmıştır.

Beyaz şehir projesinin kendi web sitesinde projenin amaçlarını aşağıdaki gibi verilmiştir.

5. Kirlenmiş toprağın restorasyonu ve şu anda var olan çevre kirliliği faktörlerinin ortadan kaldırılması.
6. Şehir merkezinin yakın çevresinde faaliyetlerin yoğunlaştırılması ile mevcut altyapının kullanılması ve şehir dışındaki ekolojik açıdan hassas arazi alanlarına olan ihtiyacın en aza indirilmesi.
7. Özel taşımaya bağımlılığı azaltmak amacıyla ulaşım için metro istasyonlarının inşaatı ve deniz yolu taşıma sisteminin kullanımı ile insanlara alternatifler sunulması
8. Yayalar ve bisikletliler için uygun koşullar yaratmak amacıyla kentsel ve kamusal altyapının geliştirilmesi.
9. Yeni işyerlerinin, rekreasyon ve eğlence bölgelerinin oluşturulması için mevcut arazilerin verimli bir şekilde kullanılması, ayrıca kamuya açık tesislerin yerleşim bölgelerinde ve yakın çevresinde yerleştirilmesiyle yer değiştirme ihtiyacının önemli ölçüde azaltılması.
10. Bakü ve Azerbaycan ekonomisinin büyümesini ve çeşitlenmesini sağlayan yeni bir ufuk olması.
11. Mevcut yeşil alanların ve parkların restore edilmesi ve yenilerinin oluşturulması.
12. Sokaklar ve caddelerde yeşil alanları arttırarak, araç yollarında otomobiller tarafından oluşan kirliliğin olumsuz sonuçlarının en aza indirilmesi.
13. Büyüklük, hedef pazar ve değer bakımından farklılık gösteren farklı tipteki yaşam birimlerinin bir arada kullanılması, konut kümelenmelerinin kamu kümelenmelerine yardımcı olması

Bakü Beyaz Şehir projesinin baş danışmanı olarak İngiltere'nin mühendislik ve mimari tasarım şirketi Atkins görev almıştır. Projede Norman Foster tarafından kurulan mimarlık şirketi Fosters + Partners ve ticari alanların organizasyonunda geniş deneyime sahip Amerika Birleşik Devletleri'nin F + A Architects mimarlık bürosu da yer almıştır. Bunlarla birlikte kentsel dönüşüm projesine DLR Group, UN Studio, URAL Engineering Co Ltd, WSP Group, RTKL gibi yabancı mimarlık ve mühendislik şirketleri ile birlikte Konstruktor MMC gibi yerli ofisler de katılmıştır. Projenin ilk aşaması Beyaz Şehir alanınının 221 ha alanını kapsamış, daha sonra doğu ve batı yönlerinde genişletilerek 621 hektara kadar büyütülmüştür (Şekil 3.24-26).



Şekil 3. 24 Beyaz Şehir projesinin ilkin aşaması (221 hektar)



Şekil 3. 26. Kentsel dönüşüm projesi başlamadan önceki Siyah şehir 2008 harita görüntüsü (Google earth)

3.3. Bölüm Sonucu

Bu bölümde tez çalışmasının materyal ve yöntem kısmı tanımlanmıştır. Tezin ana materyali Bakü Beyaz şehir kentsel dönüşüm proje alanıdır. Yöntem olarak literatür araştırması yanında, alan çalışması kapsamında arşiv araştırması, fiziksel tespitler, sistematik gözlemler ve anket uygulaması gibi farklı veri toplama teknikleri bir arada kullanılmıştır. Literatür araştırması sonucu Bakü kent kimliğinin temel olarak 4 dönemde geliştiği ortaya çıkmıştır. Feodalizm olan ilk dönemde Bakü kalesi planlı yapısı ortaya çıkmıştır. Rus Çarlığı döneminde kale dışında yeni yaşam alanları oluşmuş ve 1870 yıllarında petrol patlaması ile Bakü kenti hızlı bir şekilde gelişmeye başlamıştır. Bu gelişim sonrası petrol zenginlerinin farklı şehirlerden mimarlar getirerek

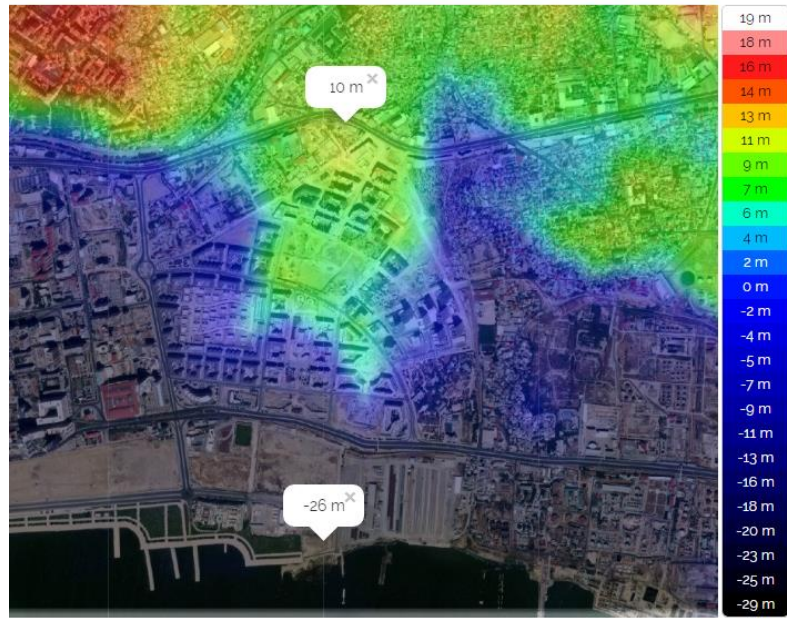
Bakü de binalar yaptırması sonucu kent Avrupai yeni bir kimlik kazanmıştır. Sovyetler döneminde ise Bakü kent mimarisi farklı 3 dönemden geçmiştir ki, konstrüktivizm, stalinizm ve sosyalizm olan bu dönemlerin her biri kent kimliğinde kendi izlerini bırakmıştır. Sovyetlerin dağılması ve Azerbaycan'da özgürlüğün kazanılması ile Bakü kentinde hızlı bir gelişim yaşamıştır. 2000li yıllardan sonra yapılan işlerle Bakü kentinin dünya kentleri arasında yer kazanmaya çalıştığı görülmüştür. Bu dönemde, Bakü kentine yeni bir kimlik kazandıran projelerden biri de Bakü beyaz şehir projesi olmuştur.

4. BULGULAR ve TARTIŞMA

Tez konusu kapsamında literatür araştırması, çalışma alanına yapılan ziyaretlerdeki fiziksel ve sosyokültürel gözlemler, tespitler Bakü Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesi kent kimliği bileşenleri açısından incelenmiş ve mevcut durum analiz sonuçları elde edilmiştir. Arşiv analizi, yerinde tespit ve gözlem yöntemleri ile gerçekleştirilen mevcut durum analizi ve kentsel dönüşüm sonrası Bakü Beyaz şehir kent kimliğini konu olarak yapılan anketler bu araştırmanın bulgularını oluşturmaktadır. Bütün bu araştırmalar sonucunda Bakü Beyaz şehrin kent kimliği incelenmiş ve onun Bakü kent kimliğine olan etkisi doğal, yapı ve sosyal çevresel bileşenler açısından değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme sonucu gelecekte yapılacak projeler için öneriler geliştirilmiştir.

4.1.1. Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin kent kimliği doğal çevre bileşenleri açısından incelenmesi

Bölgenin konumu ve topoğrafyası. Beyaz şehir doğal çevresel bileşenler açısından incelendiğinde denize doğru eğimli topoğrafyasının olduğu görülmüştür. Bölgenin Hazar denizine en yakın kısmı -26 metre, en uzak kısmı ise +10 metre deniz seviyesi yüksekliğinde yer almıştır. Beyaz şehirdeki en yüksek kot farkı 36 metre yüksekliktir. (Şekil 4.1).



Şekil 4.1. Beyaz şehrin topografik özellikleri

Denize doğru eğimli topoğrafyanın Beyaz şehrin planlanmasında büyük etkisi olmuştur. Denize yakın yerlerde yapıların büyük kısmının az ve orta katlı, denizden daha uzakta olan yapıların yüksek katlı olması düşünülmüştür. Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Beyaz şehir bölge yükseklikleri (Beyaz şehir,2021)

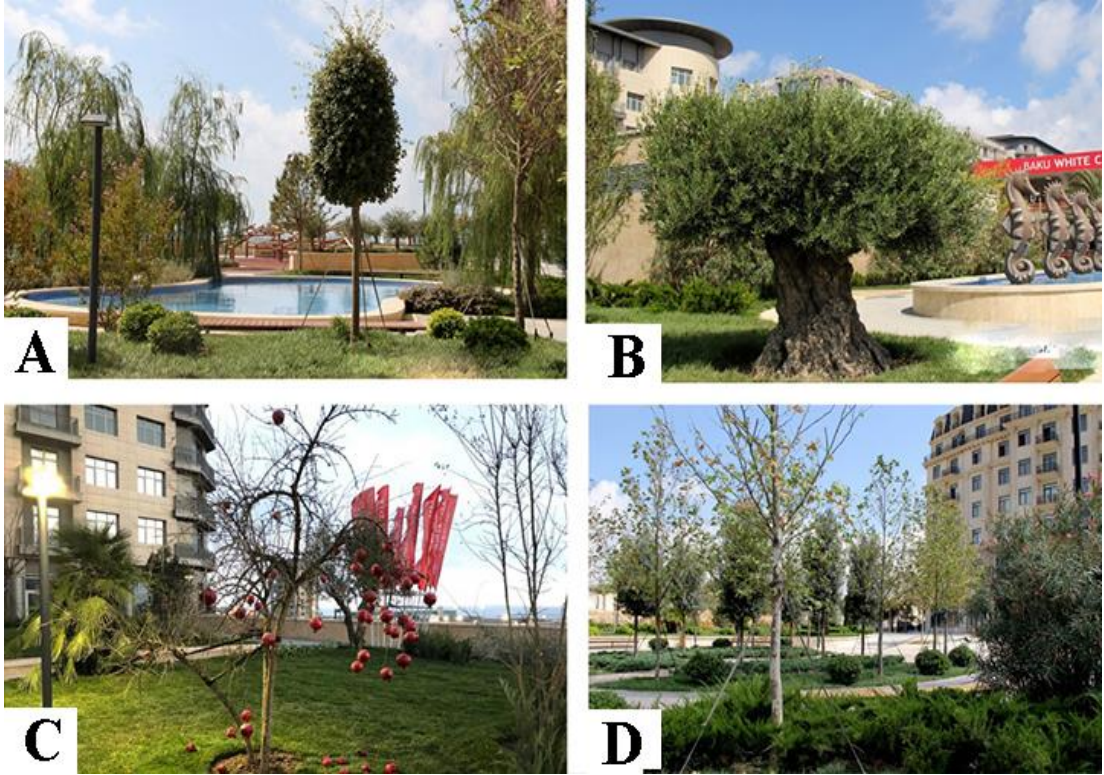
Ayrıca bölgenin coğrafi konumu ile ilgili olarak deniz kenarındaki avantajlarından yararlanarak sahil boyunca olan tarihi Bakü Bulvarı devam ettirilmiştir. Böylelikle insanları su ile buluşturacak mekânlar yaratılmış, Bakü kenti için en önemli kentsel alanlardan sayılan Bakü Bulvarının devamlılığı korunmuş ve 10 km daha uzatılmıştır. (Şekil 4.3).



Şekil 4.3. Beyaz şehir bulvarının tamamlanmış bölümü (Aliyev 2022 arşivinden alınmıştır)

İklim ve bitki örtüsü. Tüm Bakü iklim açısından bakıldığında, yazları sıcak ve nemli, kışları ise soğuk, kurak ve yıl boyu rüzgârlı geçiyor. Yıl içerisinde sıcaklık normalde 2°C ila 32°C arasında değişiklik göstermektedir.

Bitki örtüsü açısından ise Beyaz şehir dönüşüm projesinde toplam olarak 350 hektarlık peyzaj bölgesi yaratılması planlanmıştır. Bu peyzaj alanlarından en önemlisi Beyaz şehir bulvarı, Nizami parkı ve Çeşmeler meydanıdır. Yeşil alanlar incelendiğinde ağaçların bio-çeşitliliğine dikkat edildiği görülmüştür Böyle ki, yeşil kamusal alanlarda hem yerel, hem de dünyanın aynı iklimli farklı bölgelerinden getirilen çınar, köknar, çam, zeytin, mimoza, nar, cennet elması, hint leylak, agav, söğüt, golden rose, oleandr gibi ağaç çeşitleri dikilmiştir. Aynı zamanda bölgede eskiden olan zeytin ağaçları korunarak dönüşüm sonrası sayıları arttırılmıştır (Şekil 4.4).



Şekil 4.4. Çeşme meydanı A) Söğüt, meşe ve Hindistan leylağı ağaçları B) Yüzyıllık zeytin ağacı C) Nar ağacı D) Çınar (Aliyev 2021 arşivinden alınmıştır)

Bunlarla birlikte Beyaz şehirde yol kenarlarına ve kaldırımlara binlerce süs, meyve ağacı ve çalılar dikilmiştir. (Şekil 4.5).



Şekil 4.5. Yol kenarları ve kaldırımlarda dikilmiş ağaçlar **A)** Beyaz şehirde Paris evleri kısmında kaldırım boyunca oluşturulan yeşil alanlar **B)** Park bölgesinde kaldırım boyunca dikilen ağaçlar (Aliyev 2021 arşivinden alınmıştır)

Jeolojik yapı. Bölgede yapılmış en önemli işlerden biri Siyah şehrin kirli su ve petrol atıkları ile kirlenmiş topraklarının yenilenmesi olmuştur. Projenin ilk aşamasından başlayarak toplamda Siyah Şehirden 1 milyon metreküpten fazla kirlenmiş toprak çıkarılmıştır. Böylelikle tüm Beyaz şehir alanı 4 metre derinlikte kazılarak buraya getirilen yeni toprak katı ile değiştirilmiştir. Böylelikle çevresel açıdan bölge yaşanılabilir hale gelmiştir (Şekil 4.6).



Şekil 4.6. Kentsel dönüşüm projesi öncesi Siyah şehrin petrol atıkları ile kirlenmiş alanları (Beyaz şehir,2021)

4.1.2. Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin kent kimliği yapılı çevre bileşenleri açısından incelenmesi

Kentsel doku ve yoğunluk. Siyah şehrin ilk planlanmasında yollar grid sistemli olsa da, sanayi döneminden sonra ve eskime döneminde bu grid sistem bozulmuştur. Bölgenin zamanla bakımsız atıl alana dönüşmesi ile grid sistem daha organik bir şekil almıştır. Aynı zamanda Beyaz şehrin kentsel doku incelendiğinde de Siyah şehrin son dönemlerdeki izlerin korunduğu ve grid sistemle birlikte daha organik bir şekilde tasarlandığı görülmüştür (Şekil 4.7-4.9).



Şekil 4.7. Alanın sanayi dönemindeki grid yol çizgileri



Şekil 4.8. Alanın köhneme dönemindeki organik şekillenmiş yol çizgileri



Şekil 4.9. Alanın dönüşüm sonrası organik ve grid yol çizgileri

Kentsel sınırlar, manzara ve silüet. Bakü Beyaz şehir sınırlar açısından incelendiğinde alanın kuzeyde ve güneyde iki sınırı olduğu görülür. Güneydeki Hazar denizi sınırında sahil boyunca eski tarihi Bakü Bulvarı uzatılarak sahil boyunca devam

ettirilmiştir. Beyaz şehir bölgesinin kuzey tarafında olan diğer bir sınırı ise 8 şeritli Babek Caddesi olan ana yol hattıdır. Projenin ikinci aşamasında doğu ve batı yönlerinde olan gelişimin de bu sınırlar içinde yer aldığı görülmektedir (Şekil 4.10) (Şekil 4.11).



Şekil 4.10. Beyaz Şehir Hazar denizi ve Babek caddesi sınırları. (Beyaz şehir,2021)



Şekil 4.11. Beyaz şehrin gelecekteki sınırlar içindeki gelişimi (Beyaz şehir, 2021)

Aynı zamanda Bakü Hazar denizi kent sınırı boyunca Beyaz şehir bulvarının salınması, burada kente özgün simgesel yapıların yerleşmesi ve kent içinde yapılarıdaki kat yüksekliklerinin bir biri ile olan uyumu ile Beyaz şehre özgün bir siluetin oluşmasına çalışılmıştır (Şekil 4.12).

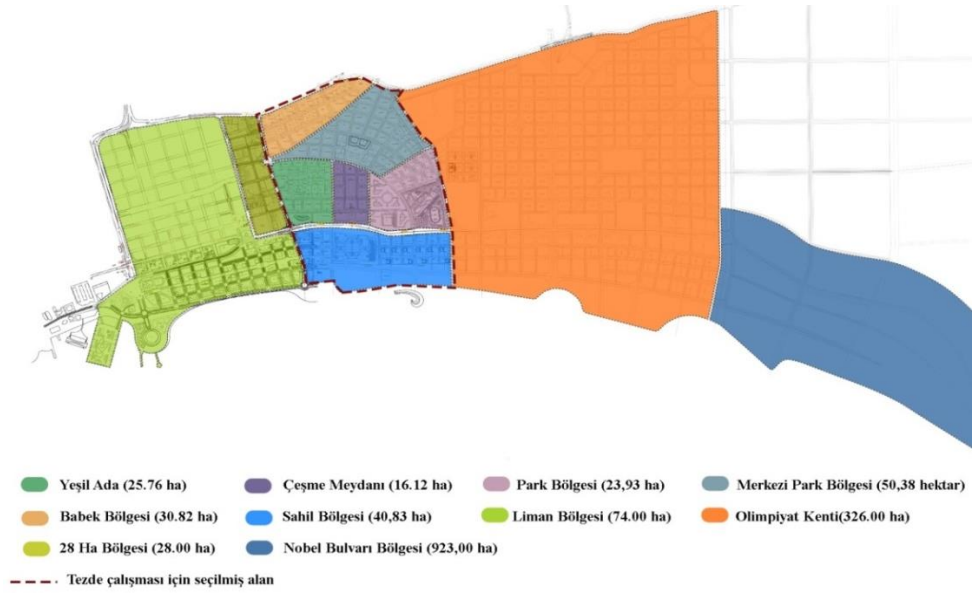


Şekil 4.12. Bakü Beyaz şehir silueti

Arazi kullanımı (işlev alanları). Kentsel dönüşüm projenin son halinde Beyaz şehir bölgeleri arazi kullanımı ile ilgili olarak on bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgelerin alanı ve işlevi ile ilgili bilgiler Çizelge 4.1de gösterilmiştir. Beyaz şehrin ikinci aşamasında geliştirilecek Liman, 28 hektar, Olimpiyat köyü ve Nobel bulvarı bölgeleri hala fikir projesi aşamasındadır (Şekil 4.13).

Çizelge 4. 1. Beyaz şehir projesinin 10 farklı bölgesi ile ilgili bilgiler

BÖLGELER	ALANI	TOPLAM İNŞAAT ALANI	İŞLEVİ
1. Yeşil Ada	25.76 hektar	306.634 m ²	Konut, ofis, ticari
2. Çeşme Meydanı	16.12 hektar	242.930 m ²	Konut, ofis, gıda, ticari, eğlence
3. Park	23.93 hektar	490.497 m ²	Konut, ofis, gıda, ticari, eğlence
4. Merkezi Park Mahallesi	50.38 hektar	1.139.075 m ²	Ofis konut, gıda, ticari, eğlence
5. Babek	30.82 hektar	542.428 m ²	Konut, ofis, ticari, eğitim
6. Sahil	40.83 hektar	890.000 m ²	Konut, ofis, gıda, ticari, eğlence
7. Liman	74.00 hektar	471.430 m ²	Konut, ofis, gıda, ticari, eğlence
8. 28 Hektar	28.00 hektar	638.300 m ²	Konut, ofis, gıda, ticari, eğlence, spor
9. Olimpiyat kenti	326.00 hektar	5.326.619 m ²	Konut, ofis, gıda, ticari, eğlence, spor
10. Nobel Bulvarı	923.00 hektar	15.081.194 m ²	Konut, ofis, gıda, ticari, eğlence, eğitim



Şekil 4.13. Beyaz Şehir kentsel dönüşüm projesinin bölgesel planlanması

Alan büyüklüğü dikkate dikkate alınarak tezde Beyaz Şehir kentsel dönüşüm projesinin sadece ilkin aşamasını kapsayan Yeşil Ada, Çeşme Medanı, Park, Merkezi Park, Babek ve Sahil bölgeleri seçilmiştir. Bu bölgelerin her birinin hem uyum içinde hem de özgün olduğu, her bölgenin kendine ait simgesel bir mimari ögesi olduğu Beyaz şehrin proje web sitesinde belirtilmiştir.

Yeşil ada. 25 hektar alanı kapsayan bu bölge Beyaz şehrin ilk tamamlanan ve insanlara sunulan bölgesi olmuştur. Bölge Metro çıkışının ve yeni Çeşme Meydanı'nın batısında yer almakta ve büyük kısmı orta yükseklikte Paris evlerinden oluşmaktadır. Bölgenin merkezinde Paris evleri ile çevrili Zeytin bağı villalar bölgesi yer almaktadır. Beyaz şehrin simgesi sayılan Beyaz şehir ana ofis binası da bu bölgede yer almaktadır. (Şekil 4.14).



Şekil 4.14. Yeşil ada bölgesi (Beyaz şehir,2021)

Çeşmeler Meydanı. Bölge ismini Beyaz şehrin en önemli kamusal alanlarından biri olan Çeşmeler Meydanından almıştır. 16,12 hektar alanı kapsayan bu bölge orta katlı binalarla çevrili, çeşmeler ve yeşil alanlarla süslenmiş bir yaya yürüme alanından oluşmaktadır. Aynı zamanda meydanda alışveriş merkezi ve halka açık büyük bir yeraltı otoparkı yapılmıştır (Şekil 4.15).



Şekil 4.15. Çeşme meydanı bölgesi (Beyaz şehir, 2021)

Park bölgesi. 23.93 hektar alanı kapsayan bölge kendi içinde birbiri ile uyumlu şekilde tasarlanmış üç farklı bölgeden oluşmuştur: Yüksek katlı konut binaları bölgesi, Knightsbridge binalar bölgesi ve Nizami parkı.

Merkezi Park Bölgesi. Beyaz şehir içinde 50,38 hektar alan ile en büyük bölgedir. Az katlı Paris evleri ve modern binalar ile birlikte merkezde yerleşen yüksek katlı 11 adet gökdelen grubundan oluşmaktadır. Beyaz şehrin simgelerinden birine dönüşeceği düşünülen Karabağ atları meydanı da bu bölgede yer almaktadır(Şekil 4.16).



Şekil 4.16. Merkezi Park bölgesi (Beyaz şehir, 2021)

Babek Caddesi Bölgesi. Önerilen konsept, halihazırda Babek caddesi boyunca var olan mobilya, araba, inşaat malzemeleri ve ekipmanlarının satışına yönelik mağazaların korunması ve kentsel dönüşüm sonrası yine ticari bir merkeze dönüştürülmesini sağlamaktır. Yapılması düşünülen konut ve ticari binalar 7 ve 20 kattan oluşmaktadır. Bölgenin yüzölçümü 30,82 hektardır ve planlanması Atkins mimari tasarım şirketi yapmaktadır (Şekil 4.17).



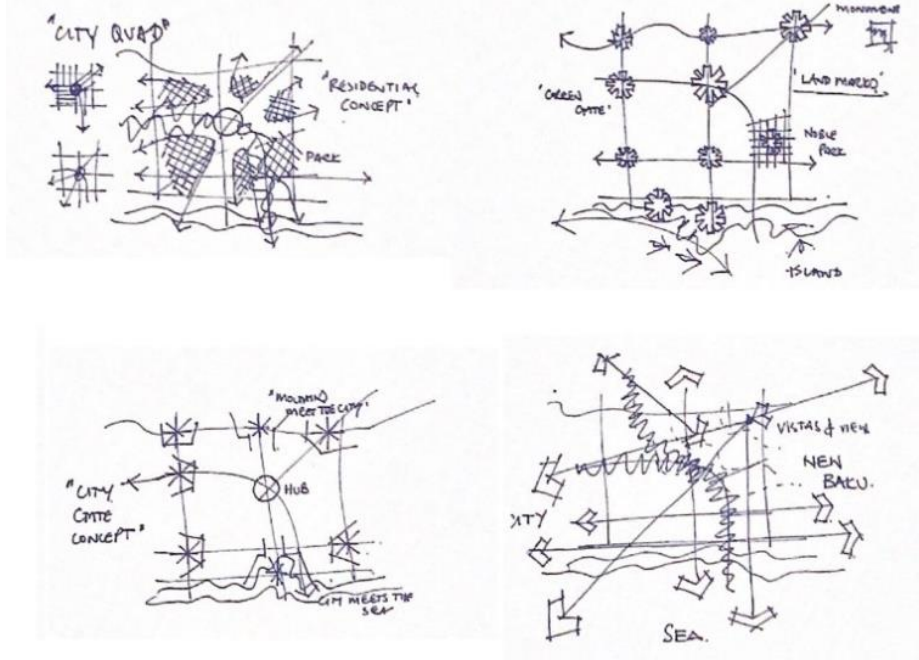
Şekil 4.17. Babek Caddesi Bölgesi (Beyaz şehir, 2021)

Sahil Bölgesi. Bölgenin Bulvara yakınlığı ve deniz manzaralı olması nedeniyle Nobel caddesinden Bulvara doğru kademeli olarak kat sayısını azaltılacak şekilde tasarlanmıştır. Bölgede çok sayıda ticaret ve çeşitli eğlence tesislerinin olması sebebiyle 7.000 araç kapasiteli halka açık bir otopark düşünülmüştür. 40,83 hektar alandan oluşan Sahil bölgesinde yapılacak olan binalar tasarım aşamasında olup, inşaat başlama tarihi bilinmediği için Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesi web sitesinde ve sosyal medya hesaplarında bu alanla ilgili net görüntü veya bilgi verilmemiştir (Şekil 4.18).



Şekil 4.18. Sahil Bölgesi (Beyaz şehir, 2021)

Ulaşım ağı. Beyaz şehir projesinin web sitesinde yayınlanan ilk eskiz çalışmalarına dikkat edildiğinde, yolların planlanmasında mevcut izlerin korunması ile birlikte, yapılacak olan merkezi odak noktaların ve landmark niteliğindeki yapıların da dikkate alındığı görülmüştür (Şekil 4.19).



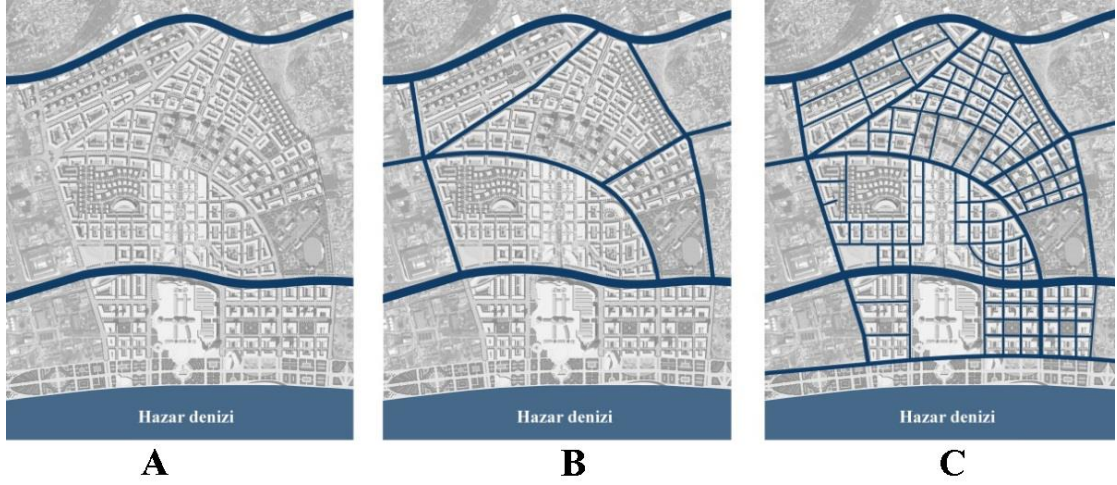
Şekil 4.19. Beyaz şehir ana plan eskizleri (Beyaz şehir,2021)

Bakü Beyaz şehir, tarihi şehir ve merkezini Ulusal Havalimanına bağlayan iki en önemli oto yol hattı üzerinde yer almaktadır. Bunlar Babek ve 8 Kasım (eski Nobel) caddeleridir (Şekil 4.20).



Şekil 4.20. Oto yollar üzerindeki Beyaz şehir konumu (Beyaz şehir,2021)

Bu iki oto yol dışında Beyaz şehri Bakü'nün diğer bölgelerine bağlayan 5 ana yol ve şehir içinde bölgeler arası hareketin sağlanması için ikincil yollar vardır. Binaların girişinde ise sadece burada yaşayan insanların girebileceği özel küçük sokaklar ve yaya alanları yapılmıştır. Bu yollarda çoğunlukla yerel erişim için düşük sayıda araç hareketi bulunmaktadır (Şekil 4.21).



Şekil 4.21. Beyaz şehir ulaşım ağları **A)**Oto yollar **B)** Ana caddeler ve şehir içi yollar. **C)** Ana caddeler, şehir içi ve bölgeler arası yollar (Beyaz şehir,2021)

Aynı zamanda yerleşim yerlerine girişler, kaldırım seviyesine yükseltilmiş yaya geçitleri şeklinde düzenlenmiştir. Yükseltmeler aynı zamanda park ve meydan kısımlarını birleştiren bölgelerde de yapılmıştır. (Şekil 4.22).



Şekil 4.22. Kaldırım seviyesine yükseltilmiş yerleşim yerlerine giriş ve ana yol örneği. (Aliyev 2021 arşivinden alınmıştır)

Aynı zamanda şehirde örnek sokak olarak bir kısımda bisiklet yolu yapılmış ve Beyaz şehir projesinin devamında tüm şehir boyunca bu yolların devamının yapılacağı belirtilmiştir (Şekil 4.23).



Şekil 4.23. Örnek olarak yapılmış bisiklet şeridi (Aliyev 2021 arşivinden alınmıştır)

Beyaz şehirde yayalara özgü yürüme yollarının yapılması düşünülmüştür. Bunlardan en önemlisi Karabağ At Meydanı'nın bulunduğu aynı adı taşıyan merkez cadde ile Babek Caddesinin birleştiği noktadan, Beyaz Şehir Bulvarı'na olan 2 kilometrelik engelsiz sokaktır. Bu sokak boyunca yüründüğünde Beyaz şehrin en önemli noktaları olan Karabağ Atları meydanı, Merkezi bölge, Çeşmeler meydanı, 8 kasım yaya köprüsü ve Beyaz şehir bulvarını görmek mümkündür (Şekil 4.24).



Şekil 4.24. 2 kilometrelik yaya sokağı (Beyaz şehir,2021)

Kamusal dış mekânlar ve aktiviteler. Beyaz şehir projesi incelendiğinde burada insanları buluşturabilecek 3 tip kamusal mekânların yapıldığı görülmüştür. Bunlar tüm Bakü şehri sakinlerinin kullanacağı bulvar, meydanlar ve yeşil kamusal alanlardır (Şekil 4.25).



Şekil 4.25. Beyaz şehri odak noktaları (Beyaz şehir,2021)

Bakü Beyaz Şehir Bulvarınının 33 hektarlık bir alanı kaplamış olan büyük kısmı 2015 yılında tamamlanmıştır. Burada yeni yeşil alanlar oluşturulmuş, farklı tür ağaç ve bitkilerle süslenmiş, aydınlatma ve oturma elamanları ile donatılmıştır. İleride buraya bir çocuk sineması, basketbol, voleybol ve iki futbol sahası yapılması planlanmaktadır.



Şekil 4.26. Bakü Beyaz şehir bulvarı gece görüntüsü (Beyaz şehir,2021)

Diğer önemli peyzaj alanı ise Beyaz şehir Çeşmeler meydanıdır. Bakü'nün merkezi kısmındaki mevcut Çeşmeler meydanına benzetme fikri ile yapılmış olan bu meydanda farklı tip çeşmeler, yeşil alanlar, çocuk oyun ve dinlenme alanları oluşturulmuştur (Şekil 4.27).



Şekil 4.27. Çeşme meydanı A) Meydanının uzaktan görüntüsü B) Çeşmeler C) Çocuk alanları D) Dinlenme alanları (Beyaz şehir, 2021)

Ayrıca Çeşmeler meydanında bazı kısımlarda zemin taşı olarak eskiden orada yer alan petrol fabrikalarının binalarındaki taşlar kullanılmıştır. Taşların çevresine bölgenin mevcut durumu ve eski kimliği ile ilgili bilgilendirici levhalar yerleştirilmiştir. Böylelikle dönüşüm sonrası bölgenin eski kimliğinden bazı izlerin korunmasına çalışılmıştır (Şekil 4.28).



Şekil 4.28. Beyaz şehirde eski fabrikalara ait olan taşlardan yapılmış park zeminleri ve bilgilendirici levha (Aliyev 2020 arşivinden alınmıştır)

Yeşil kamusal alan olarak ise Beyaz şehirdeki en önemli nokta tarihi Nizami parkıdır. Bu parkta eskiden petrol zenginlerinin malikâneleri ve dinlenme yerleri yer almıştır. Sovyetler döneminin son yıllarında bu binaların bazıları yıkılmış, dinlenme yerleri ise yangın sonucunda yok olmuştur. 2000 yıllarında çok ünlü olan Bakü Lunaparkı bu alanda konumlanmış, daha sonraları diğer eğlence merkezlerinin açılması ile kullanılmayan bu park işlevsiz hale gelmiştir (Şekil 4.29).



Şekil 4.29. Kullanışsız hale gelmiş eski Lunapark (Beyaz şehir,2021)

Dönüşüm projesi kapsamında 11,2 hektar park yeniden restore edilerek 2021 yılının aralık ayında insanların kullanımına verilmiştir Nizami parkında yeşil alanlarla birlikte dinlenme alanları, çocuk oyun alanı, spor alanı, çay bahçesi, farklı etkinliklerin geçirilmesi için amfi tiyatro ve flora ve faunaya sahip yapay göl bulunmaktadır. Ayrıca parkta eskiden mevcut yönetim binası ve açık sinema alanı restore edilmiştir. (Şekil 4.30). (Şekil 4.31).



Şekil 4.30. Beyaz şehir Nizami Parkı



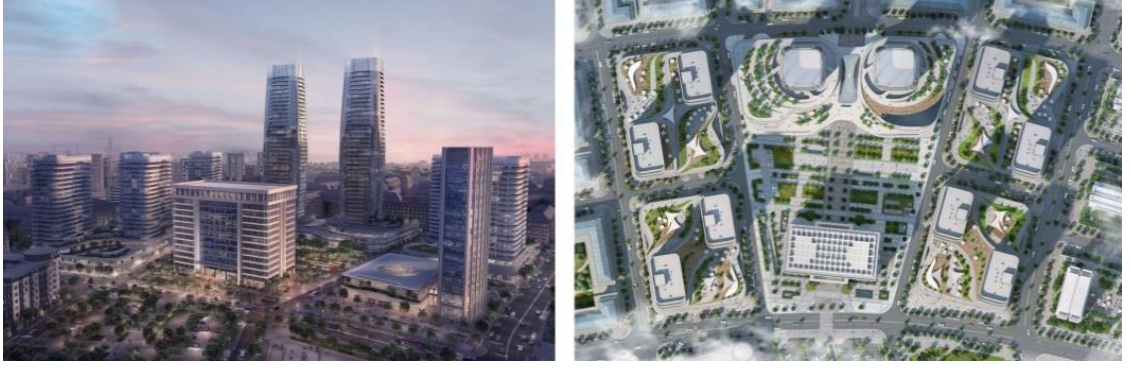
Şekil 4.31. Nizami parkında tasarlanmış farklı alanlar **A)** Çocuk alanı **B)** Restore edilmiş açık sinema salonu **C)** Yapay göl **D)**Amfityatro(Aliyev 2021 arşivinden alınmıştır)

Beyaz şehirdeki diğer odak noktası ise Zaman Meydanıdır. Gelecekteki Beyaz şehir metrosunun çıkışlarından biri burada bulunacak ve meydan çok sayıda özel yapım saatlerle süslenecektir (Şekil 4.32).



Şekil 4.32. Beyaz şehir Zaman meydanının görüntüleri (Beyaz şehir,2021)

Diğer metro giriş ve çıkışının yer aldığı meydan, Merkezi park bölgesinde 11 yüksek katlı gökdelen grubunun oluşturduğu bölgede yer almaktadır. Buranın bir iş merkezi olarak tüm Bakü şehri için önemli bir nokta haline geleceği düşünülmektedir (Şekil 4.33).



Şekil 4.33. Merkezi park iş meydanı (Beyaz şehir,2021)

Merkezi park İş meydanının kuzey kısmında ise Karabağ atlarının heykelleri ile süslenmiş bir meydan tasarlanmıştır. Bu meydanın merkezinde yer alan 7 attan oluşan heykel grubu ve her daim yeşil ağaçlarla dekore edilmiştir. Karabağ atlarının Beyaz şehir bölgesinde yer alması Karabağ bölgesinin Azerbaycan'ın ayrılmaz bir parçası olmasını simgelemektedir. Meydanda tamamlama işleri devam etmektedir. Şu an için Karabağ atlarının yerine maket kullanılmış, proje tamamında heykeller ilave edilecektir. (Şekil 4.34) (Şekil 4.35).



Şekil 4.34. Karabağ atları meydanı (Beyaz şehir,2021)



Şekil 4.35. Karabağ atları meydanı at heykelleri (Aliyev 2021 arşivinden alınmıştır)

Yapılar ve mimari özellikler. Beyaz şehirde yapılmış yeni yapılar incelendiğinde 6 farklı çeşit mimari yapı bölgesinin kurulduğu görülmüştür. Bunlardan ilki Paris şehrinden esinlenerek yapılmış Paris konut yapılarıdır. Proje web sitesinde esinlenmenin nedeninin Bakü şehrinin eskiden Sovyetlerin Paris'i şeklinde isimlendirilmesi fikri olduğu belirtilmiştir. Böylelikle Beyaz şehirde klasik cepheleri, balkon ve çatılarıyla Fransız evlerine benzeyen orta katlı Paris evleri tasarlanmıştır. Bu binalar yerel malzeme olan agray taşı ile kaplanmıştır. Paris evlerinde binaların cephe tasarımlarına yerellik katılması için bazı küçük mozaik eklemeler yapılmıştır (Şekil 4.36-4.39).



Şekil 4.36. Beyaz şehir bölgesindeki Paris evleri (Aliyev 2020 arşivinden alınmıştır)



Şekil 4.37. Paris, Fransa'nın merkezinde bir cadde



Şekil 4.38. Paris evlerindeki cephe detayları (Aliyev 2021 arşivinden alınmıştır)



Şekil 4.39. Paris evlerindeki cephe detayları (Beyaz şehir,2021)

Paris evleri ile birlikte Beyaz şehirde Knightsbridge bölgesinde cepheleri ve çatı formları tarihi Londra mimarisinden esinlenerek tasarlanmış binalar da yer almıştır. Buradaki binaların merkezinde dairesel formda yeşil alanlar ve heykellerle süslenmiş bir meydan yapılmıştır. Aynı zamanda her binanın avlusunda bina sakinlerinin özel kullanımı için kamusal alanlar kurulmuştur. Binaların cephe tasarımında malzeme olarak yerli ağlay taşı ve kırmızı tuğlalar kullanılmıştır. Londra şehrinden esinlenerek yapılmış olan bu binalar ile Beyaz şehir bölgesinde Avrupai sokaklar oluşturulmuştur. Bu da kente özgün olmayan, yapay bir kimlik kazandırmıştır. Bu alanlar Bakü ve Beyaz şehir sakinleri tarafından beğenilse de, yerel mimarlar tarafından eleştirilmiştir. Kent içinde Avrupa tarzı bölgelerin tasarlanması tarih boyunca Bakü'nün farklı şehirlere esinlenerek şekillendiği fikrinin hala devam ettiğinin göstergesidir (Şekil 4.40-4.42)



Şekil 4.40. Park bölgesinde bulunan Knightsbridge binaları (Beyaz şehir,2021)



Şekil 4.41. Beyaz şehir Knightsbridge binaları (Beyaz şehir,2021)



Şekil 4.42. Londra Knightsbridge binaları

Orta katlı binalar ile birlikte Beyaz şehrin merkezi kısımda 1-2 katlı klasik tarzda bahçeli 30 adet villadan oluşan bir bölge kurulmuştur. Proje boyutunda villalar mahremiyet ve güvenlik nedeni ile Yeşil ada bölgesinden yeşilliklerle ayrıldığı görülse de, uygulama aşasında bu yeşillikler taş duvar sınırlarla değiştirilmiştir (Şekil 4.43-4.45)



Şekil 4.43. Yeşil ada bölgesindeki Villalar (Beyaz şehir,2021)



Şekil 4.44. Yeşil ada bölgesindeki Villalar (Beyaz şehir,2021)



Şekil 4.45. Yeşil ada bölgesindeki taş sınırlar (Aliyev 2020 arşivinden alınmıştır)

Çeşmeler Meydanı bölgesinde yer alan konut binaları, Yeşil ada ve Knightsbridge bölgesindeki binalardan farklı olarak daha modern cephe tasarımlara sahiptirler. Bu binalar Beyaz şehre daha çağdaş bir kimlik katmaktadır. Orta katlı konut binaları yerel uzmanlarla birlikte Atkins şirketi tarafından yapılmıştır. Bu binalar, avlulu şekilde tasarlanmış ve merkez kısımda bina sakinlerine özel kamusal alanlar ve araba park yerleri oluşturulmuştur. (Şekil 4.46) (Şekil 4.47).



Şekil 4.46. Çeşme meydanı modern konut binaları (Aliyev 2020 arşivinden alınmıştır)



Şekil 4.47. Çeşme meydanı modern konut binaları (Aliyev 2020 arşivinden alınmıştır)

Beyaz şehirde orta katlı binalarla birlikte Merkezi Bulvar Sokağı boyunca dizilmiş 20 katlı yüksek konut binaları yapılmıştır. Binaların cepheleri birbirleri ile uyumlu şekilde modern bir stilde geliştirilmiştir. Binalar aralarındaki mesafe şehir standartlarına uygun bir aralıkta kurulmuş ve her bir binanın Bakü manzarasını görebilecek ve tam güneş ışığı alabilecek şekilde konumlandırılmasına özen gösterilmiştir. Burada binalar çift ve tek blok kule halinde yapılmıştır. Binaların 3. katında tüm bina sakinlerinin kullanabileceği çocuk oyun, yeşil ve dinlenme alanları planlanmıştır (Şekil 4.48) (Şekil 4.49).



Şekil 4.48. Beyaz şehir Park bölgesinde bulunan yüksek katlı binalar alanı (Beyaz şehir,2021)



Şekil 4.49. Park bölgesindeki tek ve çift blok kule halinde binalar (Beyaz şehir,2021)

Ayrıca Beyaz şehrin merkezinde yerleşen yüksek katlı 11 adet gökdelen grubu da yer almaktadır . Beyaz şehirde farklı yükseklikteki bu on bir gökdelen grubu, ABD mimarlık firması olan CallisonRTKL tarafından tasarlanmıştır. Bu merkezin yabancı işletmeler için uluslararası standartları karşılayan bir iş yeri haline geleceği planlanmıştır. Bölgenin tümüyle farklı işletmeler, yeni rekreasyon alanları, restoran ve kafelerin yanı sıra ticari tesisler için fırsatlar sunacağı düşünülmektedir. Buradaki ofis binaları inşaatta yerel çevre değerlerini kilit faktör olarak dikkate alınarak, tasarım aşamasından itibaren BREEAM çevre sertifikasyon kuruluşu tarafından değerlendirilmiştir (Şekil 4.50).



Şekil 4.50. Merkezi Park bölgesinde iş merkezi gökdelenler grubu (Beyaz şehir,2021)

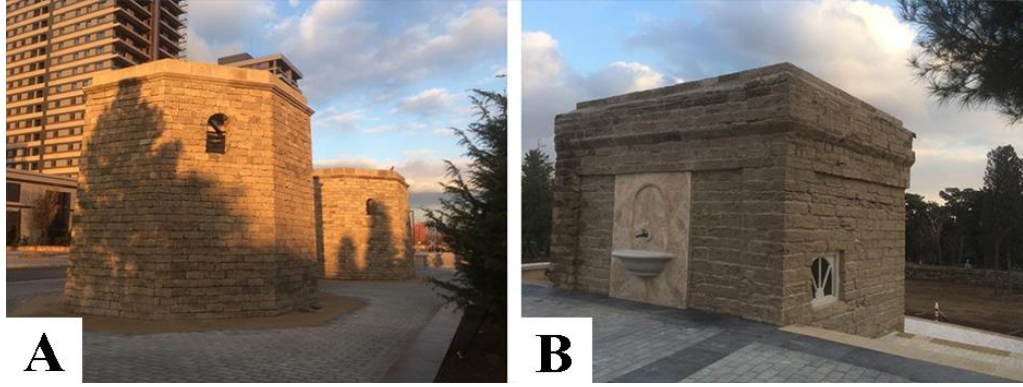
Bu altı çeşit mimari yapı dışında Beyaz şehir içinde farklı özgün mimarlığı sahip tekli yapılarda yer almaktadır. Bakü Merkezi ofis, Park Hill tower ve Nobel Plaza ofis binaları bu tür binalar sırasındadır.

Tarihi ve simgesel öğeler. Tarihsel gelişim açısından irdelendiğinde, dönüşüm öncesi burada sadece sanayi yapılarının olması ve köhneme sürecinde yapıların atıl duruma düşmesi nedeni ile dönüşüm projesi boyunca korunacak az yapı kalmıştır. Bu yapılardan biri olan Nobel kardeşlerin özel ikametgâhı, dönüşüm projesi sürecinde restore edilerek müzeye dönüştürülmüştür. Nizami parkında yer alan bina 19. yüzyılın sonlarında salınmıştır. Villa Petrolea müzesi dünyada İsveç ülkesinde yer alan müzeler dışında Nobel ailesine adanan ilk müze olmuştur. Müze petrol temasına adanmıştır ve Nobel ailesi tarafından kullanılan eşyaları barındırıyor (Şekil 4.51).



Şekil 4.51. Restore edilmiş Nobel kardeşleri malikânesi Villa Petrolea (Aliyev 2021 arşivinden alınmıştır)

Bununla birlikte Beyaz şehrin eski sanayi kimliğinden izlerin korunması için bölgede yer alan iki adet 19. yüzyılda kurulmuş petrol arıtma ve bir adet su paylama tesisleri korunarak restore edilmiştir (Şekil 4.52).



Şekil 4.52. Restore olunmuş yapılar **A)** Petrol arıtma tesisleri **B)** Su paylama tesisi (Aliyev 2021 arşivinden alınmıştır)

Tarihi yapılar dışında Bakü Beyaz şehirde kente yeni kimlik katan farklı tür simgesel yapılar, ana giriş noktaları, önemli cephelere sahip sokaklar ve önemli manzara noktaları yer almaktadır (Şekil 4.53).



Şekil 4.53. Beyaz şehir simgesel yapılar haritası (Beyaz şehir, 2021)

Bunlardan ilki Bakü Beyaz şehir ana ofis binasıdır. Eğimli cepheye sahip ofis binası, yeni Bakü Beyaz şehir gelişimini simgeleyen en önemli bina niteliğindedir. Bina ünli mimar Norman Foster tarafından kurulan mimarlık firması Fosters + Partners tarafından tasarlanmıştır. Binanın ana özelliği, tüm binaya ve çatıya yayılan serbest biçimli bina kabuğunun geometrik karmaşıklığıdır.(Şekil 4.54).



Şekil 4.54. Bakü Beyaz şehir baş ofis binası (Beyaz şehir, 2021)

Diğer simgesel yapının Beyaz şehrin merkezinde yer alan 7-14 metre genişliğinde ve 237 metre uzunluğundaki yaya köprüsü olacağı düşünülmektedir. Köprü'nün üst katı güneyde Bakü City Mall'a, kuzeyde Fıskiye Meydanı'nın merkezine, alt katı ise Nobel üzerindeki Zaman Meydanı'na çıkacaktır. Köprü'nün tasarımı Hollanda mimarlık firması olan UN Studio tarafından sağlanmıştır(Şekil 4.55).



Şekil 4.55. Beyaz şehir yaya köprüsü (Beyaz şehir, 2021)

Yaya köprüsünün güney taraftan bağlandığı Bakü Mall binası Beyaz şehir içinde diğer bir simgesel yapı sayılmaktadır. Bunlardan başka Sahil bölgesinde deniz içerisinde bir otel binası ve 65 metre yüksekliğinde bir dönme dolap yer almıştır. Projenin web sitesinde bu yapıların Beyaz şehrin deniz silüetine özgün bir görüntü kazandıracağı öne sürülmektedir (Şekil 4.56).



Şekil 4.56. Sahil bölgesinde simgesel yapılar **A)** Bakü mall ve sahil bölgesinde yer alan dönme dolap **B)** Deniz içerisinde yer alan otel binası (Beyaz şehir, 2021)

Bunlar dışında Beyaz şehir dönüşüm projesinin kendi sitesinde Çeşme meydanı, Karabağ atları meydanı, 11 kuleden oluşan iş merkezi meydanı, Nizami parkı ve Knightsbridge binaları simgesel yapılar arasında gösterilmiştir.

4.1.3. Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin kent kimliği sosyal çevre bileşenleri açısından incelenmesi

Demografik yapı. Beyaz şehir bölgesinin tümüyle yıkılarak yenilenmesi bölgenin sosyal kimliğinin tümüyle değişmesine neden olmuştur. Böyle ki, bölgede yaşayan eski sakinler başka yerlere taşınmış, proje tamamlandıktan sonra yeni sakinler Beyaz şehirde yer almıştır.

Bununla birlikte Beyaz şehir dönüşüm projesinin web sitesinde ekonomik, sosyal ve kültürel yapıdaki toplulukların bir arada planlanması için hedef kısmında şöyle yazılmıştır: "Büyüklik, hedef pazar ve değer bakımından farklılık gösteren farklı tipteki konut birimlerinin kombinasyonu, sosyal olarak karışık konut gruplar oluşturmaya yardımcı olur..."

Buna rağmen dönüşüm projesi boyunca bu hedefler doğrultusunda neler yapıldığı ve planlandığı ile ilgili başka hiçbir bilgi paylaşılmamıştır. Beyaz şehir baş ofis ve sosyal medya hesapları ile kurulan bağlantılar ve görüşmeler sonucunda da bir bilgi bulunamamıştır.

Yasal ve yönetsel yapı. Azerbaycan'da şehir planlama ve mimarlık; Azerbaycan Şehir planlama ve Mimarlık komitesinin yayınladığı yasalar, kararnameler ve standartlar çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Devlet eliyle gerçekleştirilen Beyaz şehir projesi, özel bir kararname çerçevesinde uygulanmıştır. Beyaz şehir projesi, Bakü 2040 genel planından önce yapılmış olsa da, incelendiğinde projenin genel planlama hedeflerine uygun olduğu görülmüştür. Şehrin dayanıklı gelişimi, kentsel ve çevresel yenilenme, kentin mimari imajına ve tarihi mirasına özen göstermek ve yeni içerikler oluşturma kapsamında Beyaz şehir projesi Bakü 2040 genel planına temel oluşturmuştur

Sosyo-ekonomik yapı. Projenin web sitesinde yer alan "Proje bölgenin kendi ekonomik gelişmesi ile Bakü ve Azerbaycan'ın ekonomik gelişimine yeni ufuklar getirecek" tanıtım cümlesi dönüşümün arkasında olan ekonomik kalkınma ve gelir elde etme isteğini göstermektedir.

Beyaz şehir dönüşüm projesi tamamlandıktan alanın sonra 48.000 kişiye iş olanağı sağlayacağı düşünülmüştür. Bununla birlikte bölgede kurulmuş olan iş merkezlerinin ve turistik alanların sağlayacağı ekonomik kalkınmanın Bakü ile birlikte tüm Azerbaycan ekonomisinin büyümesine katkıda bulunacağı hedeflenmiştir.

Kültürel yapı. Dönüşüm projesi tamamlanmamasına rağmen Beyaz şehrin Bakü kentine sosyo-kültürel açıdan bağlanması için bölgede sosyal etkinlikler yapılmıştır. Bunlardan biri Beyaz Şehir Bulvarı'nda her yıl yaz aylarında gençlerin katılımıyla yapılan "Hazar Denizi kıyısında" festivalidir (Şekil 4.57).



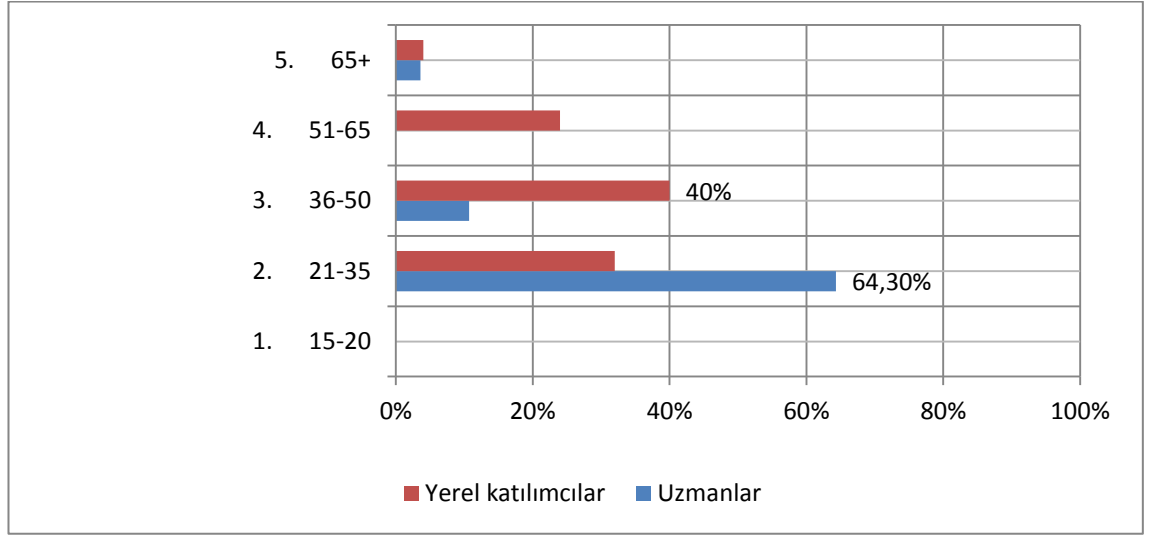
Şekil 4. 57. "Hazar Denizi kıyısında" festivalinden görüntüler (Beyaz şehir, 2021)

Bu tür festivallerin Beyaz şehirdeki kamusal alanların işlevini artıracığı, bölgeye canlılık ve hareket katarak yeni bir sosyal kimlik kazandıracağı düşünülmektedir. Proje tamamlandıktan sonra buradaki etkinliklerin sayısının artırılacağı ve Beyaz şehrin Bakü içinde yeni bir kültürel merkeze dönüşeceği öngörülmektedir.

4.2. Kullanıcı Anketlerine İlişkin Araştırma Bulgularının Değerlendirilmesi

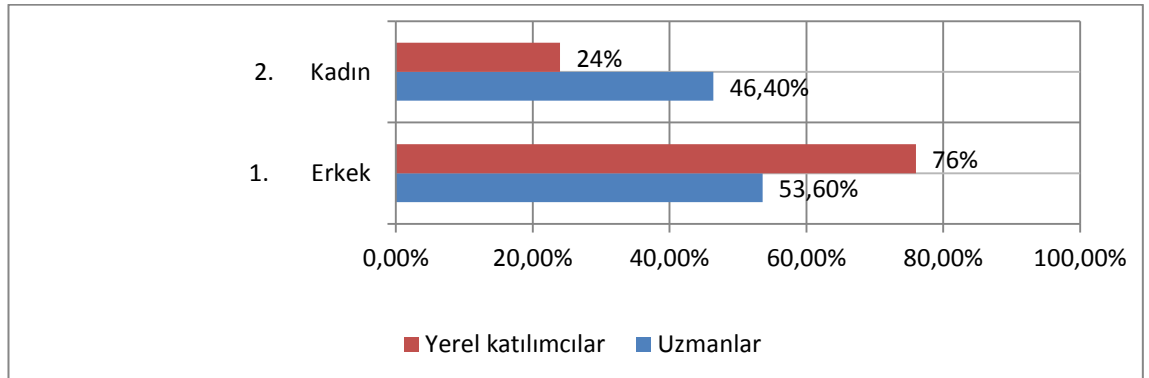
Tezin bu bölümde katılımcılarla yapılan anketlerin bulgularına yer verilmiştir. Anket çalışmaları yerel katılımcılar (sakinler, bölgede çalışanlar veya iş sahibi olanlar) ve uzmanlar (Azerbaycan Mimarlık ve İnşaat Üniversitesi'nin öğretim elemanları, devlet ve özel sektörde çalışan mimar ve şehir plancısı uzmanlar) olarak iki gruba ayrılarak değerlendirilmiştir. Anketin ilk bölümünde katılımcı profiline yönelik sorular yer almaktadır. Elde edilen bulgular aşağıda gösterilmiştir.

Çizelge 4. 2. Ankete katılanların yaş durumu



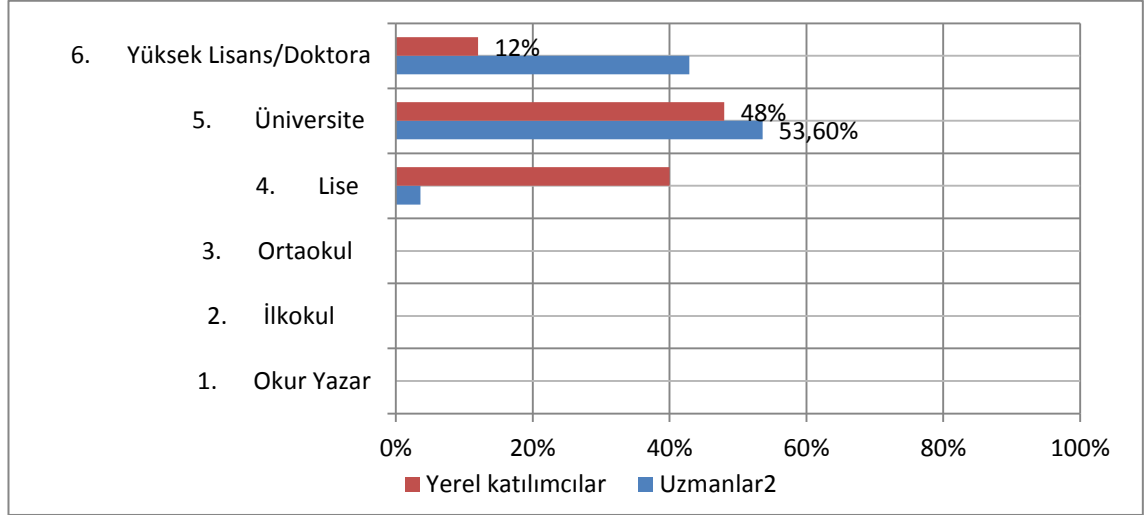
Anket çalışmasında 50 yerel katılımcı, 28 uzman katılımcı yer almıştır. Anket verilerine göre yerel katılımcılar %40 oranla 36-50 yaş arası, uzmanlar ise %64,3 oranla 21-35 yaş arasındır (Çizelge 4.2). Beyaz şehirde yaşayanların büyük çoğunluğunun genç yetişkinler olduğu görülmektedir.

Çizelge 4. 3. Ankete katılanların cinsiyet durumu



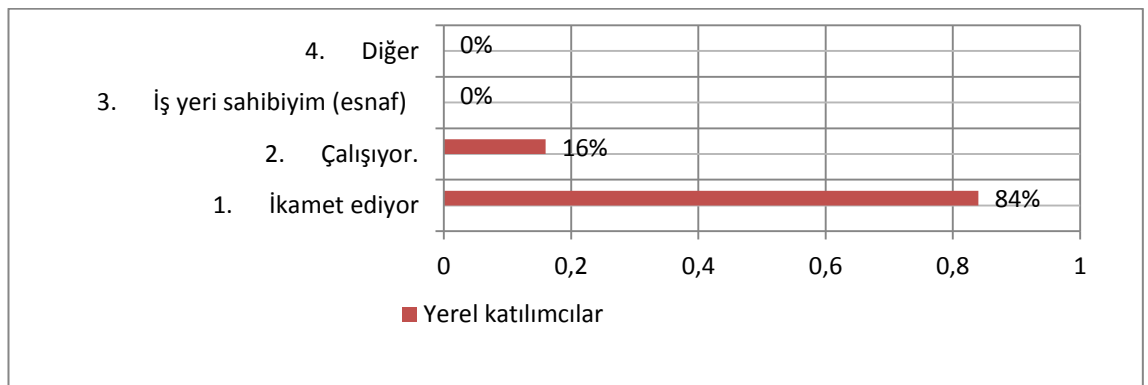
Anket verilerine göre 50 yerel katılımcıdan %76 oranla 38'i erkek, %24 oranla 12'si kadın, uzman katılımcılardan ise %53,6 oranla 15'i erkek, %46,4 oranla 13'ü kadındır (Çizelge 4.3).

Çizelge 4. 4. Ankete katılanların eğitim durumu



Yerel katılımcıların %48 oranla üniversite, %40 oranla lise, %12 oranla ise yüksek lisans ve doktora mezunu olduğu görülmüştür. Uzmanların %53,6'sı üniversite, %42,9'u yüksek lisans ve doktora, %3,6'sı ise lise mezunudur. Anket sonuçları; toplam %60 oranla (%48 oran üniversite ve %12 oranla yüksek lisans ve doktora) bölgede eğitilmiş insanların yaşadığını göstermiştir (Çizelge 4.4).

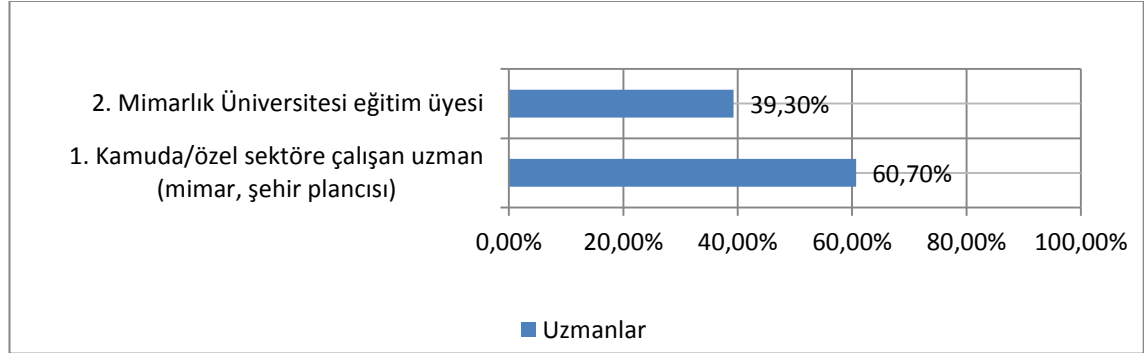
Çizelge 4. 5. Yerel katılımcıların Beyaz şehir bölgesindeki çalışma ve ikamet durumu



Yerel katılımcılar ile yapılan ankete göre; katılımcılar %84 oranla Beyaz şehir bölgesinde ikamet etmekte, %16 oranla ise burada çalışmaktadır. Beyaz şehirde inşaat işleri devam ettiği için, bölgedeki mevcut restoran, kafe, mağaza ve diğer tesisler halka

açılmamış durumdadır. Bu nedenle anketler %84 oranla burada ikamet eden insanlar ile yapılmıştır (Çizelge 4.5).

Çizelge 4. 6. Uzman katılımcıların meslek ve görevleri

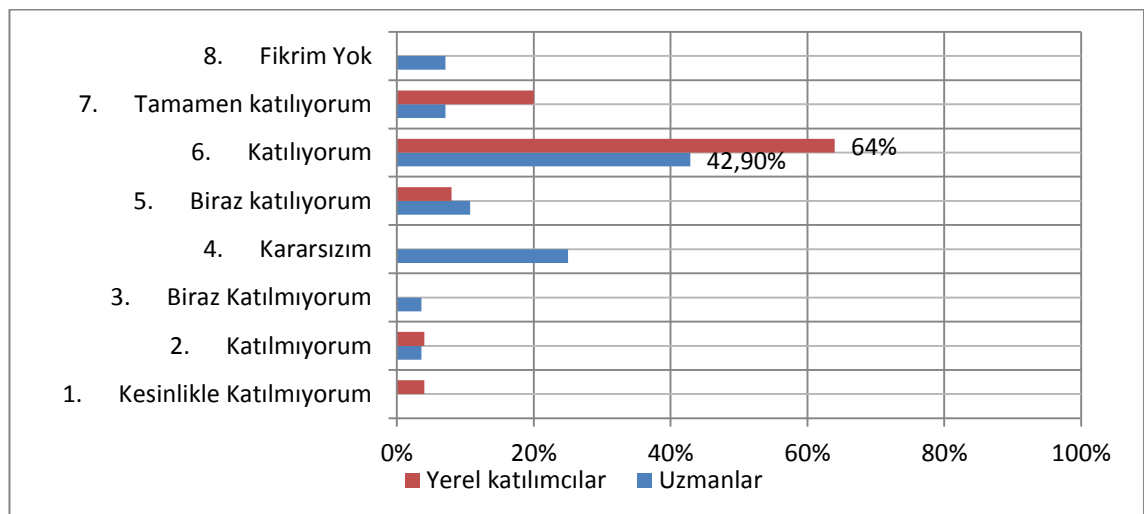


Anket verilerine göre uzman katılımcıların %60,7'si kamuda/özel sektörde çalışan uzman (mimar, şehir plancısı), %39,3'ü ise Mimarlık Üniversitesi öğretim elemanıdır (Çizelge 4.6).

Anket sorularının ikinci bölümünde Bakü Beyaz şehir kimliği ile ilgili sorulardan elde edilen bulgular yer almaktadır. Bu sorular doğal, yapı ve sosyal çevre bileşenleri ile ilgili olarak üç gruba ayrılmıştır. Her bir soru 7'li likert ölçeğine göre derecelendirilerek, katılımcının soruyla ilgili cevabı alınmıştır.

Doğal çevre bileşenleri

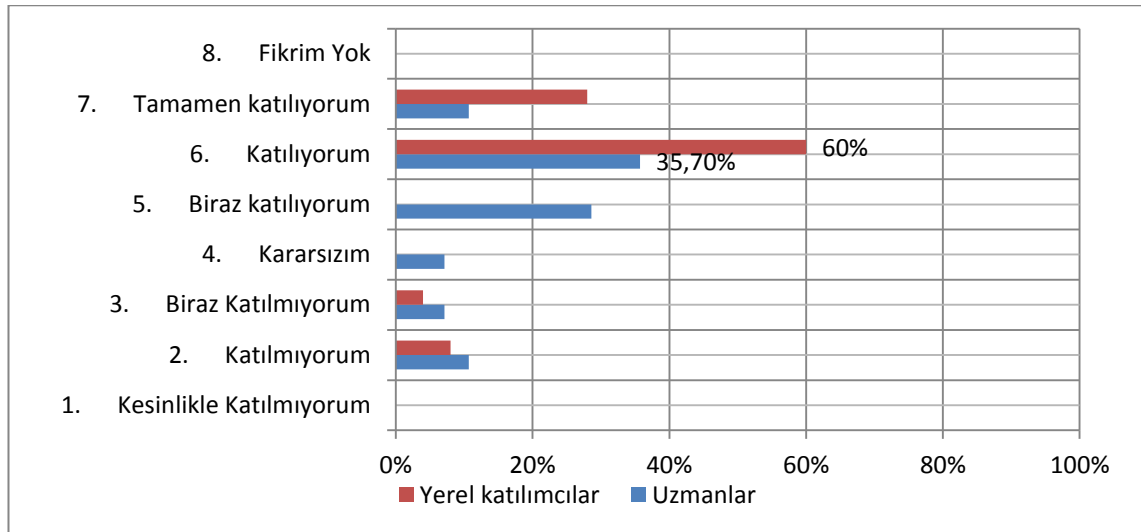
Çizelge 4. 7. Bölgenin konumu ve topografyası



Anket verilerine göre “Beyaz şehirde mevcut topografik özellikler dikkate alınmıştır” sorusuna yerel katılımcıların %64’ü, uzmanların ise %42,9’u katılmışlardır. (Çizelge 4.7).

Bununla birlikte gözlem sonucu dönüşüm projesinin tasarım boyutunda topografik özelliklere dikkat edildiği, Bakü’nün genel denize doğru olan eğiminin iyi bir şekilde kullanıldığı görülmüştür. Denize doğru yapıların daha az katlı tasarlanması ile bölgede daha fazla deniz manzaralı yapı oluşturulmuştur. Daha fazla evin deniz manzarasına sahip olması satış için de daha büyük fırsatlar sağlamıştır.

Çizelge 4. 8. Doğal özellikler, mevcut yeşil doku ve ağaçlar

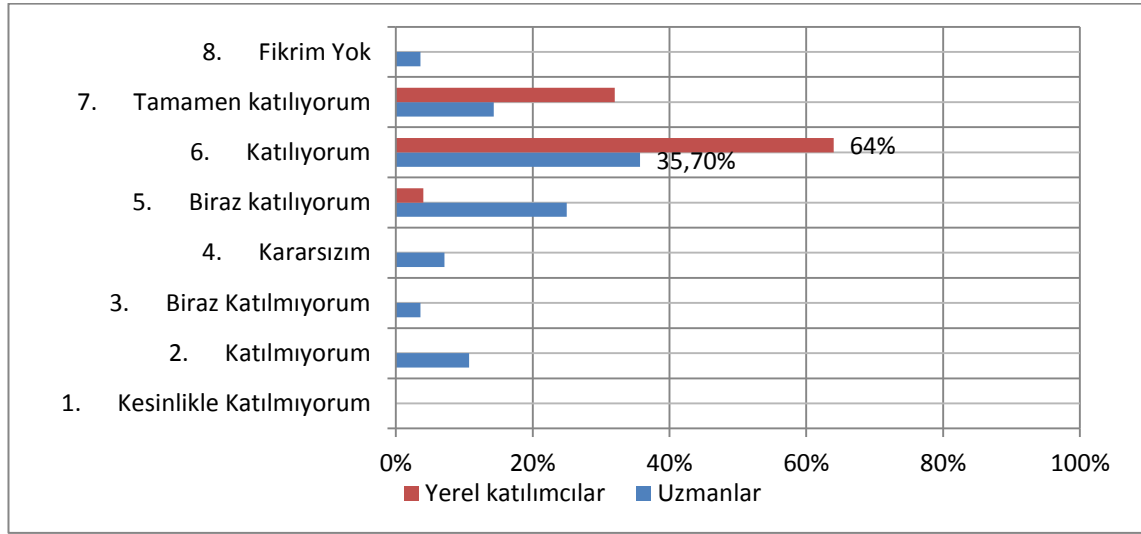


Anket verilerine göre yerel katılımcıların %60’ı, uzmanların ise %35,7’si Beyaz şehirde mevcut yeşil dokunun, ağaçların, doğal özelliklerin dikkate alındığına katılmışlardır. Yerel katılımcılar ve uzmanlar dönüşüm öncesi Bakü halkı arasında ekolojik güvenlik açısından endişeler olduğunu, ama dönüşüm sonrası şehrin tüm atıklardan temizlendiğini, çevresel durumun onarıldığını ve yaşanabilir bölgeye dönüştürüldüğünü savunmuşlardır (Çizelge 4.8).

Ayrıca gözlem sonucu da doğal özellikler incelendiğinde, dönüşüm sonrası çevresel açıdan bölgenin yaşanılabilir hale geldiği kanaatine varılmıştır. Bölgede eskiden yeşil alanlar yok denilecek kadarken, dönüşüm sonrası eski Nizami parkı restore edilmiş ve Beyaz şehir bulvarı kurulmuştur. Böylelikle Beyaz şehir bölgesinde kişi başına düşen

yeşil alan miktarının artırıldığı görülmüştür. Yeni dikilmiş olan ağaçların yerel ve aynı iklimli bölgelerden getirilmiş olması kolaylık ve bio çeşitlilik açısından beğenilmiştir. Bununla birlikte bölgeye Bakü için yabancı olan az sayıda palmiye ağaçları da ekilmiştir. Bu ağaçlar bölgeye farklı hava katmakla birlikte bölgeye ait olmayan kimlik yaratmıştır.

Çizelge 4. 9. Yapılı çevre ve peyzaj ilişkisi ve kentsel peyzaj kalitesi



Anket verilerine göre yerel katılımcıların %64'ü, uzmanların ise %35,7'si “Beyaz şehirde yapılı çevre ve peyzaj ilişkisi, kentsel peyzaj kalitesi, manzara noktaları ve panoramalar dikkate alınmıştır” düşüncesine katılmıştır. Her iki tarafın büyük çoğunluğunun düşüncesine göre dönüşüm projesi; Beyaz şehirde yapılı çevre ve peyzaj ilişkisini iyi bir şekilde kurmuş, eski Siyah şehir bölgesi atıl durumdayken, dönüşüm sonrası çevre kirliliği giderilmiş, peyzaj geliştirilmiş ve manzaraya yönelme dikkate alınmıştır. Aynı zamanda Bakü'nün diğer bölgelerinden farklı olarak, burada her binanın bahçesinin ve yakın çevresinde park alanlarının olmasının yerel katılımcıların Beyaz şehri daha çok sevmelerine neden olduğu görülmüştür (Çizelge 4.9).

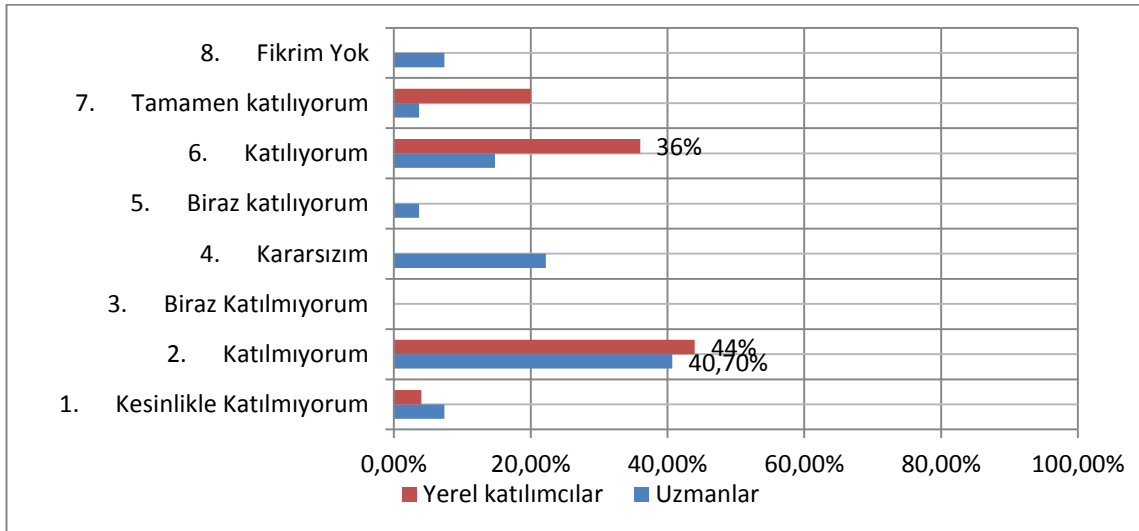
Buna rağmen gözlem sonucu Beyaz şehirde bazı bölgeler içinde yapılı çevre ve peyzaj ilişkisinin eşit olmadığı görülmüştür. Merkezi park bölgesindeki Knightsbridge binalarında yeşil alanlar daha çok ön planda olduğu halde, Yeşil ada bölgesindeki Paris evlerinin bazılarında araba park yerlerine daha fazla yer verildiği görülmektedir. Bu da insanlar için daha az dinlenme yerlerinin tasarlandığını göstermektedir (Şekil 4.58).



Şekil 4. 58. Beyaz şehirdeki özel kamusal alan örnekleri **A)** Merkezi park bölgesindeki Knightsbridge bina avlusu dinlenme alanı **B)** Yeşil ada bölgesindeki Paris evlerinde bina avlusu dinlenme alanı (Beyaz şehir,2021)

Yapılı çevre bileşenleri

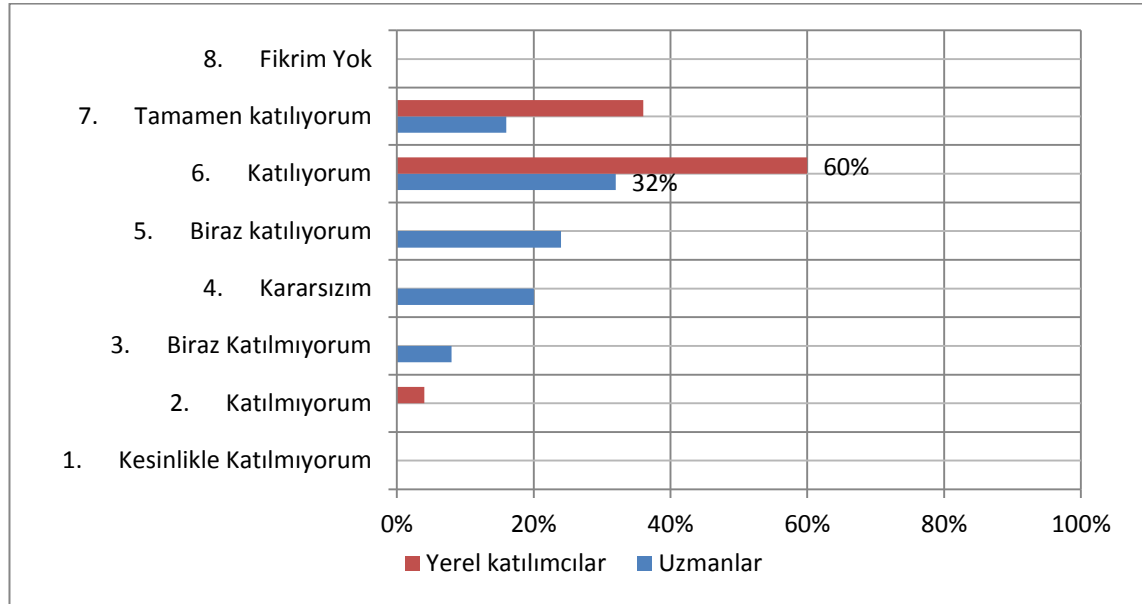
Çizelge 4. 10. Kentsel örüntü, tarihsel sokak dokuları, izleri ve görüntüleri



Anket verilerine göre yerel katılımcıların %44'ü uzmanların ise %40,7'si “Beyaz şehirde yerel kentsel örüntü, tarihsel sokak dokuları, izleri ve görüntüleri, geçmişteki yapı-sokak ilişkisi ve sınırları dikkate alınmıştır” sorusuna katılmamışlardır. Bununla birlikte yerel katılımcıların ise %36'sı ise katılıyorum cevabını vermişlerdir. Çünkü yerel katılımcılar ve uzmanlar yukarıda da belirtildiği gibi Beyaz şehrin dönüşüm öncesi atıl ve kötü durumda olduğuna değinmiş, tarihsel sokak dokuları ve izleri dikkate alınmamasının yerinde bir karar olduğunu belirtmişler (Çizelge 4.10).

Bununla birlikte Beyaz şehir projesine geniş ölçekte baktığımızda tarihi kimliğin göz önünde bulundurulmadan projelendirildiği görülmüştür. Dönüşüm projesi sonrası bölge incelendiğinde alanın geçmişte organik şekilde oluşan tarihi dokusuyla ve yapılaşmasıyla ilişkisi yetersiz bulunmuştur. Bunun ana nedeni bölgenin tümüyle yıkılarak sadece birkaç yapının ve ana yol izlerinin korunmasıdır. Çünkü eski ana yolların oluşumu eski sanayi adalarının organik gelişimi ile ortaya çıkmıştır.

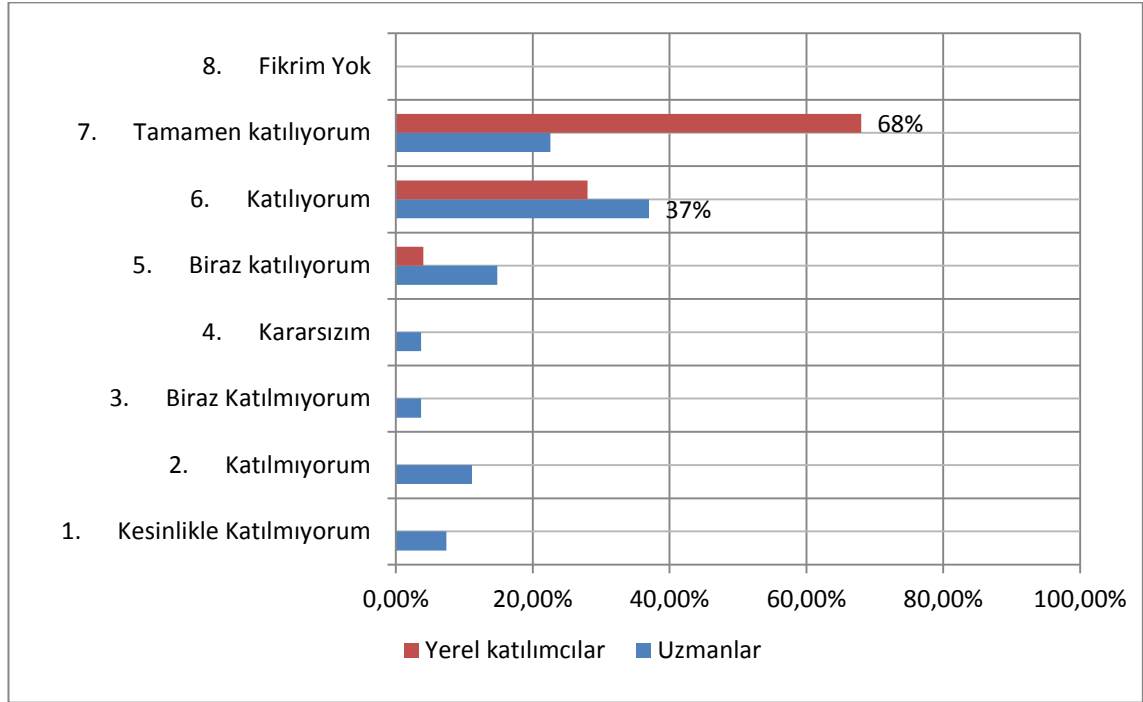
Çizelge 4. 11. Doğal sınırlar



Anket verilerine göre yerel katılımcıların %60'ı, uzmanların ise %32'si “Beyaz şehir içerisinde doğal sınırlar dikkate alınmıştır” sorusuna katılmışlardır. Onlara göre projede Hazar denizine yakın bölgeler oldukça iyi değerlendirilmiş, yürüyüş ve yaya yolları, bisiklet yolları ve bu gibi ayrıntılar iyi bir şekilde dikkate alınmıştır. (Çizelge 4.11).

Bununla rağmen gözlem sonucu Beyaz şehir projesinde doğal sınır olarak dönüşüm sonrası kent-su ilişkisi için mevcut durumda görsellik ile yetinildiği görülmüştür. Beyaz şehir web sitesinde gösterilen haritada deniz sınırında iskelelerin kurulması ile gelecekte insanların denizi aktif olarak deneyimleyeceği öngörülmüştür.

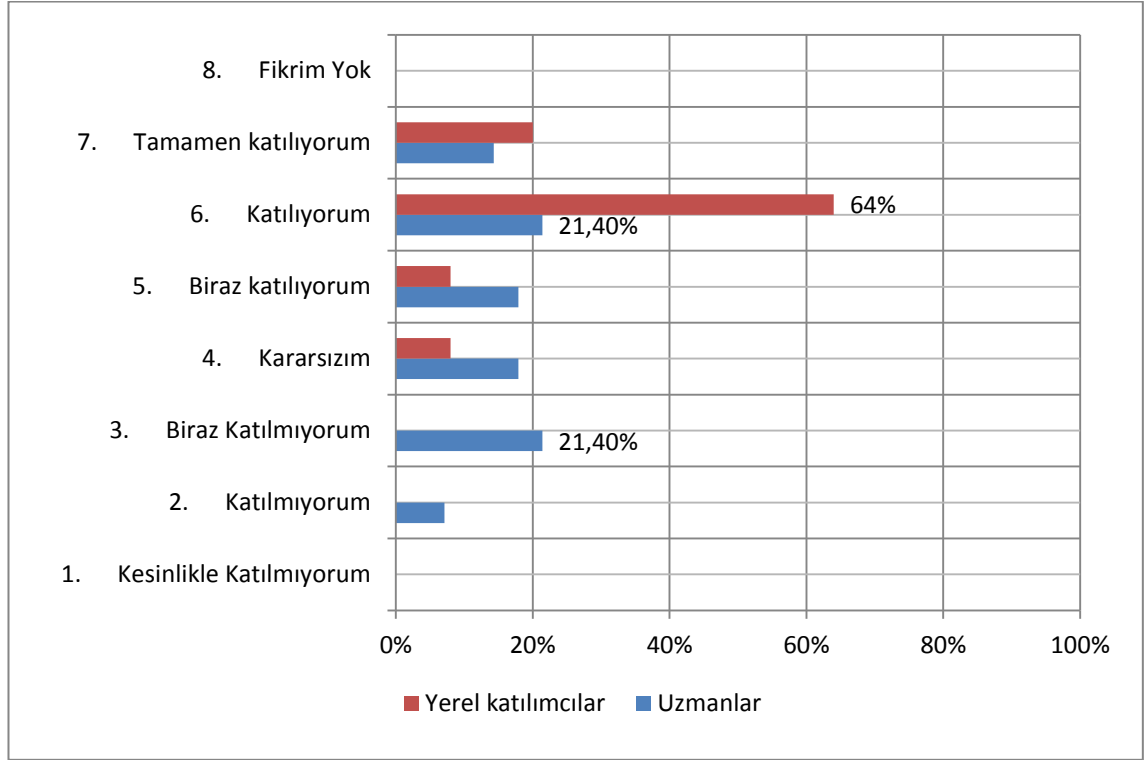
Çizelge 4. 12. Kent Silueti



Yerel katılımcıların %68'i "Beyaz şehrin Bakü içinde dikkat çeken bir silueti vardır" sorusuna tamamen katılırlardır. Uzmanların %37'si ise bu konuda katılıyorum şıkkını seçmişlerdir. Ayrıca yerel katılımcılar ve uzmanlar tüm Bakü şehrinin siluetinin son zamanlarda yeni yapılan yapılar sonucu karıştığını ve düzensizleştiğini vurgulayarak, Beyaz şehir bölgesinde binaların uyumlu mimari yapısının bu genel siluet içerisinde büyük bir fark ortaya koyduğunu savunmuşlardır. (Çizelge 4.12).

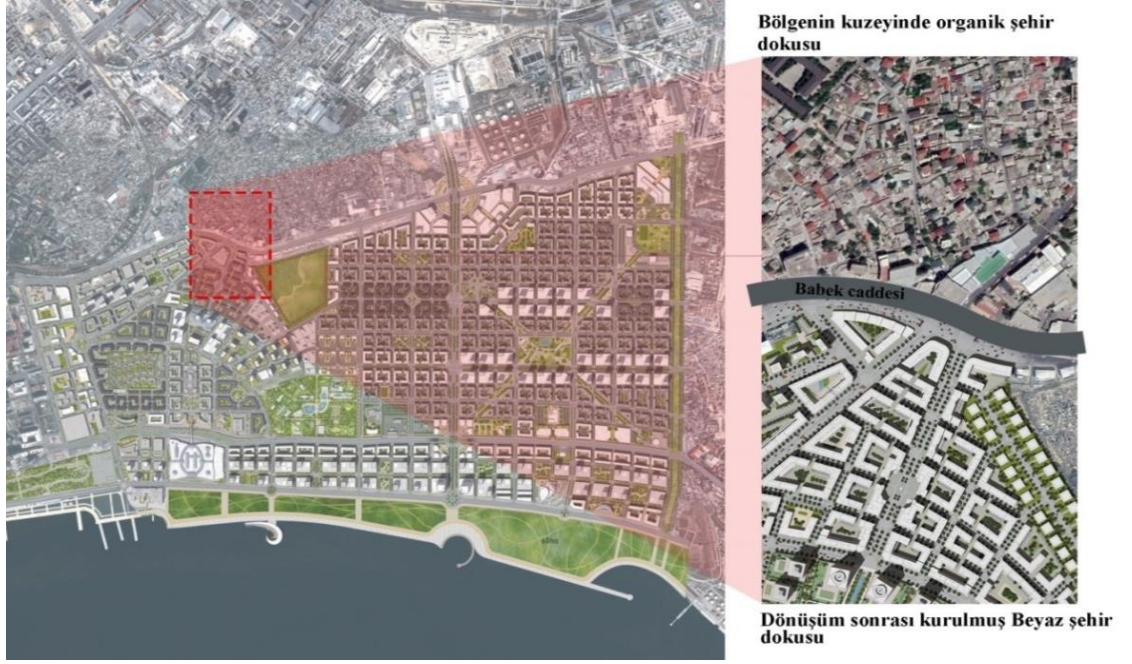
Gözlem sonucunda da Beyaz şehir kent siluetinde az katlı binaları ile Bakü'nün tarihi bölgesi ile uyumlu ve daha düzenli bir bölge olarak yer aldığı görülmüştür. Buna rağmen Sahil bölgesinde yer alacak olan simgesel öğeler ve Merkezi bölgedeki yüksek katlı kule binalar ile bölgenin dünya kentlerine benzeyeceği ve homojenleşme (aynılaşma) gibi sorunların ortaya çıkacağı düşünülmektedir.

Çizelge 4. 13. Yapay sınırlar



Yerel katılımcıların %64'ü “Beyaz şehir içerisinde onu çevresinden ayıran yapay sınırlar yoktur” sorusuna tamamen katılmışlardır. Uzmanların %21,4'ü bu konuda “katılıyorum”, diğer %21,4'lük kısmı ise “biraz katılmıyorum” şikkını seçmişlerdir. “Biraz Katılmıyorum” şikkını seçenler Beyaz şehirdeki az katlı özel villalar bölgesinde olan yapay sınırların bu alanları diğer bölgelerden ayırdığı düşüncesini savunmuşlardır. (Çizelge 4.13).

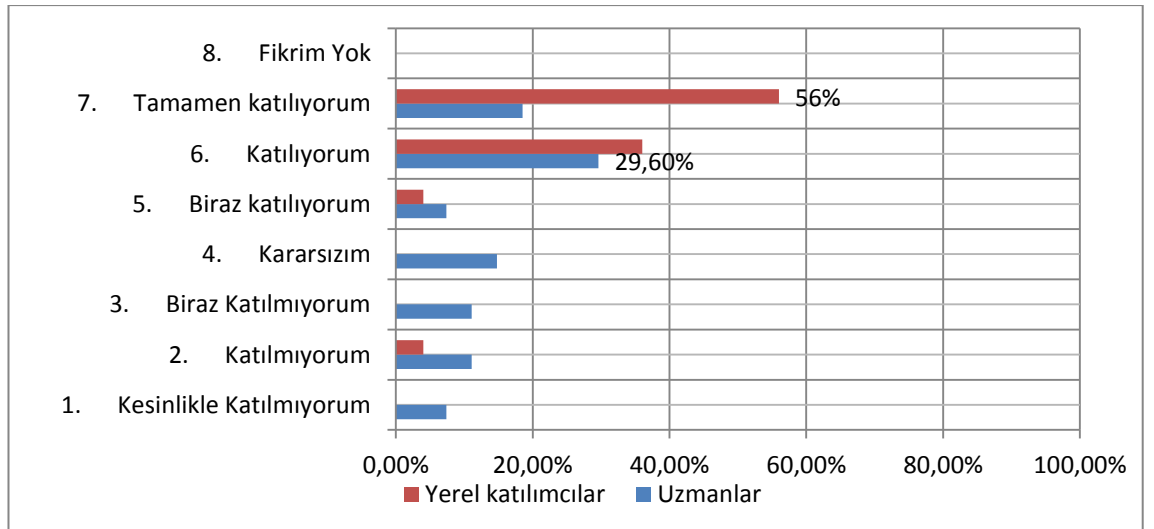
Ayrıca bölgeyi kuzeyden ayıran Babek caddesinin yarattığı yapay sınırın, Beyaz şehrin gelecekte sadece doğu ve batı yönlerine doğru gelişmesine neden olacağı gözlemlenmiştir. Projenin bu sınırlar içinde gelişmesi uygulanabilirliği kolaylaştırması açısından doğru bir yaklaşım gibi görünse de, gelecekte projenin kuzeye doğru gelişmemesi halinde birbirinden kopuk ve birbirini desteklemeyen iki farklı dokunun oluşacağı öngörülmektedir. Bu farklılık, bölgeler arasında sosyal boyutta da kendini göstermektedir (Şekil 4.59).



Şekil 4. 59. Babek caddesi çevresinde oluşan iki farklı doku

Bölgeyi çevreleyen sınırlar ile birlikte Beyaz şehir içinde bölgeler arası yapay sınırların da olduğu görülmüştür. Proje boyutunda villaların mahremiyet ve güvenlik nedeni ile Yeşil ada bölgesinden yeşil alanlarla ayrıldığı görülse de, uygulama aşamasında bunlar taş duvar sınırlarla değiştirilmiştir. Taş duvarların olması Beyaz şehir içindeki, geçirgenliği zayıflatmakta ve bölge içinde sağır cephelerin oluşmasına neden olmaktadır.

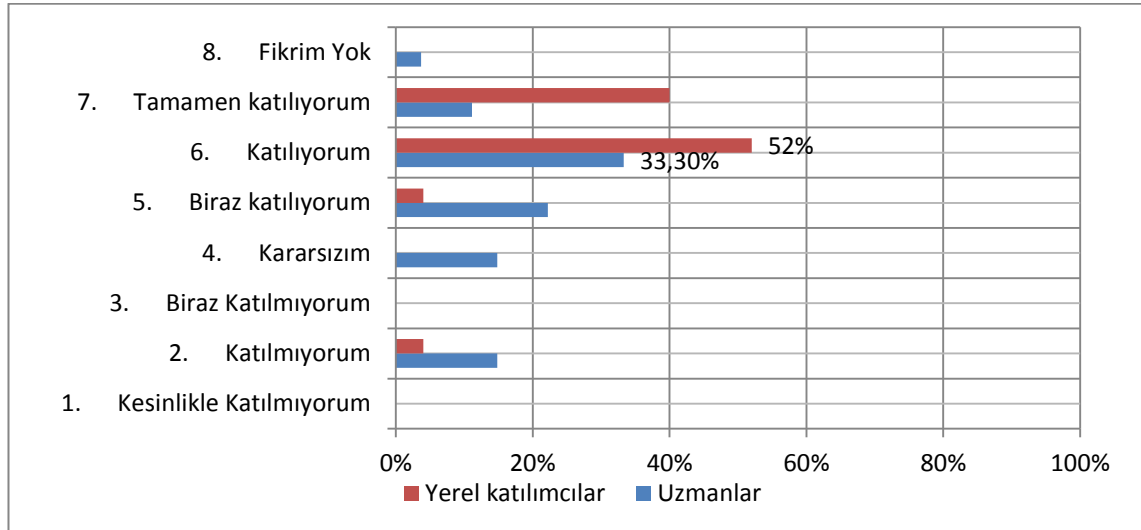
Çizelge 4. 14. Bölgeler-Arazi kullanımı (işlev alanları)



Yapılan anket çalışmasında “Beyaz şehir içerisinde özel karakterli bölgeler vardır.” sorusunda yerel katılımcıların %56’sı “tamamen katılıyorum”, uzmanların ise %29,6’sı “katılıyorum” şikkını seçmişlerdir. Karakterli bölge olarak ise Paris evleri ve Londra binaları bölgelerinin isimleri söylenmiştir. Ayrıca onlara göre tüm bölgeler birbirinden farklılıklar gösterse de, aynı zamanda belirli bir uyum içinde düzenlenmişlerdir. (Çizelge 4.14).

Beyaz şehir projesinin farklı on bölgeden oluşturulması, projenin etaplarla gerçekleşmesine ve okunabilirliğine kolaylık sağlamaktadır. Her bölgenin kendine ait simgesel mimari öğelerinin olması Beyaz şehrin kendi içinde tanımlı mekânlar oluşmasını sağlamıştır.

Çizelge 4. 15. Ulaşım ağı. Rotalar, izler ve yollar

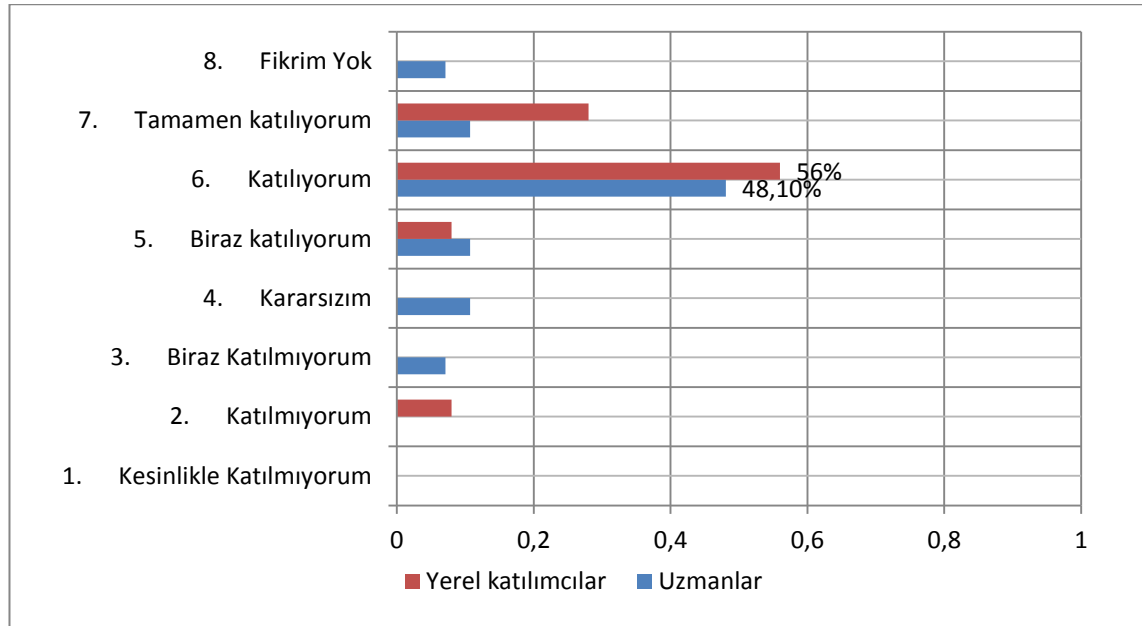


Anket verilerine göre yerel katılımcıların %52’si, uzmanların ise %33,3’ü “Beyaz şehir içerisinde tanımlı rotalar/izler/yollar vardır” sorusuna katılmışlardır. Katılma nedenleri olarak; Beyaz şehir bölgesindeki yolların Bakü’nün diğer bölgelerinden farklı olarak daha çok yeşil alanlarla donatıldığını ve düzenli tasarlandığını vurgulamışlardır. Ayrıca gelecekte bisiklet yollarının yapılacağına değinmişlerdir. Fakat bazı uzman görüşlerine göre, Beyaz şehir bağlantıları Bakü’nün merkezi bölgelerindeki bazı kritik noktalara isabet etmektedir ve gelecekte projenin tamamen bitmesi, iş, eğlence ve ticaret alanlarının halka açılmasıyla bazı trafik sorunlarının yaşanacağı öngörülmektedir (Çizelge 4.15).

Bununla birlikte Beyaz şehir projesindeki ulaşım ağları incelendiğinde, eski izlerin korunması ile birlikte grid sistemin bölgeye entegre edildiği görülmüştür. Bakü içinde en önemli iki otoyol olan Babek ve 8 Kasım Caddeleri arasında yerleşen Beyaz şehrin diğer önemli alanlara ulaşılabilirliği sağlanmıştır. Bu otoyollar üzerinde yaya köprüleri ve yeraltı geçitleri kurularak bölgeler arası bağlantı temin edilmiştir. Ayrıca otoyollar arasında eski izler korunarak ana yollar oluşturulmuştur. Ana yollar şehir ve bölge planlama kuralları dikkate alınarak uygulanmıştır. Tasarım aşamasında tüm ana yollar üzerinde bisiklet yolları belirtilse de, şimdilik uygulama aşamasında gerçekleştirilmediği görülmüştür. Beyaz şehirde yaya odaklı bir yol sistemi kurularak yerleşim yerleri girişleri kaldırım seviyesine yükseltilmiş, böylelikle yaya yollarının yükseklik açısından devamlılığı sağlanmıştır. Tüm caddeler boyunca yapıların zemin katlarında tasarlanan dükkânlar, restoranlar, kültürel ve sosyal olanakların, gelecekte Beyaz şehre canlılık ve hareket katacağı öngörülmektedir.

Beyaz şehir içinde tasarlanmış Karabağ atları meydanından başlayarak Bakü bulvarına kadar kırılmadan devam eden yaya aksı bölge içinde oluşturulan özgün yol örneğidir. Bununla birlikte taşıt yolu ile yaya yolu arasında yeşil banttaki ağaçların büyümesi ile gelecekte gölgelik alanların oluşacağı öngörülmektedir.

Çizelge 4. 16. Kamusal dış mekânlar ve aktiviteler



Anket verilerine göre yerel katılımcıların %56'sı, uzmanların ise %48,1'i "Beyaz şehirde insanların toplanabileceği odak noktaları tasarlanmıştır" sorusuna katılmışlardır. Yerel sakinlerin ve uzmanların görüşlerine göre, Beyaz şehir projesi odak noktası açısından insanlara iyi imkânlar sağlamakta, parklar ve sahil bölgesi çok sayıda odak ve toplanma alanları sunmaktadır. Kamusal dış mekânlar açısından ise en önemli yerler; Çeşme meydanı, Beyaz şehir bulvarı ve Nizami parkı (anket yapıldığı dönemde Nizami parkı proje işleri devam etmekteydi) gösterilmiştir (Çizelge 4.16).

Beyaz şehir bölgesi insanları buluşturabilecek alanlar açısından incelendiğinde, bulvarlar, meydanlar ve yeşil alanlar olmak üzere üç çeşit kamusal mekânın kurulduğu görülmüştür. Bu alanların her birinin Bakü'nün ve Beyaz şehrin kimliğine olumlu ve olumsuz etkileri olmuştur. Bu etkiler aşağıdaki çizelge 4.17'de gösterilmiştir.

Çizelge 4. 17. Beyaz şehir bölgesindeki kamusal dış mekânların kent kimliğine etkileri

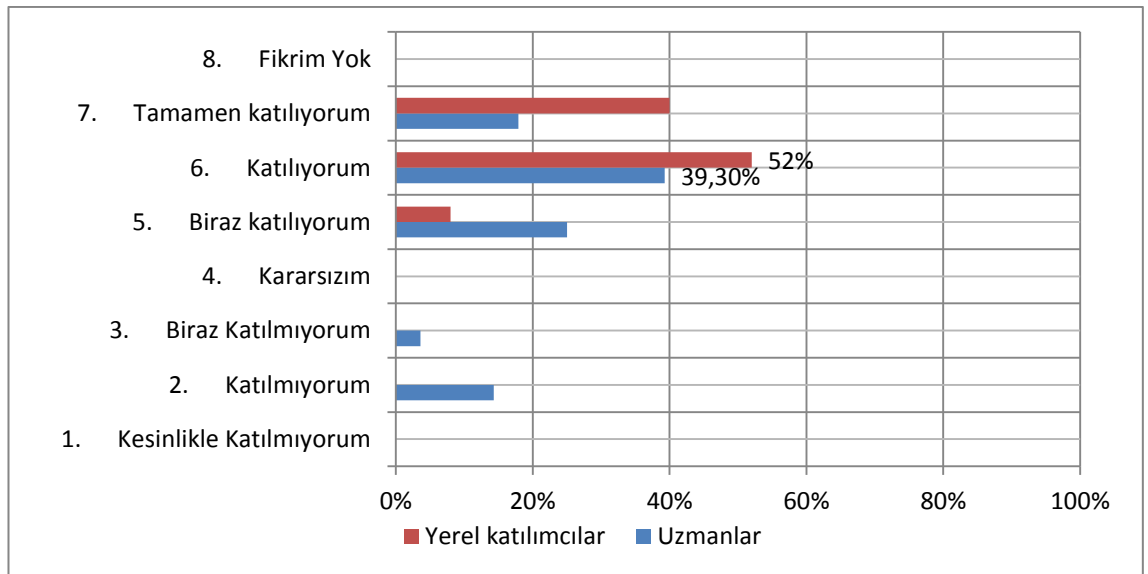
Kamusal dış mekânlar	Kent kimliğine olumlu etkileri	Kent kimliğine olumsuz etkileri
<p>Beyaz şehir bulvarı</p> 	<p>Tüm kent içinde en önemli kamusal alanlardan biri olan tarihi Bakü bulvarının devamlığı sağlanmıştır. Kısa zaman içinde Bakü ve Beyaz şehir sakinleri için önemli bir dinlenme alanına dönüşmüştür.</p>	<p>Deniz ile olan ilişkisi yetersiz kalmıştır. İnsanları su ile buluşturacak su sporları ve aktivitelerinin yapıldığı bölgeler tasarlanabilir.</p>
<p>Çeşmeler meydanı</p> 	<p>İçinde yer alan çeşmeleri ve farklı alanları ile (çocuk oyun, dinlenme ve yeşil alanlar) sakin bir kamusal alan haline gelmiştir. Meydanda eski fabrika taşlarından inşa edilmiş zemin bölgenin eski kimliği ile ilgili bağlantının kurulmasına yardımcı olmuştur. Aynı zamanda mağazalar, kafeler ve farklı sosyal tesisleri içeren pavyonun meydan yakınında yer alması ile gelecekte buranın aktif bir bölge haline geleceği öngörülmüştür.</p>	<p>Bakü'nün eski tarihi Çeşmeler meydanından esinlenerek ikinci bu meydanın kurulmasıyla yerel bağ yaratma isteğinin yeterli olmadığı kanaatine varılmıştır. Böyle ki, meydana yer alan denizati çeşmeleri ile bölgenin kimliği ile ilgili hiçbir bağ bulunmamıştır.</p>

Çizelge 4. 17. Beyaz şehir bölgesindeki kamusal dış mekânların kent kimliğine etkileri (devamı)

<p>Karabağ atları meydanı</p> 	<p>Meydanın ismi ve meydanda yer alan Karabağ atları Karabağ bölgesinin Azerbaycan'ın ayrılmaz bir parçası olduğunu sembolize etmekte ve ulusal kimlikle bağ kurmaya çalışmıştır.</p>	<p>Tasarım aşamasında meydan çevresinde yerel ağaçların yer aldığı görülse de uygulamada Bakü'ye özgün olmayan palmiyeler dikilmiştir. Bu da ağaçların bakımında gelecekte zorluklar yaratacağı için eleştirilmiştir.</p>
<p>Zaman meydanı</p> 	<p>Saatlerle ilgili bir tema park yaratılarak kent içinde farklı ve ilgi çeken bir mekân olacağı düşünülmüştür.</p>	<p>Meydanda oluşturulan temanın yerel kimlikle ilişkili bir bağı bulunamamıştır.</p>
<p>Nizami parkı</p> 	<p>Park içinde yer alan tarihi yapıların restorasyonu ile bölgenin eski kimliği ile olan bağlantısı güçlendirilmiştir. Kent içinde 11,2 hektar büyüklüğünde yeşil alan içererek, önemli bir kamusal alana dönüşmüştür.</p>	<p>Tarihi kimlik korunsa da, yerel sakinler için 2000 li yıllarda önemli olan kimliği dikkate alınmamıştır.</p>

Yapılar ve mimari özellikler

Çizelge 4. 18. Mimari dil birliği



Anket verilerine göre yerel katılımcıların %52'si, uzmanların ise %39,3'ü "Beyaz şehirde mimari bir dil birliği (binaların birbiriyle uyumu) vardır" sorusuna katılmışlardır. Bununla birlikte yerel katılımcıların %40'ı, uzmanların ise %17,9'i tamamen katılıyorum cevabını seçmişlerdir. Yerel katılımcılara ve uzmanlara göre Beyaz şehirde farklı mimari stillerde bölgeler oluşturulsa da, bu bölgeler hem kendi içinde, hem de diğer bölgelerle uyumlu olarak tasarlanmıştır. Bu da genel bir mimari dil birliğinin oluşmasını sağlamıştır. Bazı uzmanlara göre bu mimari dil birliğinin beğenilmesinin bir sebebi Bakü'nün diğer bölgelerinde bu uyumun son zamanlarda kaybolması, böylelikle Beyaz şehirdeki uyumun daha belirgin hissedilmesi olmuştur (Çizelge 4.18).

Beyaz şehir bölgesinde genel bir mimari dil birliği olsa da, tüm yapılar incelendiğinde burada altı çeşit mimari niteliğe sahip bölgenin olduğu görülmüştür. Bunların her birinin kent kimliğine olumlu ve olumsuz etkileri vardır. Bu etkiler aşağıdaki çizelge 4.19'da gösterilmiştir.

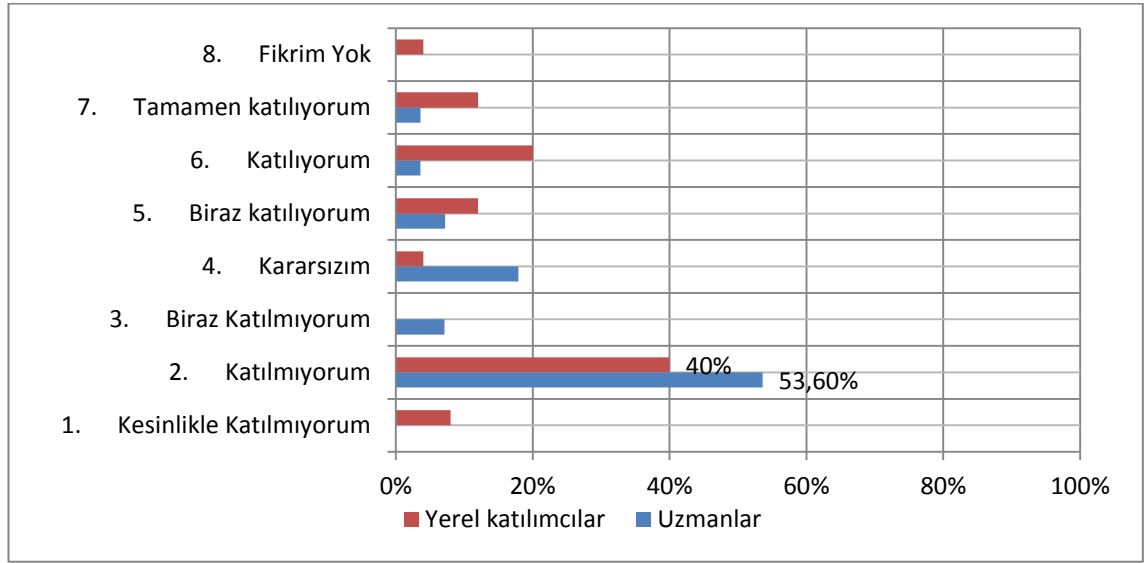
Çizelge 4. 19. Beyaz şehir içinde benzer mimari nitelik gösteren bölgeler

Bölge ismi	Kent kimliğine olumlu etkileri	Kent kimliğine olumsuz etkileri
<p>Paris evleri</p> 	<p>Bu yapıların orta katlı olması Beyaz şehrin Bakü'nün tarihi bölgelerindeki az ve orta katlı binalarla uyumunu güçlendirmiştir. Aynı zamanda binaların az katlı olması insan ölçeğine uygun alanlar oluşturmuştur.</p>	<p>Kent içinde yerel olmayan bir kimlik oluşturmakta ve Avrupa kentlerine özenme durumunu yansıtmaktadır. Aynı zamanda tarih boyunca devam eden kitsch olma durumunun günümüzde de devamı ettiğini göstermektedir. Tarihi Avrupa yapılarının günümüzde burada kopyalanması ve yapay tarih oluşturma çabası mimari açıdan anlamsız bulunmuştur.</p>
<p>Lonrdra Knightsbridge binaları</p> 		

Çizelge 4. 19. Beyaz şehir içinde benzer mimari nitelik gösteren bölgeler (devamı)

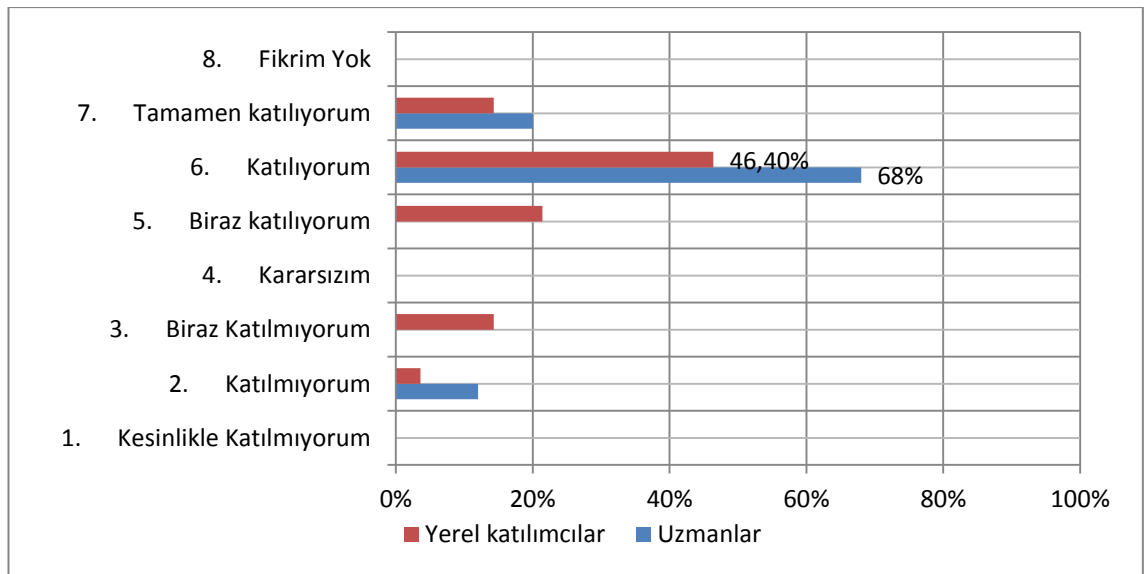
<p style="text-align: center;">Az katlı villalar</p> 	<p>Villalar bölgesi Beyaz şehir içinde konut çeşitliliğini artırmıştır.</p>	<p>Villaların fiyatlarının yüksekliği bölgenin “zenginlerin semti” olarak nitelendirilmesine sebep olmaktadır. Bölgenin yapay sınırlı taş duvarlarla ayrılması mahremiyet açısından anlaşılır olsa da, kent içinde büyük sağır duvarların oluşmasına ve bölgenin geçirgenliğinin zayıflamasına neden olmuştur.</p>
<p style="text-align: center;">Orta katlı modern yapılar</p> 	<p>Bu yapılar mimari cephe tasarımları ile Beyaz şehir içinde daha çağdaş bir kimlik oluşturmaktadır Ayrıca bu yapıların orta katlı olması Beyaz şehrin Bakü'nün tarihi bölgelerindeki az ve orta katlı binalarla uyumunu güçlendirmiştir. Binaların az katlı olması insan ölçeğine uygun alanlar oluşturmuştur.</p>	<p>Bu yapıların yerel Bakü kimliği ile bağlantısının olmaması, modernizmin getirdiği aynışmanın oluşmasına neden olmuştur.</p>
<p style="text-align: center;">Yüksek katlı konut binaları</p> 	<p>Bu yapılar mimari cephe tasarımları ile Beyaz şehir içinde daha çağdaş bir kimlik oluşturmaktadır. Yapılar mesafe ilişkisi açısından iyi şekilde konumlandırılmıştır.</p>	<p>Bu yapılarda yerel bir Bakü kimliği ile bağlantısının olmaması, modernizmin getirdiği aynışmanın oluşmasına neden olmaktadır.</p>
<p style="text-align: center;">Yüksek katlı ofis binaları</p> 	<p>Aynı zamanda binaların yüksek katlı olması, insan ölçeğini karşılamayan alanlar oluşturmuştur.</p>	<p>Aynı zamanda binaların yüksek katlı olması, insan ölçeğini karşılamayan alanlar oluşturmuştur.</p>

Çizelge 4. 20. Önceki plan formlarından ve yapı tiplerinden yararlanma



Anket verilerine göre yerlilerin %40'ı, uzmanların ise %53,6'sı “Beyaz şehirde önceki plan formlarından ve yapı tiplerinden yararlanılmıştır” sorusuna katılmamıştır. Uzmanlardan biri bölgedeki konutların Avrupa tarzı yapılarak yerel olmayan mimari tarzlara üstünlük verildiğini şöyle vurgulamıştır: “Beyaz şehrin bazı sokaklarında gezdiğinde Bakü’de olduğunu unutuyorsun. Sanki Avrupa’dasın gibi etki yaratıyor ” (Çizelge 4.20).

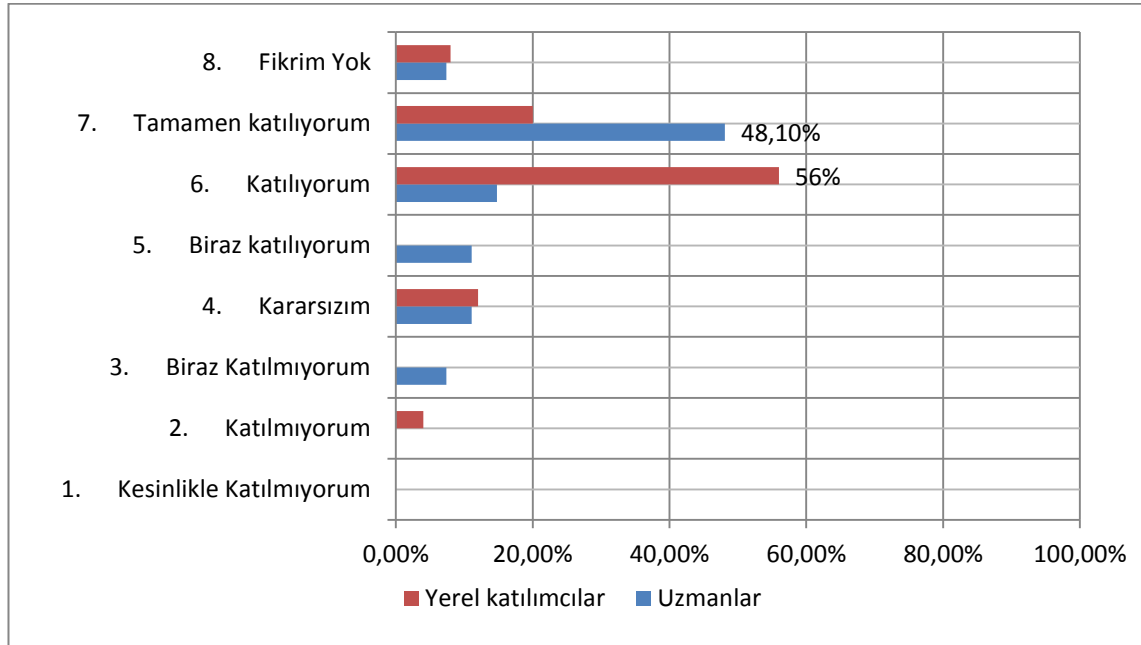
Çizelge 4. 21. İnsan ölçeği



Anket verilerine göre yerel katılımcıların %68'i, uzmanların ise %46,4'ü “Beyaz şehirde insan ölçeği dikkate alınmıştır” sorusuna katılmışlardır. Ayrıca sakinler ve uzmanlar yapıların Bakü'nün diğer bölgelerine örnek olacak şekilde birbirleriyle uyumlu bir şekilde yaptıklarını, kat yüksekliklerine ve konumlandırılmalarına özen gösterildiğini vurgulamışlardır (Çizelge 4.21).

Gözlem sonucunda, Beyaz şehirde orta katlı binalar ile insan ölçeğine uygun alanlar oluşturulduğu görülmüştür. Bu binalar aynı zamanda Beyaz şehrin Bakü'nün tarihi kısımlarındaki az ve orta katlı binalarla uyumunu güçlendirmiştir. Buna rağmen bazı bölgelerde binaların yüksek katlı olması ile insan ölçeğini karşılamayan alanlar oluşmuştur.

Çizelge 4. 22. Yerel malzeme, yapım yöntemleri ve detaylar

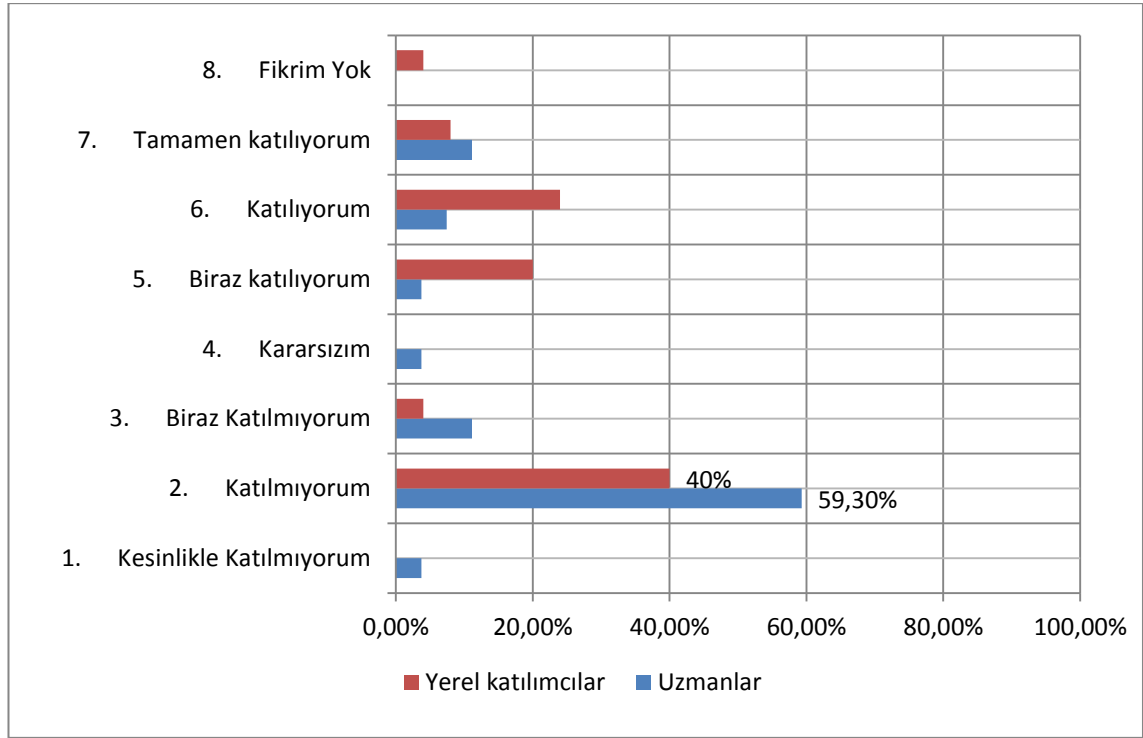


Anket verilerine göre yerel katılımcıların %56'sı, uzmanların ise %48,1'i “Beyaz şehirde yerel malzeme, yapım yöntemleri ve detaylar kullanılmıştır” sorusuna katılmışlardır. Katılma nedenleri olarak binaların büyük kısmının cephe tasarımlarında yerel malzeme olan agray taşı kullanılması olduğunu söylemişlerdir (Çizelge 4.22).

Beyaz şehirde Paris evleri ve Londra Knightsbridge binalarının yerel malzeme olan agray taşı ile kaplanması Bakü'nün tarihi bölgelerindeki binalarla uyumunu

güçlendirmiştir. Buna rağmen diğer modern orta ve yüksek katlı yapılarda tüm dünyada kullanılan malzeme türleri, yapım yöntemleri ve mimari tarzlar mekansal ayrılaşmanın oluşmasına neden olmuştur.

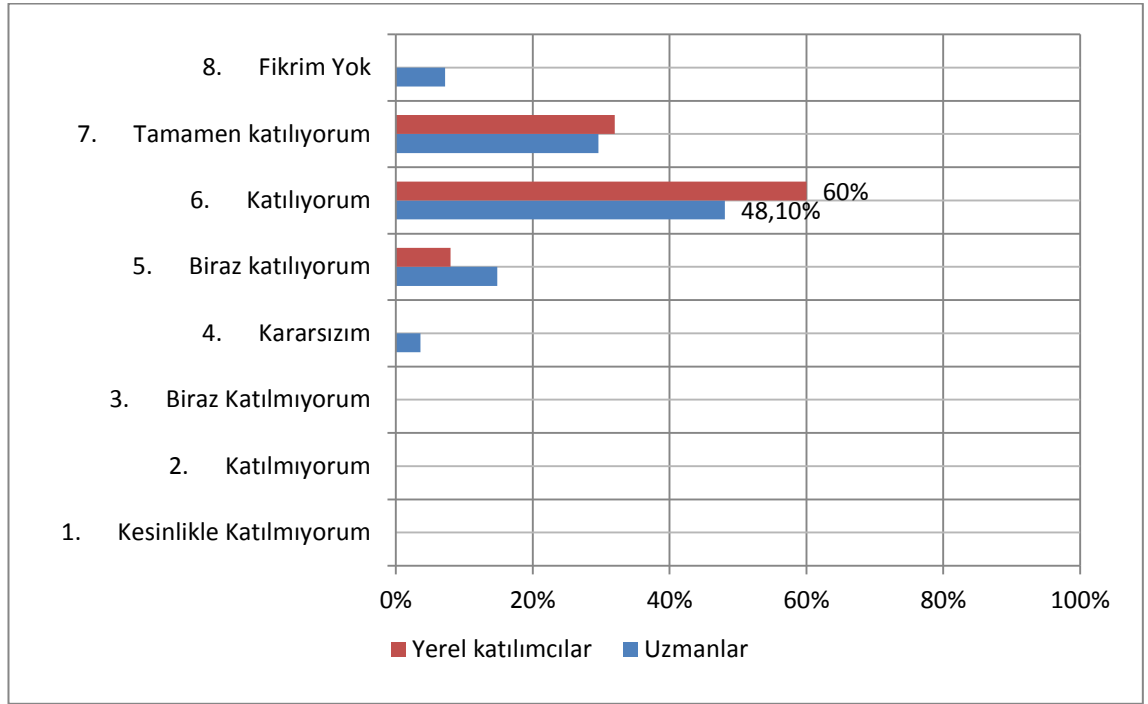
Çizelge 4. 23. Tescilli yapıların korunması ve yeniden işlevlendirilmesi



Anket verilerine göre yerel katılımcıların %40'ı, uzmanların ise %59,3'ü “Beyaz şehirde tescilli yapılar korunmuş ve yeniden işlevlendirilmiştir” sorusuna katılmamışlardır. Bunun nedeni olarak ise bölgede müzeye dönüştürülmüş olan Villa Petrole binasının bölgenin kimliğini yansıtmakta yetersiz kaldığı düşüncesi olmuştur (Çizelge 4.23).

Beyaz şehir bölgesinde Villa Petrole binası, iki adet 19. yüzyılda kurulmuş petrol arıtma ve bir adet su paylaşma tesisi ve tarihi Nizami parkı restore edilerek korunmuştur. Bununla birlikte eski fabrika duvarlarından çıkan tuğlaların Çeşme meydanında zeminde kullanılarak bölgenin eski kimliği ile bağlantı kurulmaya çalışıldığı görülmüştür. Buna rağmen bölgenin tümüyle yıkılarak yeni bir kimlik kazanması ile birlikte bu tarihi yapılar eski kimliği yansıtmakta yetersiz kalmıştır.

Çizelge 4. 24. Simgesel yapılar

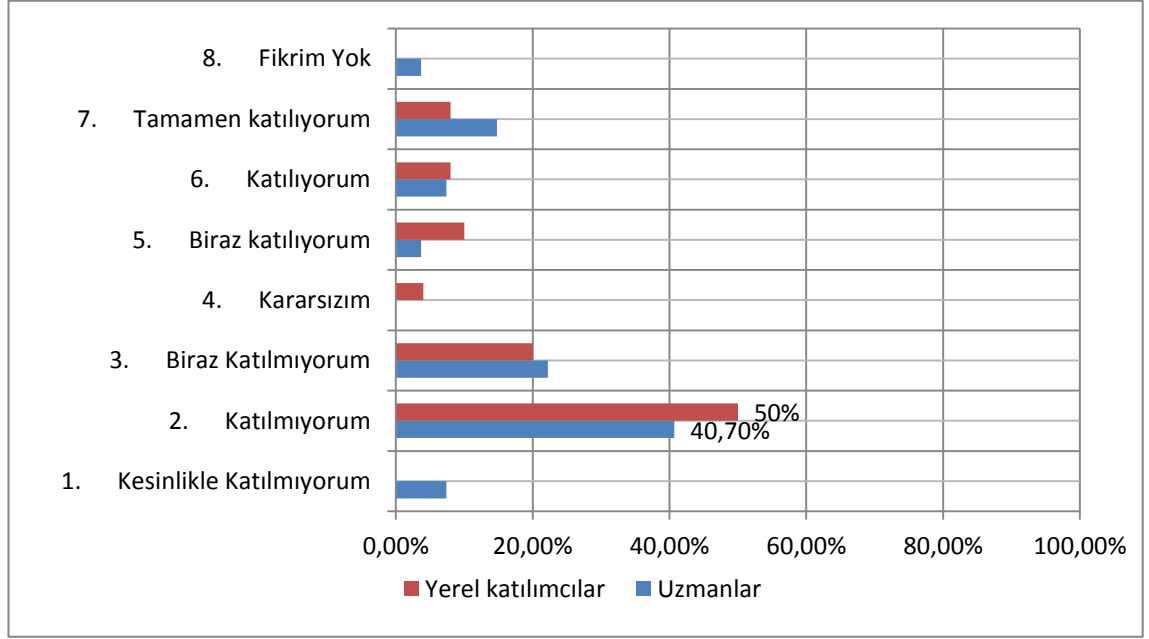


Anket verilerine göre yerel katılımcıların %60'ı, uzmanların ise %48,1'i "Beyaz şehirde akılda kalıcı / dikkat çeken/ referans noktası niteliğinde binalar/ yapılar/ sanat eserleri vardır" sorusuna katılmışlardır. Simgesel yapı olarak ise Karabağ atları meydanını ve Beyaz şehir ofis binasını, gelecekte yapılacak olan yaya köprüsünü, iş merkezi kompleks binalarını ve Sahil bölgesinde Waterfront Iconic otelini göstermişlerdir. Aynı zamanda uzmanlardan bazıları Karabağ atları meydanının yerel kimlik ile bağlantılı olmasının daha özel olduğunu vurgulamışlardır (Çizelge 4.24).

Beyaz şehir bölgesi simgesel binalar açısından incelendiğinde, bu binaların kent içinde özgün noktalar oluşturduğu görülmüştür. Karabağ atları meydanı ile Karabağ'ın Azerbaycan'ın ayrılmaz bir parçası olmasına vurgu yapılmıştır. Buna rağmen diğer simgesel yapıların hiç birinde yerel bir bağlantı bulunamamıştır. Ayrıca Beyaz şehirde Foster & Partners mimarlık ofisi gibi ünlü mimarların yapılarının olmasına özen gösterilmiştir ve Beyaz şehir City Mall binası incelendiğinde bunun dünya kentlerindeki örneklerden esinlenerek tasarlandığı görülmüştür. Bu ikili durum, Beyaz şehrin dünya kentlerine benzemesine neden olurken, bir yandan da ulusal kimliğini de yansıtmaya çabasını göstermektedir.

Sosyal çevre bileşenleri

Çizelge 4. 25. Demografik yapı



Anket verilerine göre yerel katılımcıların %50'si, uzmanların ise %40,7'si “Beyaz şehir farklı gelir gruplarının birlikte yaşayabilmesi için hazırlanmıştır” sorusuna katılmamışlardır. Buna neden olarak, Beyaz şehirdeki konut fiyatlarının yüksek olmasını göstermişlerdir (Çizelge 4.25).

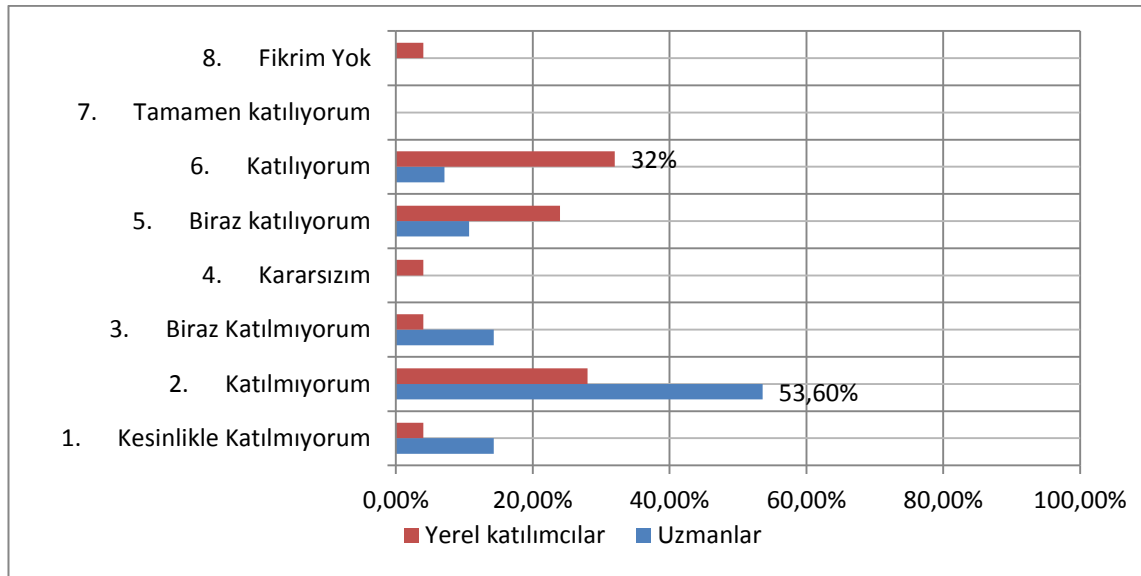
Beyaz şehir bölgesi incelendiğinde, Siyah şehir bölgesindeki eski sakinlerin taşınması ve bölgeye tümüyle yeni sakinlerin yerleşmesi ile demografik yapının değiştiği görülmüştür. Aynı zamanda Beyaz şehrin çevresindeki bölgelerle kıyaslandığında bu yeni sosyal dokunun çevresi ile olan farkı net şekilde ortaya çıkmaktadır. Bunun nedeni tasarım aşamasında çevre ve yerel halkın sosyal yaşantısının yeterli analiz edilmemesidir. Çevresi ile fiziksel olmakla beraber sosyal boyutta da büyük zıtlıklar ve sınıflandırmalar oluşturmuştur (Bakınız şekil 4.59).

Kentsel dönüşüm sonrası arazi değerlerinin keskin bir şekilde artması Beyaz şehir içinde oluşturulan bazı bölgelerin “zenginlerin semti” olarak nitelendirilmesine neden olmuştur. Beyaz şehir içinde devlet okulunun bulunmaması ve bulunan eğitim

yapılarının yüksek fiyatlı özel okullar olması bölgenin soylulaştığını gösteren en bariz örneklerdendir.

Yasal ve yönetsel yapı açısından Beyaz şehir projesi incelendiğinde bölgede projenin ilk başladığı yıllarda sorunlar yaşandığı görülmüştür. Siyah şehirde yaşayan sakinler bölgeden taşınmaları için metrekare başına ödenen para miktarından memnun olmamış, ama daha sonra taraflar arasında ortak kararlar alınarak sorunlar giderilmiştir.

Çizelge 4. 26 Kentsel bellek, yerel gelenekler ve kültürel farklılıklar



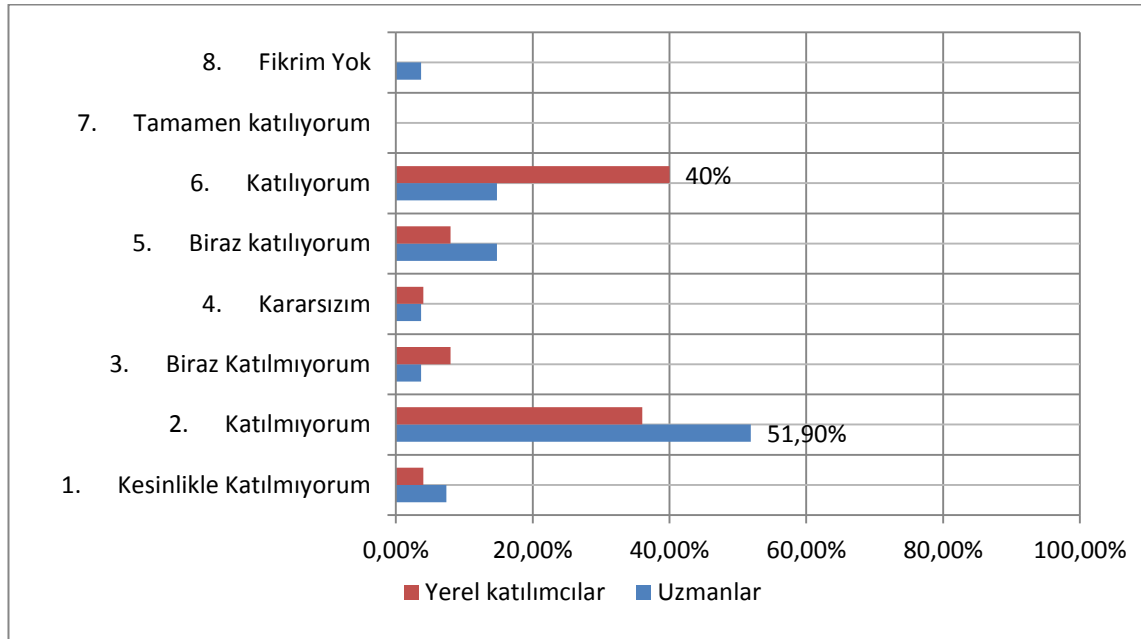
Anket verilerine göre “Beyaz şehirde kentsel bellek, yerel gelenekler ve kültürel farklılıklar dikkate alınmıştır” sorusuna yerel katılımcıların %32’si katılmış, %28’i ise katılmamışlardır. Uzmanların %53,6’sı bu soruya katılmamışlardır. Bunun nedeni olarak, zaten eski bölgeye ait pek fazla gelenek ve kültür belirtisi bulunmadığına değinmişlerdir (Çizelge 4.26).

Buna rağmen günümüzde Bakü’nün tek merkezli bir kent olduğu dikkate alınır, Beyaz şehrin kurulması ile kent içinde farklı bir çekim merkezinin oluşacağı ve tüm kent sakinleri için çeşitli sosyal olanaklar sağlanacağı öngörülmektedir. Beyaz şehirdeki tüm yapıların zemin katlarının kafe, restoran, mağaza gibi sosyo-kültürel faaliyetler için kullanılmasının canlı ve hareketli bir sokak yapısı oluşturacağı düşünülmektedir. Bununla birlikte Bakü içinde yapılan festivallerin gelecekte Beyaz şehirde de devam

ettirilmesinin bölgenin sosyo-kültürel yapısını destekleyeceği düşünülmektedir. Bütün bunlar, eski sanayi kenti olan Siyah şehrin dönüşüm sonrası küreselleşmenin etkisi ile bir tüketim merkezi haline geldiğini göstermektedir.

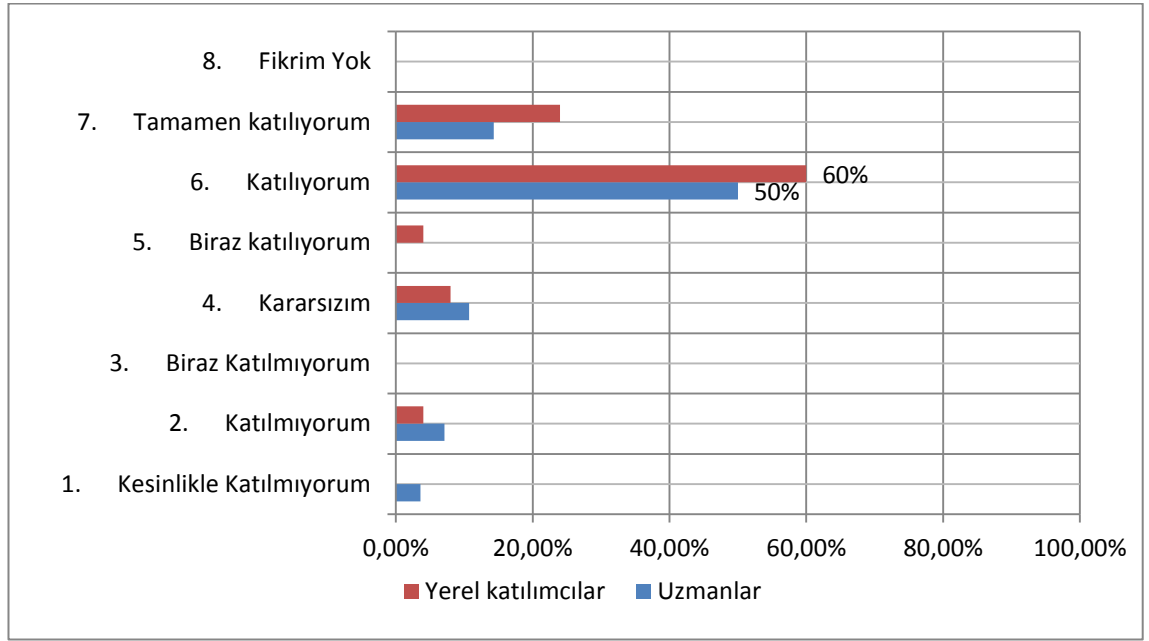
Babek Caddesi boyunca var olan mobilya, araba, inşaat malzemeleri ve ekipmanlarının satışına yönelik mağazaların korunması ve kentsel dönüşüm sonrası yine ticari bir merkeze dönüştürülmesi düşüncesi bölgedeki sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik açısından önemlidir. Aynı zamanda Beyaz şehirde dönüşüm sonrası yeni iş merkezlerinin oluşmasının özel ve kamu sektörlerinin ekonomik döngüsüne olumlu etki sağlayacağı tahmin edilmektedir.

Çizelge 4. 27 Kaybolmuş değerler ve potansiyeller



Yerel katılımcıların %40'ı Beyaz şehirde kaybolmuş değerlerin ve potansiyellerin öne çıkarıldığını belirtmişlerdir. Uzmanların %51'i ise bu konuda aksini düşünmüş ve katılmamışlardır. Bu cevaplardaki farklılığın nedeni yerel katılımcıların dönüşüm öncesi bölgenin atıl durumda olduğunu savunması, uzmanların ise dönüşüm sonrası daha Bakü'ye özgü özelliklerin öne çıkarılması olmuştur (Çizelge 4.27).

Çizelge 4. 28. Özgün kimlik



Anket verilerine göre yerel katılımcıların %60'ı, uzmanların ise %50'si Beyaz şehrin Bakü içinde özgün bir kimliğinin olduğuna katılmışlardır. Uzmanların düşüncesine göre yeni Beyaz şehir kimliğinin Bakü'nün yerel kimliğine uygunluğu tartışılabilir durumdadır. Bazı uzmanlar Beyaz şehirde kurulan Paris evleri ve Londra tarzı binaların Bakü'ye özgün olmayan ve yapay bir kimlik kattığını söylemiştir (Çizelge 4.28).

Söz konusu yapay kimliğin yerel katılımcılar arasında yaygın olan “batı özentisi” sebebiyle beğenildiği görülmüştür. Hatta bir katılımcı bu yapaylığın Bakü'nün özgün kimliğine daha uygun olduğunu savunarak şöyle söylemiştir:

“Bakü kenti tarih boyunca ne tamamen Ortadoğu gibi muhafazakâr, ne de Batı kader tamamen modern olabilmiştir. Her iki tarafın unsurlarını hep kendinde birleştirmeyi ve bunu ustalıkla harmoni haline getirmeyi başarmıştır. Söz konusu durum sadece mimarlık ve şehrin yapılanması açısından değil, tüm alanlarda – günlük yaşam, genel bakış açısı, ailevi meseleler, müzik, sanat vs. kendini göstermektedir.”

Sonuç olarak, Bakü Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesi çevresel açıdan başarılı bir proje sayılsa da, Bakü kenti ile olan ilişkisine dikkat edilmesi gerektiği görülmektedir.

Kent içinde Avrupa kentlerine benzer bölgelerin tasarlanması tarih boyunca Bakü'nün farklı şehirlere esinlenerek şekillendiği fikrinin hala devam ettiğinin göstergesidir. Bu durum, zamanla Bakü'nün yerel kimliğinin ve dokusunun kaybolmasına sebep olabilir.

4.3. Bölüm sonucu

Tezin bu bölümünde Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesi kent kimliğinin doğal çevre, yapılı çevre ve sosyal çevre bileşenleri açısından değerlendirilmiş ve anket çalışmasından elde edilen veriler bu bağlamda yorumlanmıştır. Aynı zamanda yazarın, anket çalışmasında yer alan uzman ve yerel sakinlerin Beyaz şehir projesinde kent kimliğini oluşturan bileşenler ile ilgili görüşleri karşılaştırılmıştır (Çizelge 4.29). Değerlendirmede; Beyaz şehir projesinin tüm bileşenleri sağladığı durumda (+), sağlamadığı durumda (-), projenin bazı kısımlarında sağladığı, bazı kısımlarında sağlamadığı durumunda ise (+ -) işaretleri kullanılmıştır.

Buna göre projede doğal çevre bileşenlerinden faydalanma konusunda her üç grup da hemfikir çıkmıştır. Yapılı çevre bileşenleri konusunda yazar 6 bileşenden kısmen, 2 bileşenden tamamen, uzmanlar 5 bileşenden tamamen, 2 bileşenden kısmen yararlandığını, 1 bileşenin dikkate alınmadığını (kentsel doku ve yoğunluk), yerel sakinler 6 bileşenden tamamen, 2 bileşenden kısmen yararlandığını belirtmişlerdir. Böylece genel olarak uzmanların da, yerel sakinlerin de Beyaz şehir projesinin kent kimliğinin doğal ve yapılı çevre bileşenlerini dikkate aldığını ifade ettikleri görülmüştür. Sosyal çevre bileşenleri açısından yazar biri hariç (demografik özellikler) bunlardan kısmen faydalandığını, uzmanlar ve yerel sakinler ise demografik ve kültürel yapı bileşenlerinin dikkate alınmadığını ifade etmişlerdir.

Çizelge 4. 29. Beyaz şehir projesinin kent kimliği bileşenleri açısından değerlendirilmesi

KENT KİMLİĞİ BİLEŞENLERİ ANALİZ ÇERÇEVESİ												
	Doğal çevre bileşenleri	Yazar	Uzman	Yerel sakin	Yapılı çevre bileşenleri	Yazar	Uzman	Yerel sakin	Sosyal çevre bileşenleri	Yazar	Uzman	Yerel sakin
Bakü beyaz şehir projesi	Bölgenin konumu ve topoğrafyası	+	+	+	Kentsel doku ve yoğunluk	+ -	-	+ -	Demografik yapı	-	-	-
	İklim ve bitki örtüsü	+	+	+	Kentsel sınırlar, manzara ve silüet	+ -	+	+	Yasal ve yönetsel yapı	+ -		
	Jeolojik yapı	+	+	+	Arazi kullanımı (işlev alanları)	+	+	+	Sosyo-ekonomik yapı	+ -		
					Ulaşım ağı	+	+	+	Kültürel yapı	+ -	-	-
					Kamusal dış mekânlar ve aktiviteler	+ -	+	+				
					Yapılar ve mimari özellikler	+ -	+ -	+				
					Tarihi ve simgesel öğeler	+ -	+ -	+ -				
					İnsan ölçeği	+ -	+	+				

5. SONUÇ

Bakü kentinin mimari kimliği incelendiğinde kale kenti olarak tarihindeki en büyük gelişim patlamasının 1870'lerin başlarında Rus Çarlığı Döneminde petrol sanayi alanlarının ortaya çıkması ile olduğu görülmüştür. 19.yüzyılın sonlarında artık Siyah şehir olarak adlandırılan petrol sanayi kenti kurulmuş ve bunun etkisi tüm Bakü mimarlığına yansımıştır. Yerel petrol zenginleri Avrupa'nın farklı ülkelerinden mimarları Bakü'ye davet etmiş ve farklı projeler yapılmıştır. Böylelikle Bakü, farklı şehirlerin mimari stilleri ve yaklaşımları ile kendini besleyerek şekillenmiştir. Sovyetler dönemi, Bakü mimarisinde farklı izler bırakmıştır. 1920 yıllarında sadelik ve özlülük gibi mimari formlarla dönemin ekonomik çıkarlarına uygun olan "konstrüktivist" mimari Bakü'de geniş bir şekilde yer bulmuştur. Daha sonra Stalin'in Sovyet rejiminin başlamasıyla mimaride olan ciddilik ve sadelik, klassizmin ve neoklassizmin aşırı öne çıkması ile yer değiştirmiştir. Sovyetler döneminin sonlarına doğru ise, Sosyalizmin gelişimi ise kentte sert ve tek düze olarak kurulan yeni alanlar, kentin bir bütün olarak kimliksizleşmesine ve solgunlaşmasına yol açmıştır. 1990 yıllarında Sovyetlerin dağılımı ve Azerbaycan'da özgürlüğün kazanılması ile birlikte eski ekonomik bağların kopması, Bakü'deki fabrika ve tesislerin, tüm endüstriyel potansiyelini kaybetmelerine ve kapanmalarına neden olmuştur. Böylelikle Beyaz şehir sanayi bölgesinin eskime süreci başlamış, bu durum 2007 yılında Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin başlamasına kadar devam etmiştir.

Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesinin Bakü kent kimliğine olan etkisi incelendiğinde olumlu ve olumsuz birçok etkinin olduğu görülmüştür. En büyük olumlu etkisi Siyah şehir dönüşüm öncesi petrol atıkları ile çevresel açıdan zararlı bir alan iken, dönüşüm sonrası yaşanabilir ve temiz bir bölgeye dönüştürülmüştür. Bölgede, sadece orada yaşayanlara değil, tüm Bakü sakinlerine hizmet edecek ve çekim merkezi haline dönüşecek kamusal alanlar yaratılmıştır. Şimdiye kadar tek merkezli olan Bakü kenti içinde kurulan bu ikinci çekim merkezinin tüm sakinlere seçim olanağı sağlaması açısından olumlu bir etkisi olacağı düşünülmektedir. Bu durumun sosyo-ekonomik açıdan da Bakü kenti için olumlu sonuçlar sağlayacağı da söylenebilir. Planlama açısından dikkat edildiğinde, Beyaz şehir bölgesi Bakü'nün yeni kurulan diğer bölgelerinden farklı olarak daha düzenli ve mimari dil birliğine sahip bir bölgesi olarak

tasarlanmıştır. Buna rağmen kent içinde Avrupa kentlerindeki mimari dokuları yansıtan bölgelerin tasarlanması tarih boyunca Bakü'nün farklı şehirlere esinlenerek şekillendiği fikrinin hala devam ettiğinin göstergesidir. Bu kitsch olma durumunun zamanla Bakü'nün yerel kimliğinin ve dokusunun kaybolmasına sebep olabileceği düşünülmektedir. Aynı zamanda sosyal bileşenler açısından incelendiğinde, dönüşüm projesi sonucu bölgenin arazi değerlerinin artması ile soylulaşmanın başlaması gibi yan etkiler görülmüştür.

Beyaz şehir projesi Bakü'nün batı ve doğu yönlerine doğru geliştirilmesi açısından, gelecek projeler için örnek teşkil edecektir. Bu nedenle tezin bu kısmında gelecekte yapılacak kentsel dönüşüm projeleri için Bakü'nün kent kimliğini destekleyecek öneriler geliştirilmiştir. Bu önerilerin geliştirilmesinde yapılan fiziksel ve sosyal analizler yanında tez kapsamında incelenen farklı ülkelerdeki kentsel dönüşüm projelerinden çıkarılan sonuçlardan faydalanılmıştır.

1. Kentsel dönüşümde kent kimliğini doğal çevre bileşenleri açısından geliştirmeye yönelik öneriler

- Planlama ve tasarımda bölgenin doğal çevre verileri (konumu ve topoğrafyası, iklim ve bitki örtüsü, jeolojik yapısı) çok iyi analiz edilmeli ve projeye dâhil edilmelidir.
- Doğa (dağ, deniz, nehir, orman vb.) ile daha güçlü bağ kurulmalıdır. Hamburg Hafencity ve Melbourne Docklands projelerindeki gibi sahil kısmında geliştirilen mekânlarla, su sporları ve aktiviteler ile insanların deniz ile bağlantısı güçlendirilmelidir.
- Gerek mimari tasarımda, gerek peyzaj tasarımında bölgenin iklim ve bitki örtüsü dikkate alınmalı, yerel iklime uygun ve az su gerektiren bitkilendirme yapılmalıdır.
- Günümüzün en büyük gereksinimlerinden olan ekolojik sürdürülebilirliğe sadece bina bazında değil, Stockholm Sjöstad liman bölgesi dönüşüm projesindeki gibi tüm kent ölçeğinde dikkat edilmelidir. İklim değişikliğine uyum kapsamında doğal kaynaklar korunmalı, projelerde yenilenebilir enerji kaynaklarından faydalanılmalı, enerji verimliliği ve geri dönüşüm konusunda gerekli önlemler alınmalıdır

2. Kentsel dönüşümde kent kimliğini yapılı çevre bileşenleri açısından geliştirmeye yönelik öneriler

- Dönüşüm projesi sadece bölge düzeyinde değil, tüm kentin bir parçası olarak, Bakü 2040 genel planı hedefleri doğrultusunda kentsel ölçekte ele alınmalıdır.
- Hafencity dönüşüm projesinde olduğu gibi dönüşüm alanları için kentsel tasarım projesi yarışması düzenlenebilir. Derece alan projeler halk oylamasına sunulabilir. Yarışmalarda yerel mimarlık ofisleriyle birlikte çalışma şartı uygulanabilir. Böylelikle uygulama boyutunda yer almakta zorlanabilecek yerel mimarlık ofisleri fikir ve tasarım aşamasında kente daha özgün yaklaşımlar sergileyerek katkıda bulunabilir.
- Planlama ve tasarımda kentteki ve bölgedeki mevcut yapılı çevre verileri çok iyi analiz edilmeli ve projeye dâhil edilmelidir.
- Mevcut kentsel doku ve yoğunluğa uyulmalıdır.
- Hamburg Hafencity ve Stockholm Sjöstad liman bölgesi dönüşüm projelerindeki gibi alan çevresindeki doğal ve yapay sınırlar dikkate alınmalıdır. Melbourne Docklands taki tren yolu ve Bakü Beyaz şehirde olan otoyol gibi kenti diğer bölgelerden ayıran yapay sınırların oluşturulmasından kaçınılmalıdır.
- Manzaradan faydalanılmalı, kent silüetini bozacak müdahalelerden kaçınılmalıdır. Hamburg Hafencity projesinde olduğu gibi kentin özgün silueti korunmaya çalışılmalıdır.
- Hamburg Hafencity, Melbourne Docklands ve Yokohama Minato Mirai 21 dönüşüm projelerindeki gibi bölgede karma kullanımlı bir arazi kullanım planı geliştirilmelidir.
- Bölgenin genel karakterine ve içinde bulunduğu mekâna uygun olmayan fonksiyonlar başka bir yere taşınmalı, Beyaz şehir Babek caddesinde yapıldığı gibi uygun nitelikteki mevcut işlevler korunmalı ve sürdürülmelidir.
- Bölgeye yeni önerilen fonksiyonların, kentin fiziksel ve sosyo-ekonomik yapısına uygun olmasına dikkat edilmelidir.
- Bölgenin kent içindeki konumu değerlendirilmeli, kentle ve çevresiyle olan toplu ulaşım bağlantıları güçlendirilmelidir. Bölgede yaya erişilebilirliği

öncelikli olmalı, yaya-bisiklet yolları tasarımına projenin ilk aşamasından itibaren dikkat edilmelidir.

- Farklı fonksiyonlarla donatılmış, günün yirmi dört saati yaşayacak, farklı ölçeklerdeki aktivitelerin gerçekleştirileceği kamusal mekânlar tasarlanmalıdır.
- Beyaz şehirde Yeşil ada villalar bölgesinde olduğu gibi kent içinde fiziksel ve sosyal iletişimi sınırlandıran, dışa kapalı alanların, yapay sınırların ve sağır duvarların yer almasından kaçınılmalıdır.
- Beyaz şehirde olan Fransa evleri ve Londra evleri gibi yerel olmayan kimliğin oluşturulmasından ve yapay tarihten kaçınılmalı, yerel mimari özellikler incelenerek mimari tasarımda yorumlanmalıdır.
- Stockholm Sjöstad projesinde mimari tasarım açısından mevcut geleneksel yapılara benzer yapılar inşa edilmiş, dönüşüm sonrası kent içinde tanımsız ve çekici olmayan bölgeler oluşmuştur. Dönüşüm projelerinde geleneksel yapıların tekrarından kaçınılmalı, çağdaş yaşam gereksinimleri doğrultusunda geleneksel dokuyu yorumlayan mimari tasarımlar yapılmalıdır.
- Köhneme sürecine girmiş alanlardaki kültürel/endüstriyel mirasın korunması ve sosyal yaşama uyumu devlet politikası olarak benimsenmelidir. Bölgedeki tarihi-kültürel değeri olan mimari miras değerlendirilerek, sosyo-kültürel iletişimi sağlayacak fonksiyonlarla kente kazandırılmalıdır. Kocaeli Seka bölgesi projesindeki gibi bölgenin eski kimliğini yansıtacak yapılarının korunmasına ve yeniden işlevlendirilmesine daha fazla özen gösterilmelidir.
- Kent içinde yer alan simgesel yapıların tasarımında, Hafencity Elbphilharmonie binası gibi bölgenin kimliği ile olan bağlantısına dikkat edilmelidir. Bu tür simgesel yapılarla hem dünya çapında bir imaj kazanılmalı, hem de bölgenin eski kimliği yansıtılmalıdır.
- Proje alanlarında insan ölçeğinin korunmasına dikkat edilmelidir. Hamburg Hafencity ve Stockholm Sjöstad kentsel dönüşüm projelerindeki gibi insan ölçekli alanlar tasarlanmalıdır.

3. Kentsel dönüşümde kent kimliğini sosyal çevre bileşenleri açısından geliştirmeye yönelik öneriler

- Dönüşüm alanlarının nasıl seçileceğini ve dönüşüm projelerinin nasıl gerçekleştirileceğini tanımlayan, ayrıca dönüşüm alanlarındaki kültürel ve endüstriyel mirasın korunmasına ve yeniden işlevlendirilmesine yönelik yasa ve yönetmelikler geliştirilmelidir.
- Dönüşüm projeleri disiplinler arası çalışma ile ve planlama hiyerarşisine uygun bir şekilde gerçekleştirilmelidir.
- Dönüşüm projelerinde yer alan kurum ve kuruluşlar yeterli mali kaynak, personel ve yetkiye sahip olmalıdır.
- Analiz çalışmaları sırasında bölgedeki yerel halkla güçlü iletişim kurulmalı ve bölgenin demografik özellikleri ile sosyo-ekonomik ve kültürel yapısı detaylı araştırılmalıdır.
- Dönüşüm bölgesindeki kullanıcı memnuniyeti ve beklentileri araştırılmalı ve sorunlara yönelik çözümler geliştirilmelidir.
- Dönüşüm projesinin amacı, hedefleri ve alınan kararlar halka duyurularak, doğrudan katılım sağlanmalıdır. Projenin tüm aşamalarında yerel katılımcıların iştiraki güçlendirilmelidir.
- Yazılı ve görsel medyanın konuya ilgisi çekilip, kamuoyu oluşturulmalı ve dönüşüm çalışmasına medyanın ve halkın desteği sağlanmalıdır.
- Kentin kimliğini destekleyecek, sosyal ve kültürel bütünleşmeyi sağlayacak, etkinlik mekanları oluşturulmalıdır.
- Bakü Beyaz şehirde uygulama aşamasında hedef ve değer bakımından çeşitlilik gösteren farklı tipteki konut birimlerinin kombinasyonun oluşturulmadığı görülmüştür. Tezde incelenen Hamburg HafenCity, Stockholm Sjöstat, Melbourne Docklands örnek projelerinde olduğu gibi, gelecek projelerde farklı konut tiplerinin sunumuna dikkat edilmeli ve demografik çeşitlilik sağlanmalı, böylelikle proje tamamlandıktan sonra bölge farklı kullanıcı gruplarının gereksinimlerine cevap verebilmelidir (Gratz ve Mintz 1998).
- Yokohama Minato Mirai 21 projesindeki gibi bölgede istihdamı arttıracak, gelir getirici aktivitelere yer verilmelidir.
- Hamburg HafenCity, Melbourne Docklands ve Yokohama Minato Mirai 21 projelerinde olduğu gibi ekonomik açıdan, yerel ölçekteki girişimlerin çeşitli

devlet teşvikleriyle güçlendirilmesi, kent ve ülke ekonomisine de katkı koyması sağlanmalıdır.

Sonuç olarak, yapılan tez çalışması, giriş kısmında belirtilen amacına ulaşmış, kıyı bölgelerindeki atıl sanayi alanlarında geliştirilmiş kentsel dönüşüm projelerinin kent kimliğine etkisi, kuramsal kısımda incelenen kavramlar ve çeşitli ülkelerden örnekler üzerinden ortaya koyulmuştur. Ayrıca, yapılan alan çalışmasıyla Beyaz şehir kentsel dönüşüm projesi doğal, yapı ve sosyal çevre bileşenleri açısından incelenmiş, Bakü kent kimliğine olan etkisi araştırılmıştır. Araştırma sonucunda, Bakü’de gelecekte yapılacak projeler için kentsel dönüşümün yasal-yönetimsel, sosyo-ekonomik ve fiziksel boyutuna yönelik öneriler geliştirilerek, ilgili kurum ve kişilere faydalı bir kaynak oluşturulmaya çalışılmıştır.

KAYNAKLAR

- Ağazade , R., İbrahimli, Y. (2012). *Azerbaycan Mimarlığı Gelişim Yollarında*. Bakü: Elm.
- Akarsu, T. (2009). Tarihi yarımada silüetinin kent kimliğine etkilerinin Salacak-Harem-Haydarpaşa bölgesinde irdelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Akkar, M. (2006). Kentsel dönüşüm üzerine Batı'daki kavramlar, tanımlar, süreçler ve Türkiye. *Planlama Dergisi*, 29 - 38.
- Aliyev, E. (2013). *Konstruktivizm Dönemi- 20. yüzyılın 1920-1930 yıllarında Bakü mimarlığı*. Bakü: Doğu-Batı.
- Aliyev, E. (2013). *Sadiq Dadaşov ve Mikayıl Hüseyinov*. Bakü: Doğu Batı.
- Anonim. (2021a). *İzmir Ekonomik Faaliyetleri* Mart 20, 2021 tarihinde *Kısaca*. okuyorumben: <http://okuyorumben.com/izmir-ekonomik-faaliyetleri-kisaca/> adresinden alınmıştır
- Anonim.(2021b). *Mardin*. Turka Şubat 10, 2021 tarihinde Turkey: <https://www.alaturkatrkiye.com/destinations/mardin.html> adresinden alınmıştır
- Anonim. (2021c). *Here Is The Amasya Album*. skyscrapercity: <https://www.skyscrapercity.com/threads/amasya-a-cute-city-in-turkey.438980/> adresinden alınmıştır
- Anonim. (2021d). *Safranbolu houses*. shutterstock: <https://www.shutterstock.com/tr/search/safranbolu+houses> adresinden alınmıştır
- Anonim. (2021e). *Karadeniz bölgesinde ahşap evler*. Şubat 10, 2021 tarihinde: <https://www.yeniasir.com.tr/ege/mugla/2021/06/13/karadeniz-evleri--1623600939> adresinden alınmıştır
- Anonim. (2021f). *Sandtorpark – Hafencity Public Spaces*. Mayıs 16, 2021 tarihinde Miralles Taglabue EmbT: <http://www.mirallestagliabue.com/project/sandtorpark-hafencity-public-spaces/> adresinden alındı
- Anonim. (2021g). *WES LandscapeArchitecture*. Mayıs 16, 2021 tarihinde world-architects.com: <https://www.world-architects.com/en/wes-landschaftsarchitektur-hamburg/project/grasbrookpark-hafencity> adresinden alındı
- Anonim. (2021h). *Shaping the way Victorians live*. Mayıs 11, 2021 tarihinde development.vic: <https://www.development.vic.gov.au> adresinden alındı
- Anonim. (2021ı). *Melbourne* Mart 5, 2021 tarihinde www.melbourne.vic.gov.au/ adresinden alındı
- Anonim. (2021i). *Zounohana Breakwater*. Şubat 15, 2021 tarihinde travelcoffeehot: <http://travelcoffeehot.com/thing-to-do/article/zounohana-breakwater> adresinden alındı
- Anonim. (2021j). *Yokohama Museum of Art*. Şubat 18, 2021 tarihinde Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Yokohama_Museum_of_Art adresinden alındı
- Anonim. (2021k). *In 2021 Yokohama will be the first city in Japan to host the IEEE NSS-MIC*. Şubat 18, 2021 tarihinde meetingmediagroup:

- <http://www.meetingmediagroup.com/article/in-2021-yokohama-will-be-the-first-city-in-japan-to-host-the-ieee-nss-mic> adresinden alındı
- Anonim. (2021). *Yokohama Landmark Tower*. Şubat 18, 2021 tarihinde [locationscout: https://www.locationscout.net/japan/5865-yokohama-landmark-tower](https://www.locationscout.net/japan/5865-yokohama-landmark-tower) adresinden alındı
- Anonim. (2021m). *File:Akarenga Soko.jpg*. Mart 1, 2021 tarihinde Wikimedia Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Akarenga_Soko.jpg adresinden alındı
- Anonim. (2021). *File:JP-Yokohama-Minato-Mirai-Nippon-Maru-Memorial-Park.jpg*. Mart 1, 2021 tarihinde Wikimedia Commons: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:JP-Yokohama-Minato-Mirai-Nippon-Maru-Memorial-Park.jpg> adresinden alındı
- Anonim. (2022). Azerbaycan Cumhuriyeti Şehir Planlama ve Mimarlık Devlet Komitesi Bakü 2040 gene planı 09.03.2022 tarihinde <https://arxkom.gov.az/bakinin-bas-plani> adresinden alındı
- Asbrink, B. (2002). The Nobels in Baku. *Azerbaijan International*10(2), 56-59.
- Aşurbeyli, S. (2006). *Bakü şehrinin tarihi*. Bakü: Avrasiya press.
- Atiker, E. (1995), Bireyselleşme ve Toplumsal Farklılaşma, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını
- Balaban, O. (2013). The use of indicators to assess urban regeneration performance for climate-friendly urban development: The case of Yokohama Minato Mirai 21. In *Spatial Planning and Sustainable Development* . Springer, Dordrecht, (pp. 91-115) .
- Bayramoğlu, N. (2010). Kullanıcı Algısı Bağlamında Kentsel Kimlik: Barbaros Bulvarı Büyükdere Kentsel Aksı. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Berentelg, J. B. (2018). Sustainability and Urbanity. *Academy Of Urbanism Congres in Cork*. Hamburg: 21 St. Century Waterfront Trasnformation.
- Beyaz Şehir (2021) Aralık 10, 2021 tarihinde <https://www.bakuwhitecity.com/az/> adresinden alındı
- Beyhan, G., Ünügür, M. (2005). Çağdaş Gereksinmeler Bağlamında Sürdürülebilir Turizm ve Kimlik Modeli. *itüdergisi/a*, 79 - 87.
- Black, E. (2004). *Banking on Baghdad: Inside Iraq's 7,000-Year History of War* John Wiley Sons. New Jersey: John Wiley Sons.
- Bruns-Berentelg, J. (2014). Hafencity Hamburg–Identity, sustainability and urbanity. *Hafencity Discuss.*, Pap, 3, 1-34.
- Cansız, O. S. (2021). Sokak Sanatının Kent Kimliği Üzerine Etkileri. *Yüksek Lisans Tezi*. İzmir : Ege Üniversitesi.
- Carasi, M. (1999). *Osmanlı Kenti, Osmanlı İmparatorluğunda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi* . İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). Urban spaces-public places: The dimensions of urban design.
- Clay, P. L. (1979). *Neighbourhood renewal : middle-class resettlement and incumbent upgrading in American neighbourhoods*. Lexington Books. MA: D.C. Health. United Kingdom. 121
- Correa, C. (1983). Quest for Identity. *Exploring Architecture In Islamic Culture Seminar* (s. 10 - 13). Malaysia: Universiti Teknologi Malaysia any Ministry of Culture.

- Çakıroğlu, B., Engin, N. (2014). Dini İnanışların Mimariye Etkisi. *Dini Araştırmalar Dergisi*, 67 - 94.
- Cullen, G. (1961). *Townscape*. London: Architectural Press.
- Çöl, Ş. (1998). Kentlerimizde Kimlik Sorunu ve Günümüz Kentlerinin Kimlik Derecesini Ölçmek İçin Bir Yöntem Denemesi. *Doktora Tezi*. İstanbul: Milli Savunma Üniversitesi.
- Dadaşova, S., Gasızmzade, E., Memmedov, F. (2013). *Бакү - страницы истории (Bakü Şehrinin Tarihi)*. Bakü: Doğu-Batı.
- Diacon, D. (1991). Innovative and successful solutions to global housing problems. *Jstor*, 346(58), 4 - 17.
- Diaghileva, N., Zhuravleva, L. (2012). Kentsel kimlik: kavram, yapı, oluşumun temelleri. *Şehrın Sosyolojisi*, 46-61.
- Dicle, O., Halis, S., Nevin, A. (2010). Kentiçi Endüstri Alanlarının Dönüşümüne Bir Model: İzmit/Sekapark. *Coğrafi Bilimler Dergisi CBD 8 (2)*, 157-167.
- Diker, M. (2014). Kent Kimliğinin Oluşmasında İbadet Yapılarının Yeri ve Önemi: Antakya Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Doo, M., Feliciano, K. (2021). *Minato Mirai 21*. Yokohama, Japan.
- Dükkancı, U. (2013). Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Sürecinin Gelişimi ve Günümüzdeki Yasal – Yönetmelik Boyutun İrdelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi* İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Erden D. Ve E. Firidin. 2003. Urban Regeneration Projects: Collage Cities. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 446-452. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s.
- Erdem Koç, M. C. (2018). Dünyada ve Türkiye’de Sanayileşme I - Strateji ve Temel Sanayileşme Sorunları. *Mühendis ve Makina*, 59(690), 1 - 26.
- Erses, S. M. (1999). Kent kimliği ve kuruluşundan günümüze metropolleşme süreci içinde İstanbul'un kimlik analizi *Doktora Tezi* İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Ersoy, M. (2012). *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. İstanbul: Ninova Yayınları.
- Fetullayev, Ş. (2013). *Bakünün Mimarlık Ansiklopedisi*. Bakü: Doğu-Batı.
- Fetullayev, Ş. (2013). *XIX ve XX yüzyılın başlarında Bakü'de kentsel gelişim*. Bakü: Doğu-Batı.
- Gaffney, A., Huang, V., Maravilla, K., Soubotin, N. (2007). *Hammarby Sjostad Stockholm*. Stockholm: Sweden: A Case Study.
- Günay, D. (2002). Sanayi ve Sanayi Tarihi. *Mimar ve Mühendis*(31), 8 - 14.
- Güney, H. (2013). Antik Çağ’da Nikomedia (İzmit) Kenti’nin Jeopolitik Önemi. *ICANAS*, 38, 1467-1491.
- Gür, M. (2014). Kentsel Dönüşüm Uygulamasında Yaşam Kalitesi Araştırması ve Kavramsal Bir Model Öneri: Bursa Doğanbey Örneği. *Doktora Tezi*. Bursa : Uludağ Üniversitesi.
- Güvenç, B. (1997). *Türk Kimliği: Kültür Tarihinin Kaynakları*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Hacıhasanoğlu, O. (1995). *Mimari ve Kentsel Kimlik: Venedik Örneği*. İstanbul: Yapı.
- Hacısalıhoğlu, Y. (2000). Küreselleşme mekansal etkileri ve İstanbul. Akademik Düzey Yayınları, İstanbul, 240 s.
- Hasol, D. (1998). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: YEM Yayıncılık.

- Hazneder, B. (2008). Yenilenen kentsel kullanımlar doğrultusunda kent içindeki endüstri alanlarının dönüşüm süreci-Ruhr Bölgesi ve Hafencity Hamburg örnekleri *Yüksek Lisans Tezi* İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi
- Hoffmann, M. (2013). Human Scale Urban Design and its Indicators - Docklands Melbourne versus Eastern Harbor Amsterdam. *Urban Design Development*.
- Ilyina, T. V. (2017). Urban identity: the mechanism of formation. *International Student Science Bulletin, Cultural Science*.
- Iljine, N. V. (2013). *Memories of Baku*. Seattle: Marquand Books.
- Iverot, S. P., & Brandt, N. (2011). The development of a sustainable urban district in Hammarby Sjöstad, Stockholm, Sweden?. *Environment, Development and Sustainability*, 13(6), 1043-1064.
- Jernberg, J., Hedenskog, S., Huang C. (2015). An Urban Development Case Study Of Hammarby Sjöstad In Sweden, Stockholm.
- Kasimov, A. (1994). Yaşayış Tikintisinin Problemleri (Konut İnşaatının Sorunları). *Bakü: Respublika Elmi-TeXniki Konfransı*. Bakü.
- Kaypak, Ş. (2014). Antakya'nın Kent Kimliği Açısından İrdelenmesi. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 373 - 392.
- Keleş, R. (2000). *Yerinden Yönetim ve Siyaset*. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Keleş, R. (2002). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R. (2004). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü* (8 b.). Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R., Harmancı, C. (1993). *Çevrebilim*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Kerr, C., Dunlop, J. t. (1967). Sanayileşme ve Kültür. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 99 - 115.
- Keyder, Ç. (2006). İstanbul küresel ile yerel arasında. *Metis Yayınları*, İstanbul, 235 s.
- Kılıç A., (1999), Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi Kentsel Kıyı Tanımı Ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kocaeli Büyük Şehir Belediyesi. (2021, 12 1). <https://www.kocaeli.bel.tr:https://www.kocaeli.bel.tr/tr/main/news/haberler/3/kultur-ve-tarihi-sehir-ile-bulusturan-proje-s/39559#> adresinden alınmıştır
- Kostof, S. (1991). *The city shaped urban patterns and meaning throughout history*. Bulfinch, Boston
- Lynch, K. (1960). *The Image Of The City*. Massachusetts: The M.I.T Pres.
- Lynch, K. (2015). *The Image Of The City* . İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Medda, F., Nijkamp, P. (2007). Waterfront revitalization projects: a comparative study of London Docklands and Yokohama Minato Mirai 21. *ResearchGate*.
- MM21. (2010). Yokohama MinatoMirai 21: Plans and Projects. Vol. 81, Minato Mirai 21 Promotion Division, Urban Development Bureau, City of Yokohama, Japan.
- Montgomery, J., (1998) *Making a City, Urbanity, Vitality and Urban Design*.
- Nağiyev, N., Hüseyinov, F. (2013). *Архитектура Азербайджанской Республики (Azerbaycan Cumhuriyetinin Modern Mimarlık Tarihi)*. Bakü: Doğu-Batı.
- Newman, P. (2004). Culture and Tourism-led Regeneration. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 43-47. *Bildiri Özetleri Kitabı*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.
- Norberg-Schulz, C., (1979). *Genius Loci*, Rizzoli, New York.

- Oakley, S., ve Johnson, L. (2013). Place-taking and place-making in waterfront renewal, Australia. *Urban Studies*, 50(2), 341-355.
- Ocakçı, M. (1993). Şehir Kimliği ve Çevre İlişkileri. *Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Ders Notları*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi.
- Ocakçı, M. (1995). Şehir Kimliği ve Çevre İlişkileri, Kent ve Çevre Planlamaya Ekolojik Yaklaşım. 17. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, 163, 170.
- Öz, A. (2009). Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesinin Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi *Yüksek Lisans Tezi* Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Özden, P. P. (2016). *Kentsel Yenileme Yasal - Yönelimsel Boyut Planlama ve Uygulama*. Ankara: İmge.
- Özdemir, D. (2003). *Yeniden Canlandırma Projelerinde Kültür, Turizm ve Emlak Piyasaları Üzerine Kurulu Stratejilerin Başarı(sızlık) Koşullarının İncelenmesi*. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 384-397. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.
- Petruccioli, A., (2008). Bellek yitiminin ardından: Akdeniz İslam kent dokusunun öğrettikleri. *Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları*.
- Polat, S. (2005). Mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolü: Bursa-santral garaj bölgesi örneği (Doctoral dissertation, Bursa Uludağ University Turkey).
- Pratico, A. (2015). The analysis of the new strategic area of Hamburg: the redevelopment project of the Hafencity's waterfront. *Master Of Science In Urban Planning And Policy Design*, Politecnico Milano School Architecture Urban Planning and Construction Engineering
- Rapoport, a. (1989). *Housing Culture And Design Foreword*. Philadelphia: Pennsylvania Press.
- Redhouse Sözlüğü, (1989). İstanbul: Redhouse.
- Relph, E., (1976). Place and Placelessness, Pion, London,
- Roberts, P. (2000). *The evolution, definition and purpose of urban regeneration*. Urban regeneration, 9-36.
- Roberts, P., Sykes, H. (1999). *Urban regeneration: a handbook*. Sage.
- Sağlık, E. (2019). Kentsel Tasarım Kalitesi ile Kentsel Kimlik İlişkisi: Çanakkale Kenti Örneği. *Doktora Tezi*. Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi.
- Saygı, H. (2008). Yüksek lisans tezi. *Kent İçi Endüstri Alanlarının Dönüşümüne Bir Model: İzmit*. Türkiye: Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Solak, S. G. (2014). Mekan - Kimlik Etkileşimi ve Kentsel Mekandaki Tezahürleri. *Doktora Tezi*. Ankara: Gazi Üniversitesi.
- Sönmez, B. E., Önder, D. E. (2005). Bir Tasarım Ölçütü Olarak Yön Bulma Kavramı: Tanımlar ve Tartışmalar. *Megaron Dergisi*, 355 - 364.
- Stefanovics, N. (2016). Making of a new downtown: urban place-making in Hafencity, Hamburg, Germany.
- Suher, H., (1995) Kent Kimliğine Etkili Yasa Uygulamaları, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, İstanbul.
- Şahin, S. Z. (2003). İmar Planı Değişiklikleri ve İmar Hakları Aracılığıyla Yanıltıcı (Pseudo) Kentsel Dönüşüm Senaryoları: Ankara Altındağ İlçesi Örneği.

- Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiri Kitabı* (s. 89 - 101). İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Basım - Yayın Merkezi.
- Tabart, J. (2001). A Third Millennium City Prototype – Melbourne Docklands. In: Council on Tall Buildings and Urban Habitat. *CTBUH 6th World Congress*. Melbourne: CTBUH.
- Taşçı, H. (2014). *Bir Hayat Tarzı Olarak Şehir, Mekan, Meydan*. İstanbul: Kaknüs Yayınları.
- Tekeli, İ. (1990). Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler. *Antalya Kent Merkezi İçinde Kalekapısı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması Notları*. Antalya.
- Turok, I. (2010). Cities, Regions and Competitiveness. *Regional Studies*, 1069 - 1083.
- Türk, A., Seydioğulları, H. S. (2018). Kent Kimliğinin Kent Meydanlarına Yansımaları: Alanya İskele - Rıhtım Bölgesi Örneği. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 205 - 215.
- Ueda, N., Tsukui, A., Sekkei, M. J. (2021). *Grand Mall Park Renewal Project*. Şubat 15, 2021 tarihinde Good Design Award: <https://www.g-mark.org/award/describe/48011?locale=en> adresinden alındı
- Ulu, A., Karakoç, İ. (2004). Kentsel Değişimin Kent Kimliğine Etkisi. *Planlama*, 59 - 66.
- Uzun, U. M. (2014). Endüstri Alanı Dönüşüm Projesi Sekapark'ın. *Marmara Coğrafya Dergisi Sayı: 30*, S.154-179.
- Üftade, M., Oylum, T. (2019). SEKA Kağıt Fabrikası Endüstriyel Mirasın Dijital Yöntemlerle Aktarılması. *Planlama 29(3)*, 247–258.
- Waterman, T. (2012). *The Fundamentals Of Landscape Architecture*. İstanbul: Literatür Yayınları.
- Watson, G. B., Bentley, I. (2007). *Identity By Desing*. London: Architectural Press.
- Yedekci Arslan, G. (2014). Kentsel Dönüşümün Sürdürülebilirlik Boyutu: Hammarby (İsveç) ve Fener-Balat Örneklerinin İncelenmesi. *Artium*. 2(2): 180-190
- Yerliyurt, B. (2008). Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi; Haliç – Tersaneler Bölgesi. *Doktora Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Yıldız, S. (2021, Haziran). *Istanbul by Selda Yildiz and Erol Gülsen*. SPA / RAC: <https://www.rac-spa.org/fr/node/1806> adresinden alınmıştır
- Yılmaz, O. K. (2018). Gelişmiş Ülkelerde Ekonominin Geliştirilmesine Yönelik Gerçekleştirilen Kentsel Dönüşüm Uygulamaları. *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 2000 - 2029.
- Yırtıcı, H. (2005). Çağdaş kapitalizmin mekansal örgütlenmesi. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 194 s.
- Yokoyama, Y. (2021). *View beautiful cherry blossoms at various tourist spots in Yokohama*. Şubat 15, 2021 tarihinde fun-japan: <https://www.fun-japan.jp/en/articles/10123> adresinden alındı
- Young, C., & Kaczmarek, S. (2008). The socialist past and postsocialist urban identity in Central and Eastern Europe: The case of Łódź, Poland. *European urban and regional studies*, 15(1), 53-70.
- Zenarikh, L. B. (2019). *The Relation Between Buildings and Public Spaces In The Context Of Sustainable Compact Cities*. Stockholm.

EKLER

EK 1 Bursa Uludağ üniversitesi araştırma ve yayın etik kurul kararı



BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİK KURULLARI
(Fen ve Mühendislik Bilimleri Araştırma ve Yayın Etik Kurulu)
TOPLANTI TUTANAĞI

OTURUM TARİHİ
27 Ocak 2020

OTURUM SAYISI
2020-01

KARAR NO 3 : Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü'nden alınan Mimarlık Anabilim Dalı yüksek lisans öğrencisi Elçin ALIYEV'in "Atıl Sanayi Alanlarında Geliştirilmiş Kentsel Dönüşüm Projelerinde Kentsel Tasarım İlkeleri Açısından İncelenmesi: Bakü, Beyaz Şehir Örneği" konulu tez çalışması kapsamında uygulanacak anket sorularının değerlendirilmesine geçildi.

Yapılan görüşmeler sonunda; Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı yüksek lisans öğrencisi Elçin ALIYEV'in "Atıl Sanayi Alanlarında Geliştirilmiş Kentsel Dönüşüm Projelerinde Kentsel Tasarım İlkeleri Açısından İncelenmesi: Bakü, Beyaz Şehir Örneği" konulu tez çalışması kapsamında uygulanacak anket sorularının, fikri, hukuki ve telif hakları bakımından metot ve ölçeğine ilişkin sorumluluğu başvurucuya ait olmak üzere uygun olduğuna oybirliği ile karar verildi.

Prof. Dr. Feri YILMAZ
Kurul Başkanı

Prof. Dr. İlhan TURGUT
Üye

Prof. Dr. Asim OLGUN
Üye

Katılmadı
Prof. Dr. M.İhsan KARAMANGİL
Üye

Katılmadı
Prof. Dr. Recep EREN
Üye

Katılmadı
Prof. Dr. Adnan GERÇEK
Üye

Prof. Dr. Fahri VATANSEVER
Üye

EK 2 Beyaz şehir sakinler ve uzmanlarla yapılmış anket formu ilk bölüm.

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ MİMARLIK ANA BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Anket Formu

Atıl Sanayi Alanlarında Geliştirilmiş Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent kimliğine etkisi: Bakü, Beyaz Şehir Örneği isimli tezle ilgili olarak Bakü Beyaz Şehir sakinleriyle ve konuyla ilgili uzmanlar ile anket çalışması yapılacaktır. Araştırmanın amacı; Bakü Beyaz Şehir kentsel dönüşüm projesinde yaratılmış çevrelerin Bakü kentinin kimliğine etkisini sorgulamak ve çıkan sonuçlar doğrultusunda gelecekte yapılacak projeleri geliştirmek ve öneriler sunmaktır.

Ankette vereceğiniz yanıtlar ile derlenecek bilgiler, yüksek lisans tez çalışmamda kullanılmak amacı ile toplanmakta olup TAMAMEN GİZLİ KALACAKTIR. Araştırmaya zaman ayırarak doğru yanıtlar vermeniz ve titizlik göstermeniz araştırmamın güvenilirliğinin artmasına katkı sağlayacaktır. İlginiz ve yardımınız için teşekkürler.

ELÇİN ALİYEVA

Görüşmenin Yapıldığı Tarih :/...../2020 **Görüşmenin yapıldığı saat :**

Anketörün Adı : **Soyadı :**

Anketin Yapıldığı Alan: Azerbaycan, Bakü Beyaz Şehir

Kullanıcı Profiline Yönelik Sorular:

1.Yaşınız: (1) 15-20 (2) 21-35 (3) 36-50 (4) 51-65 (5) 65+

2.Cinsiyetiniz: (1) Kadın (2)Erkek

3.Öğrenim Durumunuz : (1) okur yazar (2) ilkokul (3) ortaokul (4) lise (5) üniversite (6)yüksek lisans/doktora

4.Mesleğiniz- göreviniz:

(1) Öğrenci (2) Memur (3) Özel Sektörde Ücretli Çalışan (4) Serbest Meslek-Esnaf (5) Ev Hanımı (6) İşsiz (7) Emekli (8)Diğer.....

5. Kullanıcı türünüz:

(1) Halk (2) Projede çalışan mimar/şehir plancısı (3) Kamuda/özel sektöre çalışan uzman (mimar, şehir plancısı)

5.1. Bu bölgede

(1) İkamet ediyorum (2) Çalışıyorum (3) İş yeri sahibiyim (esnaf) (4) Diğer.....

EK 3 Beyaz şehir sakinler ve uzmanlarla yapılmış anket formu ikinci bölüm

		Aşağıdaki ifadeleri okuyarak, her bir soruyu 1 ve 7 numaraları arasında derecelendirerek cevaplayın. Cevabınızı dikdörtgenlere X koyarak belirtiniz. Konu hakkında bilginizin olmaması durumunda FİKRİM YOK kutusunu işaretleyiniz veya soruyu boş bırakınız.							1 - Kesinlikle katılmıyorum	2 - Katılmıyorum	3 - Biraz katılmıyorum	4 - Kararsızım	5 - Biraz katılıyorum	6 - Katılıyorum	7 - Tamamen katılıyorum	FİKRİM YOK
		BEYAZ ŞEHİRİN KENT KİMLİĞİ BİLEŞENLERİ;		KATILMA SEVİYESİ												
Doğal çevre bileşenleri	1.	Topografik özellikler dikkate alınmıştır.														
	2.	Mevcut yeşil doku, ağaçlar, doğal sınırlar dikkate alınmıştır.														
	3.	Yapılı çevre ve peyzaj ilişkisi, kentsel peyzaj kalitesi, manzara noktaları ve panoramalar dikkate alınmıştır.														
Yapılı çevre bileşenleri	4.	Yerel kentsel örüntü, tarihsel sokak dokuları, izleri ve görüntüleri, geçmişteki yapı-sokak ilişkisi ve sınırları dikkate alınmıştır.														
	5.	Doğal sınırlar dikkate alınmıştır.														
	6.	Beyaz şehrin Bakü içinde dikkat çeken bir silueti vardır.														
	7.	Çevresinden ayıran yapay sınırlar yoktur.														
	8.	Özel karakterli bölgeler vardır.														
	9.	Tanımlı rotalar/izler/yollar vardır.														
	10.	İnsanların toplanabileceği odak noktaları tasarlanmıştır.														
	11.	Mimari bir dil birliği (binaların birbiriyle uyumu) vardır.														
	12.	Önceki plan formlarından ve yapı tiplerinden yararlanılmıştır.														
	13.	İnsan ölçeği dikkate alınmıştır														
	14.	Yerel malzeme, yapılaşma yöntemleri ve detaylar kullanılmıştır.														
	15.	Tescilli yapılar korunmuş ve yeniden işlevlendirilmiştir.														
	Sosyal çevre bileşenleri	16.	Akılda kalıcı / dikkat çeken/ referans noktası niteliğinde binalar/ yapılar/ sanat eserleri vardır.													
17.		Farklı gelir gruplarının birlikte yaşaya bilmesi için hazırlanmıştır.														
18.		Kentsel bellek, yerel gelenekler ve kültürel farklılıklar dikkate alınmıştır.														
	19.	Kaybolmuş değerler ve potansiyeller öne çıkarılmıştır.														
	20.	Beyaz şehrin Bakü içinde özgün bir kimliği vardır.														

EK 4 Beyaz şehir sakinler ve uzmanlarla yapılmış anket sonuçları

Ankete katılanların yaş durumu

Soru 1- Yaşınız				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. 15-20	0	0%	0	0%
2. 21-35	16	32%	18	64,3%
3. 36-50	20	40%	3	10,7%
4. 51-65	12	24%	6	21,4%
5. 65+	2	4%	1	3,6%

Ankete katılanların cinsiyet durumu

Soru 2- Cinsiniz				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Erkek	38	76%	15	53,6%
2.Kadın	12	24%	13	46,4%

Ankete katılanların eğitim durumu

Soru 3- Öğrenim durumunuz :				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Okur Yazar	0	0%	0	0%
2. İlkokul	0	0%	0	0%
3. Ortaokul	0	0%	0	0%
4. Lise	20	40%	1	3,6%
5. Üniversite	24	48%	15	53,6%
6. Yüksek Lisans/Doktora	6	12%	12	42,9%

Yerel katılımcıların Beyaz şehir bölgesindeki durumu

Soru 4- Bu bölgede _____		
	YEREL KATILIMCILAR	
	Sayı	Yüzdesi
1. İkamet ediyor	42	84%
2. Çalışıyor.	8	16%
3. İş yeri sahibiyim (esnaf)	0	0%
4. Diğer	0	0%

Uzman katılımcıların meslek ve görevleri

Soru 5- Mesleğiniz- göreviniz		
	UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi
1. Kamuda/özel sektöre çalışan uzman (mimar, şehir plancısı)	17	60,7%
2. Mimarlık Üniversitesi eğitim üyesi	11	39,3%

Topografik özellikler

1. Soru - Beyaz şehirde mevcut topografik özellikler dikkate alınmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	2	4%	0	0%
2. Katılmıyorum	2	4%	1	3,6%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	1	3,6%
4. Kararsızım	0	0%	7	25%
5. Biraz katılıyorum	4	8%	3	10,7%
6. Katılıyorum	32	64%	12	42,9%
7. Tamamen katılıyorum	10	20%	2	7,1%
8. Fikrim Yok	0	0%	2	7,1%

Mevcut yeşil doku, ağaçlar ve doğal özellikler

2. Soru - Beyaz şehirde mevcut yeşil doku, ağaçlar ve doğal özellikler dikkate alınmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	0	0%
2. Katılmıyorum	4	8%	3	10,7%
3. Biraz Katılmıyorum	2	4%	2	7,1%
4. Kararsızım	0	0%	2	7,1%
5. Biraz katılıyorum	0	0%	8	28,6%
6. Katılıyorum	30	60%	10	35,7%
7. Tamamen katılıyorum	14	28%	3	10,7%
8. Fikrim Yok	0	0%	0	0%

Yapılı çevre ve peyzaj ilişkisi ve kentsel peyzaj kalitesi

3. Soru - Beyaz şehirde yapılı çevre ve peyzaj ilişkisi, kentsel peyzaj kalitesi, manzara noktaları ve panoramalar dikkate alınmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	0	0%
2. Katılmıyorum	0	0%	3	10,7%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	1	3,6%
4. Kararsızım	0	0%	2	7,1%
5. Biraz katılıyorum	2	4%	7	25%
6. Katılıyorum	32	64%	10	35,7%
7. Tamamen katılıyorum	18	32%	4	14,3%
8. Fikrim Yok	0	0%	1	3,6%

Kentsel örüntü, tarihsel sokak dokuları, izleri ve görüntüleri

4. Beyaz şehirde yerel kentsel örüntü, tarihsel sokak dokuları, izleri ve görüntüleri, geçmişteki yapı-sokak ilişkisi ve sınırları dikkate alınmıştır				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	2	4%	2	7,4%
2. Katılmıyorum	22	44%	11	40,7%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	0	0%
4. Kararsızım	0	0%	6	22,2%
5. Biraz katılıyorum	0	0%	1	3,7%
6. Katılıyorum	18	36%	4	14,8%
7. Tamamen katılıyorum	10	20%	1	3,7%
8. Fikrim Yok	0	0%	2	7,4%

Doğal sınırlar

5. Soru - Beyaz şehir içerisinde doğal sınırlar dikkate alınmıştır				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	0	0%
2. Katılmıyorum	2	4%	0	0%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	2	8%
4. Kararsızım	0	0%	5	20%
5. Biraz katılıyorum	0	0%	6	24%
6. Katılıyorum	30	60%	8	32%
7. Tamamen katılıyorum	18	36%	4	16%
8. Fikrim Yok	0	0%	0	0%

Kent Silueti

6. Soru - Beyaz şehrin Bakü içinde dikkat çeken bir silueti vardır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	2	7,4%
2. Katılmıyorum	0	0%	3	11,1%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	1	3,7%
4. Kararsızım	0	0%	1	3,7%
5. Biraz katılıyorum	2	4%	4	14,8%
6. Katılıyorum	24	28%	10	37%
7. Tamamen katılıyorum	34	68%	6	22,6%
8. Fikrim Yok	0	0%	0	0%

Yapay sınırlar

7. Soru - Beyaz şehir içerisinde onu çevresinden ayıran yapay sınırlar yoktur				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	0	0%
2. Katılmıyorum	0	0%	2	7,1%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	6	21,4%
4. Kararsızım	4	8%	5	17,9%
5. Biraz katılıyorum	4	8%	5	17,9%
6. Katılıyorum	32	64%	6	21,4%
7. Tamamen katılıyorum	10	20%	4	14,3%
8. Fikrim Yok	0	0%	0	0%

Bölgeler

8. Soru - Beyaz şehir içerisinde özel karakterli bölgeler vardır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	2	7,4%
2. Katılmıyorum	2	4%	3	11,1%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	3	11,1%
4. Kararsızım	0	0%	4	14,8%
5. Biraz katılıyorum	2	4%	2	7,4%
6. Katılıyorum	18	36%	8	29,6%
7. Tamamen katılıyorum	28	56%	5	18,5%
8. Fikrim Yok	0	0%	0	0%

Ulaşım ağı

9. Soru - Beyaz şehir içerisinde tanımlı rotalar/izler/yollar vardır				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	0	0%
2. Katılmıyorum	2	4%	4	14,8%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	0	0%
4. Kararsızım	0	0%	4	14,8%
5. Biraz katılıyorum	2	4%	6	22,2%
6. Katılıyorum	26	52%	9	33,3%
7. Tamamen katılıyorum	20	40%	3	11,1%
8. Fikrim Yok	0	0%	1	3,7%

Kamusal dış mekânlar

10. Soru - Beyaz şehirde insanların toplanabileceği odak noktaları tasarlanmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	1	3,6%.
2. Katılmıyorum	4	8%	1	3,6%.
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	2	7,1%
4. Kararsızım	0	0%	3	10,7%
5. Biraz katılıyorum	4	8%	3	10,7%
6. Katılıyorum	28	56%	13	48,1%
7. Tamamen katılıyorum	14	28%	3	10,7%
8. Fikrim Yok	0	0%	2	7,1%

Mimari dil birliği

11. Soru - Beyaz şehirde mimari bir dil birliği (binaların birbiriyle uyumu) vardır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	0	0%
2. Katılmıyorum	0	0%	4	14,3%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	1	3,6%
4. Kararsızım	0	0%	0	0%
5. Biraz katılıyorum	4	8%	7	25%
6. Katılıyorum	26	52%	11	39,3%
7. Tamamen katılıyorum	20	40%	5	17,9%
8. Fikrim Yok	0	0%	0	0%

Önceki plan formlarından ve yapı tiplerinden faydalanma

12. Soru - Beyaz şehirde önceki plan formlarından ve yapı tiplerinden yararlanılmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	4	8%	0	0%
2. Katılmıyorum	20	40%	15	53,6%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	2	7,1%
4. Kararsızım	2	4%	5	17,9%
5. Biraz katılıyorum	6	12%	2	7,2%
6. Katılıyorum	10	20%	1	3,6%
7. Tamamen katılıyorum	6	12%	1	3,6%
8. Fikrim Yok	2	4%	0	0%

İnsan ölçeği

13. Soru - Beyaz şehirde insan ölçeği dikkate alınmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	0	0%
2. Katılmıyorum	6	12%	1	3,6%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	4	14,3%
4. Kararsızım	0	0%	0	0%
5. Biraz katılıyorum	0	0%	6	21,4%
6. Katılıyorum	34	68%	13	46,4%
7. Tamamen katılıyorum	10	20%	4	14,3%
8. Fikrim Yok	0	0%	0	0%

Yerel malzeme, yapım yöntemleri ve detaylar

14. Soru - Beyaz şehirde yerel malzeme, yapım yöntemleri ve detaylar kullanılmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	0	0%
2. Katılmıyorum	2	4%	2	7,4%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	3	11,1%
4. Kararsızım	6	12%	3	11,1%
5. Biraz katılıyorum	0	0%	4	14,8%
6. Katılıyorum	28	56%	13	48,1%
7. Tamamen katılıyorum	10	20%	2	7,4%
8. Fikrim Yok	4	8%	0	0%

Tescilli yapıların korunması ve yeniden işlevlendirilmesi

15. Soru - Beyaz şehirde tescilli yapılar korunmuş ve yeniden işlevlendirilmiştir.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	1	3,7%
2. Katılmıyorum	20	40%	16	59,3%
3. Biraz Katılmıyorum	2	4%	3	11,1%
4. Kararsızım	0	0%	1	3,7%
5. Biraz katılıyorum	10	20%	1	3,7%
6. Katılıyorum	12	24%	2	7,4%
7. Tamamen katılıyorum	4	8%	3	11,1%
8. Fikrim Yok	2	4%	0	0%

Simgesel yapılar

16. Soru - Beyaz şehirde akılda kalıcı / dikkat çeken/ referans noktası niteliğinde binalar/ yapılar/ sanat eserleri vardır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	0	0%
2. Katılmıyorum	0	0%	0	0%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	0	0%
4. Kararsızım	0	0%	1	3,6%
5. Biraz katılıyorum	4	8%	4	14,8%
6. Katılıyorum	30	60%	13	48,1%
7. Tamamen katılıyorum	16	32%	8	29,6%
8. Fikrim Yok	0	0%	2	7,2%

Kentsel bellek, yerel gelenekler ve kültürel farklılıklar

17. Soru - Beyaz şehirde kentsel bellek, yerel gelenekler ve kültürel farklılıklar dikkate alınmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	2	4%	4	14,3%
2. Katılmıyorum	14	28%	15	53,6%
3. Biraz Katılmıyorum	2	4%	4	14,3%
4. Kararsızım	2	4%	0	0%
5. Biraz katılıyorum	12	24%	3	10,7%
6. Katılıyorum	16	32%	2	7,1%
7. Tamamen katılıyorum	0	0%	0	0%
8. Fikrim Yok	2	4%	0	0%

Demografik çeşitlilik

18. Soru - Beyaz şehir farklı gelir gruplarının birlikte yaşaya bilmesi için hazırlanmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	2	7,4%
2. Katılmıyorum	25	50%	11	40,7%
3. Biraz Katılmıyorum	10	20%	6	22,2%
4. Kararsızım	2	4%	0	0%
5. Biraz katılıyorum	5	10%	1	3,7%
6. Katılıyorum	4	8%	2	7,4%
7. Tamamen katılıyorum	4	8%	4	14,8%
8. Fikrim Yok	0	0%	1	3,7%

Kaybolmuş değerler ve potansiyeller

19. Soru - Beyaz şehirde kaybolmuş değerler ve potansiyeller öne çıkarılmıştır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	2	4%	2	7,4%
2. Katılmıyorum	18	36%	14	51,9%
3. Biraz Katılmıyorum	4	8%	1	3,7%
4. Kararsızım	2	4%	1	3,7%
5. Biraz katılıyorum	2	8%	4	14,8%
6. Katılıyorum	20	40%	4	14,8%
7. Tamamen katılıyorum	0	0%	0	0%
8. Fikrim Yok	0	0%	1	3,7%

Özgün kimlik

20. Soru - Beyaz şehrin Bakü içinde özgün bir kimliği vardır.				
	YEREL KATILIMCILAR		UZMAN	
	Sayı	Yüzdesi	Sayı	Yüzdesi
1. Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%	1	3.6%
2. Katılmıyorum	2	4%	2	7.1%
3. Biraz Katılmıyorum	0	0%	4	14.3%
4. Kararsızım	4	8%	3	10.7%
5. Biraz katılıyorum	2	4%	0	0%
6. Katılıyorum	30	60%	14	50%
7. Tamamen katılıyorum	12	24%	4	14.3%
8. Fikrim Yok	0	0%	0	0%

EK 5 Azərbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in 28 Eylül 2006

tarixli Kararnamesi

“Azərbaycan Respublikasında ekoloji vəziyyətin yaxşılaşdırılmasına dair 2006-2010-cu illər üçün Kompleks Tədbirlər Planı”nın təsdiq edilməsi haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

Azərbaycan Respublikası hazırda iqtisadi yüksəliş dövrünü yaşayır. Ölkənin geniş sosial-iqtisadi islahatlara söykənən ümumi inkişaf konsepsiyasında ətraf mühitin mühafizəsi, insanların sağlam təbii mühitdə yaşaması və təbii sərvətlərdən xalqın rifahının yaxşılaşması naminə istifadə məsələləri mühüm yer tutur.

Son illər iqtisadiyyatın, o cümlədən mədəncixarma və emal sənayesi sahələrinin, tikinti kompleksinin sürətli inkişafı ətraf mühitə antropogen təsirin artması ilə müşayiət olunur. Belə ki, ayrı-ayrı regionlarda torpaqların, su hövzələrinin və atmosferin çirklənməsi yol verilən normativ göstəricilərdən yüksəkdir, eyni zamanda, içməli şirin suyun azalması, meşələrin seyrəkləşməsi, torpaqların eroziyası, sürüşmə və səhrələşmə prosesləri fəallaşmışdır. Abşeron yarımadasında, Kür-Araz ovalığında, Bakı, Sumqayıt, Gəncə, Mingəçevir və Əli Bayramlı kimi sənaye mərkəzlərində ərazilərin neft, neft məhsulları, aqrokimyəvi maddələr və məişət tullantıları ilə çirkləndirilməsi halları güclənmişdir. Sənaye və məişət tullantı suların ətraf ərazilərə axıdılması Abşeron yarımadasında süni gölməçələrin sayını artırmış və mövcud göllərin sahəsini xeyli genişləndirmişdir. Antropogen təsirlər nəticəsində meşə massivlərinin azalması və təbii biosenozların yoxa çıxması təhlükəsi yaranmışdır.

Ölkədə ətraf mühitə mənfi təsir edən amillərin qarşısının alınması və ekoloji vəziyyətin yaxşılaşdırılması üçün bir sıra vacib tədbirlər həyata keçirilməli, o cümlədən Xəzər dənizinin sahilboyu zolağında, Abşeron yarımadasında və ölkənin digər regionlarında su hövzələrinin, havanın, torpağın təbii keyfiyyətinin bərpa olunması üçün tullantı sular təmizlənməli, kanalizasiya şəbəkələri yenidən qurulmalı, çirklənmiş torpaqlar rekultivasiya edilməli, geniş sahələrdə meşələr və yaşıllıqlar salınmalı, abadlaşdırma işləri aparılmalı və digər zəruri tədbirlər həyata keçirilməlidir.

Təbii mühitə zərərli antropogen təsirlərin azaldılması, mövcud ekoloji problemlərin aradan qaldırılması istiqamətində kompleks tədbirlərin həyata keçirilməsi məqsədilə qərara alıram:

1. “Azərbaycan Respublikasında ekoloji vəziyyətin yaxşılaşdırılmasına dair 2006-2010-cu illər üçün Kompleks Tədbirlər Planı” təsdiq edilsin (əlavə olunur).

2. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə tapşırılsın ki:

2.1. bu Sərəncamın 1-ci bəndi ilə təsdiq edilən Tədbirlər Planında nəzərdə tutulan tədbirlərin qiymətləndirilməsini təmin etsin və maliyyələşdirmə mənbələrini müəyyənləşdirib təsdiq etsin;

2.2. bu Sərəncamın 1-ci bəndi ilə təsdiq edilmiş Tədbirlər Planının həyata keçirilməsinə rəhbərliyi və müvafiq dövlət qurumları arasında əlaqələndirməni həyata keçirsin;

2.3. bu Sərəncamın 1-ci bəndi ilə təsdiq edilmiş Tədbirlər Planının icrası barədə hər altı aydan bir Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə məlumat versin.

2.4. bu Sərəncamdan irəli gələn digər məsələləri həll etsin.

3. Bu Sərəncam dərc edildiyi gündən qüvvəyə minir.

İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

Bakı şəhəri, 28 sentyabr 2006-cı il
1697

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Elçin Aliyev
Doğum Yeri ve Tarihi : Azerbaycan, Bakü 10/02/1996
Yabancı Dil :

Eğitim Durumu
Lise : 182 numaralı Binagadi kent okulu
Lisans : Azerbaycan Mimarlık ve İnşaat üniversitesi
Yüksek Lisans : Bursa Uludağ Üniversitesi/ Mimarlık

Çalıştığı Kurum/Kurumlar : Marach Architect
Rustik Ev mimarlık

İletişim (e-posta) : Elchinaliyev1996@gmail.com

Yayınlar