Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğrencileri Bitirme Projesi Yarışması 2026

RUMUZ
13031

Açıklama Raporu

TUPOB

TÜRKİYE PLANLAMA OKULLARI BİRLİĞİ
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğrencileri
Bitirme Projesi Yarışması 2026

İÇİNDEKİLER

ÖZET 3
1. Giriş 4
2.1. Araştırmanın Amacı 4
2.2. Kapsam 4
2.3. Yöntem 5
3. Kavramsal Çerçeve 5
3.1. Yeniden İşlevlendirme 5
3.2. Kentsel Dönüşüm ve Yeniden Canlandırma 6
3.3. Brownfield Alanlar 6
3.4. Post-Endüstriyel Alan 6
3.5. Endüstriyel Miras 7
3.6. Literatürün Değerlendirilmesi 7
4. Metodoloji 7
5. Planlama Yaklaşımı 8
5.1. Çalışma Alanı 8
5.2. İdari Yapı ve Üst Ölçek İlişkileri 8
5.3. Ulaşım Ağı 9
5.4. Doğal Yapı 10
5.5. Demografik Yapı 11
5.6. Temel Mekânsal ve Sosyal Sorunlar 11
6. Veri Analizleri 12
7. Problemin Tanımı 17
8. Plan, İlke, Hedef ve Plan Kararları 18
8.1. Plan Notları 20
8.2. İzmit 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı 21
KAYNAKÇA 22

ÖZET

Sanayileşme süreciyle birlikte kent merkezlerinde konumlanan sanayi alanları, zamanla değişen üretim biçimleri ve kentsel büyüme dinamikleri sonucunda işlevini yitirerek atıl veya düşük yoğunluklu kullanımlara dönüşmüştür. Bu durum, kent dokusunda fiziksel ve işlevsel bariyerler oluşturmakta, özellikle kıyı-kent ilişkisini kesintiye uğratarak kamusal erişimi sınırlamaktadır. Bu çalışma, İzmit kent merkezinde yer alan işlevini yitirmiş sanayi alanlarının mekânsal etkilerini analiz ederek, bu alanların yeniden işlevlendirilmesine yönelik planlama temelli öneriler geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Araştırmada nitel ve mekânsal analiz temelli bir metodoloji benimsenmiş; literatür taraması, saha gözlemi, CBS tabanlı mekânsal analizler (1/25.000 ve 1/5.000 ölçekli) ve karşılaştırmalı vaka analizi yöntemleri kullanılmıştır. Elde edilen bulgular, sanayi parsellerinin kentsel sürekliliği kesen mekânsal bariyerler oluşturduğunu, kıyı erişimini engellediğini ve yüksek dönüşüm potansiyeline rağmen atıl durumda kaldığını göstermektedir.

Bu çalışma kapsamında, İzmit kent merkezinde yer alan işlevini yitirmiş sanayi alanları, kentsel süreklilik ve kıyı-kent ilişkisi çerçevesinde değerlendirilmiştir. Araştırmada literatür incelemeleri, arazi kullanımı analizleri, ulaşım ve erişilebilirlik değerlendirmeleri, kentsel donatı analizleri, saha gözlemleri ve CBS tabanlı mekânsal analizlerden yararlanılmıştır. Ayrıca farklı kentlerde gerçekleştirilen sanayi alanlarının yeniden işlevlendirilmesine yönelik uygulamalar karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Elde edilen bulgular doğrultusunda, İzmit kent merkezindeki sanayi alanlarının kentsel dokuda fiziksel ve işlevsel bariyerler oluşturduğu, kıyı alanlarına erişimi sınırlandırdığı ve merkezi konumları nedeniyle önemli bir dönüşüm potansiyeline sahip olduğu belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kent içi sanayi alanları, yeniden işlevlendirme, brownfield alanlar, endüstriyel miras, kentsel dönüşüm, kıyı-kent ilişkisi

1. Giriş

Sanayileşme süreciyle birlikte kentlerin merkezi bölgelerinde konumlanan sanayi alanları, üretim ve istihdam açısından önemli işlevler üstlenmiştir. Ancak zamanla değişen üretim biçimleri, teknolojik gelişmeler ve kentsel büyüme dinamikleri doğrultusunda bu alanların bir kısmı işlevini yitirmiş, düşük yoğunluklu kullanım, depolama veya atıl alanlara dönüşmüştür. Kent merkezinde kalan bu tür sanayi alanları, günümüzde mekânsal sürekliliği kesen, yaya erişimini sınırlayan ve çevresiyle uyumsuzluk yaratan yapılar haline gelmiştir. Bu durum, özellikle kıyı alanları ve merkezi akslar boyunca kentsel bütünlüğü zayıflatan önemli bir planlama problemi olarak ortaya çıkmaktadır.

İzmit kent merkezi, sanayi geçmişinin güçlü izlerini taşıyan ve bu dönüşüm sürecini somut biçimde gözlemleyebileceğimiz önemli bir örnek oluşturmaktadır. Kent içerisinde konumlanan sanayi alanları; geniş parsel yapıları, kapalı üretim sistemleri ve yoğun lojistik kullanımları nedeniyle çevresindeki konut ve ticaret alanlarıyla bütünleşememekte, kentsel dokuda fiziksel ve işlevsel kopukluklar yaratmaktadır. Özellikle kıyı kesiminde yer alan sanayi alanları, kentin denizle olan ilişkisini sınırlayarak kamusal erişimi azaltmakta ve potansiyel kamusal kullanım alanlarının değerlendirilmesini engellemektedir.

Bu bağlamda, kent içi sanayi alanlarının yeniden işlevlendirilmesi, yalnızca fiziksel bir dönüşüm süreci değil; aynı zamanda kentsel sürekliliğin sağlanması, erişilebilirliğin artırılması ve kamusal yaşamın güçlendirilmesi açısından stratejik bir müdahale alanı olarak değerlendirilmektedir. Bu çalışma, İzmit kent merkezinde yer alan sanayi alanlarının mekânsal etkilerini analiz ederek, bu alanların hizmet, kültür ve kamusal kullanımlar doğrultusunda yeniden işlevlendirilmesine yönelik bir yaklaşım geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu kapsamda, sanayi alanlarının oluşturduğu mekânsal bariyerlerin azaltılması ve kentsel bütünleşmenin güçlendirilmesi temel bir araştırma odağı olarak ele alınmaktadır.

2. Amaç, Kapsam ve Yöntem

2.1. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı, İzmit kent merkezinde yer alan ve zamanla işlevini yitiren sanayi alanlarının kent mekânı üzerindeki etkilerini inceleyerek, bu alanların yeniden işlevlendirilmesine yönelik mekânsal ve planlama temelli öneriler geliştirmektir. Çalışmada, sanayi alanlarının oluşturduğu fiziksel ve işlevsel bariyer etkisinin kentsel bütünlük, erişilebilirlik, kıyı kullanımı ve kamusal yaşam üzerindeki etkileri analiz edilmektedir.

Araştırma kapsamında; kent merkezinde bulunan eski sanayi alanlarının çevresindeki konut, ticaret ve ulaşım alanlarıyla ilişkisi değerlendirilmekte, bu alanların neden olduğu kopuklukların azaltılmasına yönelik çözüm yaklaşımları ele alınmaktadır. Ayrıca, atıl durumda bulunan sanayi alanlarının kültür, hizmet, rekreasyon ve kamusal kullanım odaklı dönüşüm potansiyellerinin ortaya konulması hedeflenmektedir.

Bu doğrultuda çalışma, İzmit kent merkezinde mekânsal sürekliliğin güçlendirilmesi, kıyı ile kent ilişkisinin yeniden kurulması, yaya erişiminin artırılması ve endüstriyel mirasın korunarak kent yaşamına kazandırılmasına yönelik planlama yaklaşımı geliştirmeyi amaçlamaktadır.

2.2. Kapsam

İzmit kent merkezi içerisinde yer alan işlevini yitirmiş, düşük yoğunlukta kullanılan ve dönüşüm potansiyeli taşıyan sanayi alanları temel inceleme alanı olarak ele alınmaktadır. Araştırmanın ana odağını, bu alanların mekânsal

dağılımı, mevcut arazi kullanım örüntüleri, kentsel doku içerisindeki konumları ve çevresindeki konut, ticaret, ulaşım, donatı ve kıyı alanlarıyla kurduğu ilişkiler oluşturmaktadır. Araştırma, farklı ölçeklerde gerçekleştirilen mekânsal analizler ve karşılaştırmalı değerlendirmeler üzerinden ilerlemektedir. Sanayi alanlarının kent merkezi ve kıyı ile kurduğu ilişki, kentsel süreklilik ve erişilebilirlik çerçevesinde bütüncül bir mekânsal sistem üzerinden incelenmektedir. Bu bağlamda çalışmanın kapsamı yalnızca mevcut durum tespitiyle sınırlandırılmamış; sanayi alanlarının oluşturduğu fiziksel ve işlevsel bariyerler ile sahip oldukları dönüşüm potansiyeli birlikte değerlendirilmiştir.

Çalışmanın planlama yaklaşımını kentsel süreklilik, nitelikli dönüşüm, kentsel yeniden canlandırma, uyarlanabilir yeniden kullanım ve endüstriyel mirasın korunması ilkeleri oluşturmaktadır. Sanayi alanlarının kentsel yaşam içerisindeki işlevlerinin yeniden ele alınması ve çevresiyle bütünleşen yeni kullanımların geliştirilmesi bu ilkeler üzerinden incelenmektedir.

2.3. Yöntem

Bu araştırmada nitel ve nicel analiz yöntemlerinin birlikte kullanıldığı çok aşamalı bir yöntem izlenmiştir. Çalışma kapsamında izlenen temel yöntemler şunlardır:

- **Literatür taraması:** Endüstriyel dönüşüm, brownfield alanlar, kentsel yeniden işlevlendirme, kıyı-kent ilişkisi ve endüstriyel miras konularına ilişkin akademik çalışmalar ve uygulama örnekleri incelenmiştir.
- **Mekânsal analizler:** İzmit kent merkezine ait arazi kullanımı, sanayi alanları, ulaşım ağları, kentsel donatı, açık-yeşil alanlar ve kıyı ilişkileri CBS (GIS) kullanılarak analiz edilmiştir.
- **Saha gözlemi:** Sanayi alanlarının mevcut durumu, çevresiyle ilişkisi, erişilebilirliği ve oluşturduğu mekânsal bariyerler yerinde incelenmiştir.
- **Karşılaştırmalı analiz:** Farklı kentlerde gerçekleştirilen sanayi alanlarının yeniden işlevlendirilmesine yönelik uygulamalar karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir.
- **Planlama değerlendirmesi:** Elde edilen analizler doğrultusunda sanayi alanlarının dönüşüm potansiyelleri belirlenmiş ve 1/5.000 ölçekli planlama kararları geliştirilmiştir.

3. Kavramsal Çerçeve

3.1. Yeniden İşlevlendirme

Yeniden işlevlendirme, mevcut yapıların veya alanların fiziksel varlığını koruyarak yeni ihtiyaçlara uygun biçimde farklı işlevlerle kullanılması sürecini ifade etmektedir. Bu yaklaşım, özellikle işlevini yitirmiş sanayi yapılarının tamamen yıkılması yerine korunarak dönüştürülmesini savunan sürdürülebilir bir planlama stratejisidir. Endüstriyel alanlarda yeniden işlevlendirme, yalnızca fiziksel bir dönüşüm değil; aynı zamanda tarihsel sürekliliğin korunması, kentsel belleğin devamlılığı ve ekonomik yeniden canlanmanın sağlanması açısından önem taşımaktadır.

Çin'de özellikle Şanghay West Bund gibi kıyı ve liman bölgelerinde yer alan eski sanayi yapılarının sanat galerileri, müzeler ve kamusal rekreasyon alanlarına dönüştürülmesi, hem endüstriyel mirasın korunmasını sağlamakta hem de kentlerin suyla ilişkisini yeniden kuran önemli mekânsal müdahaleler ortaya koymaktadır. (Ma, Li ve Lan, 2023).

3.2. Kentsel Dönüşüm ve Yeniden Canlandırma

Kentsel dönüşüm, fiziksel, sosyal, ekonomik ve çevresel açıdan sorunlu hale gelmiş kentsel alanların yeniden düzenlenmesi ve iyileştirilmesi sürecidir. Bu süreç, yalnızca yapıların yenilenmesini değil; aynı zamanda yaşam kalitesinin artırılmasını, sosyal bütünleşmenin sağlanmasını ve ekonomik dinamizmin yeniden oluşturulmasını hedeflemektedir. Yeniden canlandırma ise kentsel dönüşümün daha bütüncül bir yaklaşımını ifade eder. Bu kavram, özellikle işlevini yitirmiş sanayi alanlarının yeniden kent yaşamına kazandırılması sürecinde önem kazanmaktadır. Endüstriyel alanların dönüşümü; kamusal alan üretimi, rekreasyon alanlarının geliştirilmesi, kültürel işlevlerin kazandırılması ve ekonomik faaliyetlerin çeşitlendirilmesi yoluyla kentsel canlılığı artırmaktadır. Sekapark ve benzeri projeler, kent içinde sıkışmış sanayi alanlarının rekreasyon ve kamusal kullanım odaklı dönüşümünün yaşam kalitesini artırdığını ve kentle bütünleşmeyi sağladığını ortaya koymuştur. (Uzun, 2014).

3.3. Brownfield Alanlar

Brownfield alanlar, daha önce kullanılmış ancak günümüzde terk edilmiş, işlevini yitirmiş veya düşük yoğunlukta kullanılan, çoğu zaman çevresel kirlilik riski taşıyan kentsel alanlar olarak tanımlanmaktadır. Bu alanlar genellikle sanayi, depo, liman veya lojistik faaliyetlerin terk edilmesi sonucunda ortaya çıkmakta ve kent içinde önemli boşluklar oluşturmaktadır. Geçmiş kullanımlarından etkilenmiş, çoğunlukla kentsel alanlar içinde yer alan, yeniden kullanılabilmesi için müdahale gerektiren alanlardır. Bu alanların dönüşümü, kentsel yayılmayı azaltarak mevcut altyapının daha etkin kullanılmasını sağlamakta ve sürdürülebilir kentleşme açısından önemli bir fırsat sunmaktadır.

Almanya'daki Emscher Park projesi, eski sanayi ve maden alanlarının ekolojik restorasyon, kamusal açık alan düzenlemeleri ve kültürel işlevlerle yeniden değerlendirilmesi yoluyla bu çok boyutlu yaklaşımın başarılı bir örneğini sunmaktadır. (Yurtseven, 2021). Bu kapsamda brownfield alanlar, yalnızca fiziksel dönüşüm alanları değil; aynı zamanda kent içinde yeni sosyal, ekolojik ve ekonomik odaklar oluşturan stratejik mekânsal bileşenler haline gelmiştir.

3.4. Post-Endüstriyel Alan

Post-endüstriyel alan kavramı, sanayi üretiminin kent merkezlerinden çekilmesiyle birlikte ortaya çıkan ve işlevini kaybeden eski üretim alanlarını ifade etmektedir. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sanayideki yapısal dönüşümler, teknolojik gelişmeler ve üretim sistemlerindeki değişim, birçok sanayi alanının kent içinde atıl kalmasına neden olmuştur.

Bu alanlar, çoğunlukla kent merkezine yakın konumları nedeniyle yüksek dönüşüm potansiyeline sahiptir. Post-endüstriyel alanlar, hizmet sektörü, kültür, turizm ve teknoloji odaklı kullanımlara dönüşerek kentlerin ekonomik ve mekânsal yapısında önemli değişimlere yol açmaktadır.

Hamburg'daki HafenCity örneği, post-endüstriyel alanların yalnızca fiziksel dönüşümle sınırlı kalmayıp; çevresel, sosyal ve ekonomik boyutları bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. (Eleftheriou ve Knieling, 2017). Eski liman alanlarının yeniden yapılandırılması sürecinde sürdürülebilir ulaşım, karma kullanım, kamusal açık alanlar ve iklim duyarlı tasarım stratejileri birlikte ele alınmış; böylece alan, yalnızca mekânsal bir dönüşüm alanı olmaktan çıkarak kentsel yenilenmenin çok boyutlu ve stratejik bir bileşeni haline gelmiştir. (Vingelli, 2018; Atakara, 2021).

3.5. Endüstriyel Miras

Endüstriyel miras, sanayi dönemine ait üretim yapıları, tesisler, altyapılar ve bu süreçle ilişkili mekânsal ve kültürel değerleri kapsayan bir kavramdır. Bu miras, yalnızca fiziksel yapıları değil; aynı zamanda üretim süreçlerini, işçi kültürünü ve kentin ekonomik tarihini de içermektedir.

Endüstriyel mirasın korunması ve yeniden değerlendirilmesi, kentsel kimliğin sürekliliği açısından önemli bir rol oynamaktadır. Zollverein gibi örnekler, endüstriyel mirasın korunarak kültürel ve kamusal işlevlerle yeniden kullanılması yoluyla hem turistik hem de sosyal değer üretilebileceğini göstermektedir. (Şekerci ve Akıner, 2021). Zollverein endüstriyel mirasın yıkılmadan korunarak kültürel, rekreatif ve kamusal işlevlerle yeniden programlanmasının çok boyutlu faydalar üretebildiğini ortaya koymaktadır. (Cao ve Yang, 2025).

3.6. Literatürün Değerlendirilmesi

Literatür taraması, sanayi alanı dönüşümüne ilişkin kavramsal çerçevenin yeniden işlevlendirme, brownfield, endüstriyel miras ve kentsel dönüşüm gibi kavramlar etrafında şekillendiğini göstermektedir. Uluslararası örneklerden Emscher Park (ekolojik dönüşüm), HafenCity (kıyı-karma kullanım), Shanghai West Bund (kültür odaklı dönüşüm) ve Zollverein (endüstriyel mirasın korunması) farklı stratejik modeller sunmaktadır.

İzmit ilçesinde ölçek bütünlüğü eksikliği, mekânsal bariyer ve yaya sürekliliği odağının zayıflığı ile kıyı-iç kesim bütünleşmesinin yeterince ele alınmaması gibi boşluklar tespit edilmiştir. Bu çalışma, söz konusu boşlukları doldurmayı hedefleyerek uluslararası deneyimleri yerel bağlamla birleştirme potansiyeli taşımaktadır.

4. Metodoloji

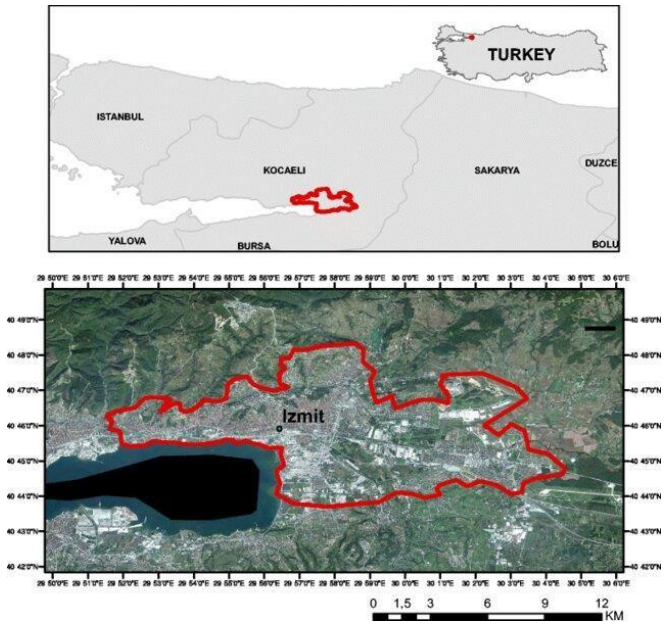
Bu çalışma, kent merkezinde yer alan endüstri alanlarının dönüşüm potansiyelini mekânsal, sosyal ve işlevsel boyutlarıyla incelemeyi amaçlayan nitel (kalitatif) ve mekânsal analiz temelli bir araştırma yaklaşımına dayanmaktadır.

Çalışmada, kent içi sanayi alanlarının zamanla işlevini kaybederek brownfield alanlara dönüşmesi ve bu alanların yeniden işlevlendirilerek kente kazandırılması süreci ele alınmıştır. Bu bağlamda araştırma, **‘’kent içi sanayi alanları ve mekânsal bariyerler, brownfield alanlar ve endüstriyel boşluklar, post-endüstriyel kent dönüşümü, endüstriyel mirasın korunması ve yeniden işlevlendirme, kentsel dönüşüm ve yeniden canlandırma’’** yaklaşımları çerçevesinde kurgulanmıştır.

Araştırmada ayrıca, farklı kentlerde gerçekleştirilen dönüşüm projeleri ‘’Sekapark, Emscher Park, West Bund, HafenCity, Bilbao ve Zollverein Kömür Madeni, Fondazione Prada, Hasanpaşa Gazhanesi, Santral İstanbul’’ incelenerek karşılaştırmalı vaka analizi yöntemi benimsenmiştir. Bu yaklaşım sayesinde, endüstri alanlarının dönüşümünde kullanılan stratejiler değerlendirilmiş ve İzmit özelinde uygulanabilir mekânsal kararlar geliştirilmiştir.

5. Planlama Yaklaşımı

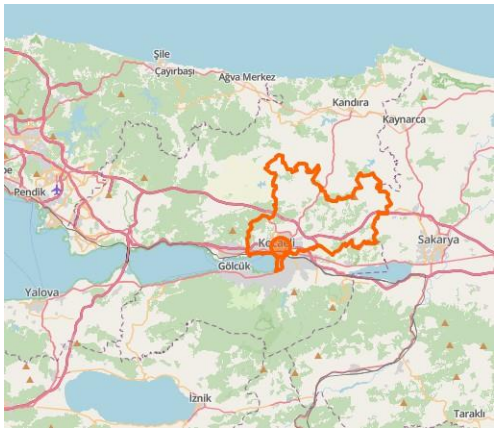
5.1. Çalışma Alanı



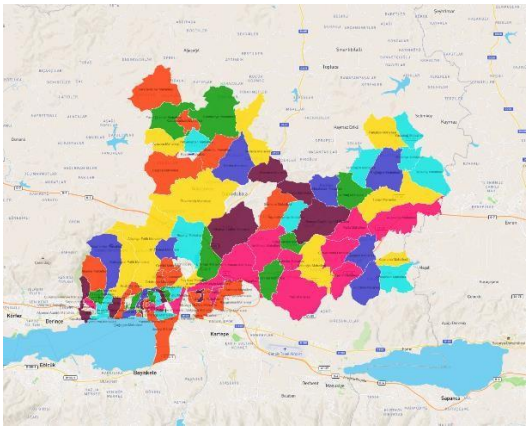
(Çalışma Alanı Coğrafi Konumu)

İzmit, Kocaeli iline bağlı bir ilçe merkezi olup Marmara Denizi'nin İzmit Körfezi kıyısında, İstanbul'un yaklaşık 90 km doğusunda konumlanmaktadır. Cumhuriyet döneminin ilk büyük sanayi yatırımlarından itibaren ülkenin en yoğun üretim ve lojistik merkezlerinden biri haline gelen kent, bu süreçte güçlü bir sanayi kimliği kazanmıştır. Kentin merkezi; idari, ticari ve kamusal işlevlerin yoğunlaştığı bir çekirdek olarak gelişmiş, ancak sanayi alanlarının bu çekirdekle iç içe geçmiş konumu nedeniyle yapısal bir gerilim içinde kalmıştır. Çalışma alanı, İzmit kent merkezinde yer alan ve büyük bölümü kıyı şeridine paralel uzanan, kısmen atıl kısmen düşük yoğunluklu kullanıma sahip sanayi parsellerini kapsamaktadır.

5.2. İdari Yapı ve Üst Ölçek İlişkileri



(İzmit Üst Ölçek İlişkileri)



(İzmit Mahalle Sınırları)

İzmit, Kocaeli ilinin merkez ilçesi olup ilin idari, ekonomik, ticari, eğitim ve hizmet merkezi konumundadır. Kuzeyde Kandıra, doğuda Kartepe, batıda Derince ve güneyde Başiskele ilçeleri ile komşudur. İlçe sınırları içerisinde yaklaşık 100'den fazla mahalle bulunmaktadır. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ve İzmit Belediyesi kent yönetiminde

yetkilidir. Ayrıca İstanbul merkezli Marmara Bölgesi'nin doğu koridorunda yer alması nedeniyle yoğun sanayi, ticaret ve konut baskısı altında bulunan bir metropoliten geçiş alanı özelliği göstermekte, bu durum sanayi alanlarının dönüşümünü yalnızca yerel değil bölgesel ölçekte bir yeniden yapılanma sürecine dönüştürmektedir.

Öte yandan İzmit Körfezi, kent ile deniz arasında güçlü bir ilişki kurabilecek önemli bir doğal ve kamusal potansiyel sunmasına rağmen, kıyı şeridinin uzun yıllar boyunca sanayi kullanımlarıyla işgal edilmesi bu potansiyelin yeterince değerlendirilememesine neden olmuştur. Günümüzde ise kıyı alanlarının rekreasyon, kültür, turizm ve kamusal kullanım odaklı yeniden işlevlendirilmesi, üst ölçekli planlama ve kentsel dönüşüm yaklaşımlarının temel hedeflerinden biri olarak öne çıkmaktadır.

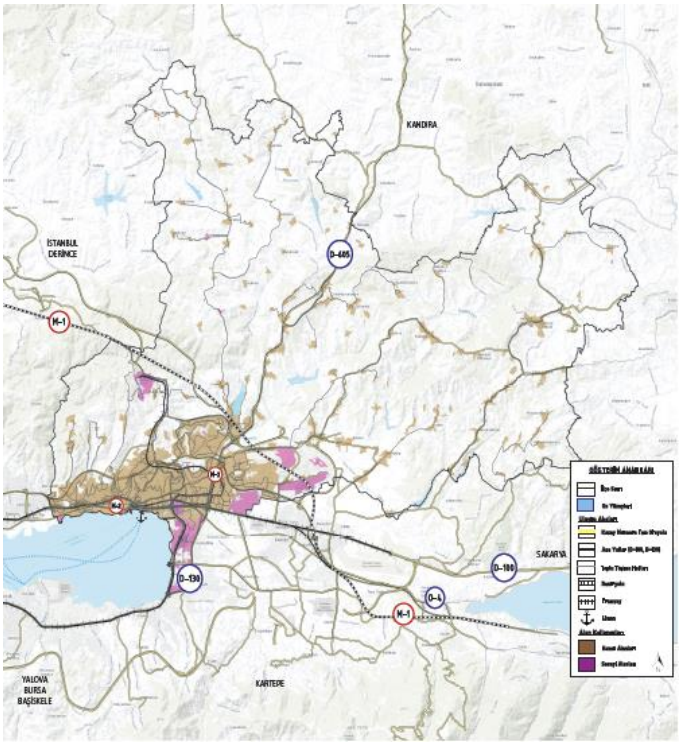
5.3. Ulaşım Ağı

İzmit, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ulusal ve uluslararası ulaşım koridorlarının merkezinde yer alan kritik bir transit geçiş noktasıdır.

- **Karayolu Bağlantıları:** İlçeyi boydan boya kateden D-100 (E-5) Karayolu ve TEM (O-4) Otoyolu, lojistik ve şehirler arası ulaşım açısından can damarıdır. Kuzey Marmara Otoyolu da transit yük taşımacılığını üstlenmektedir.
- **Demiryolu Ağı:** İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren (YHT) hattı ve konvansiyonel tren hatları İzmit Garı üzerinden geçmektedir.

Denizyolu Ulaşımı: İzmit Körfezi, Türkiye'nin en büyük liman ve sanayi hinterlandlarından biridir. Kent içi ulaşımda ise Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen vapur ve motor seferleri (özellikle Gölcük, Karamürsel ve Değirmendere hatları) kıyı lojistiğini desteklemektedir.

- **Kent İçi Raylı Sistemler:** Akçaray Tramvay Hattı, kent merkezindeki doğu-batı aksındaki yaya ve yolcu sirkülasyonunu önemli ölçüde rahatlatmaktadır.



(1/25.000 Ölçekli İzmit Ulaşım Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

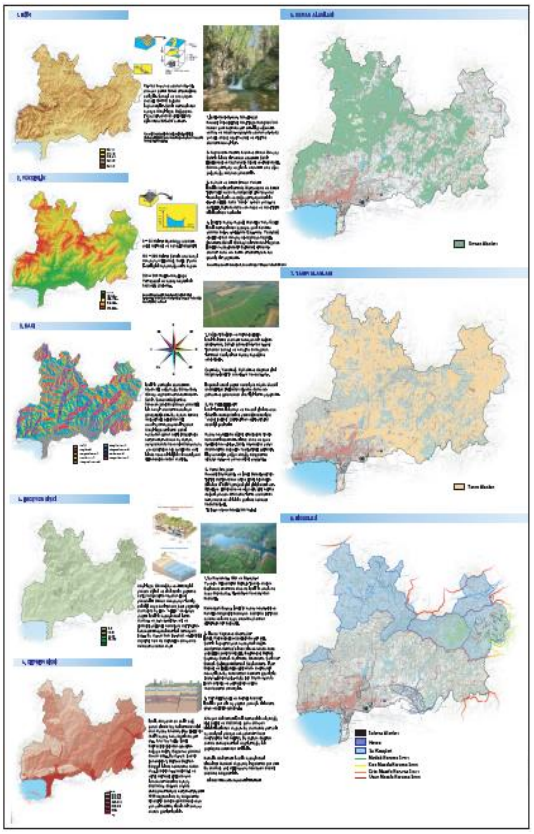
5.4. Doğal Yapı

İzmit'in morfolojik ve ekolojik yapısı, kentin büyüme yönünü ve yerleşim kararlarını doğrudan sınırlandıran ve şekillendiren en temel unsurdur.

Eğim: Kent merkezinde ve kıyı kesimlerinde eğim değerleri düşükken, güneydeki yamaçlara doğru eğim artmaktadır (%0-47). Yüksek eğimli alanlar yapılaşma ve ulaşım açısından çeşitli kısıtlar oluştururken, düşük eğimli alanlar kentsel gelişme ve sanayi faaliyetlerinin yoğunlaştığı bölgeleri oluşturmaktadır.

Yükseklik: İzmit'te yükselti değerleri körfez kıyısında deniz seviyesinden başlayarak güneydeki Samanlı Dağları eteklerine doğru artmaktadır (0-504m). Bu durum kent içerisinde farklı mikroklimatik özelliklerin ve arazi kullanım biçimlerinin oluşmasına neden olmaktadır.

Bakı: İzmit'te hâkim bakı yönleri özellikle güney ve güneybatıya dönük yamaçlarda yoğunlaşmaktadır. Bu alanlar daha fazla güneşlenme süresine sahip olduklarından konut gelişimi açısından tercih edilirken, kuzeye bakan yamaçlar daha serin ve nemli koşullar göstermektedir.



(1/25.000 Ölçekli İzmit Doğal Yapı Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

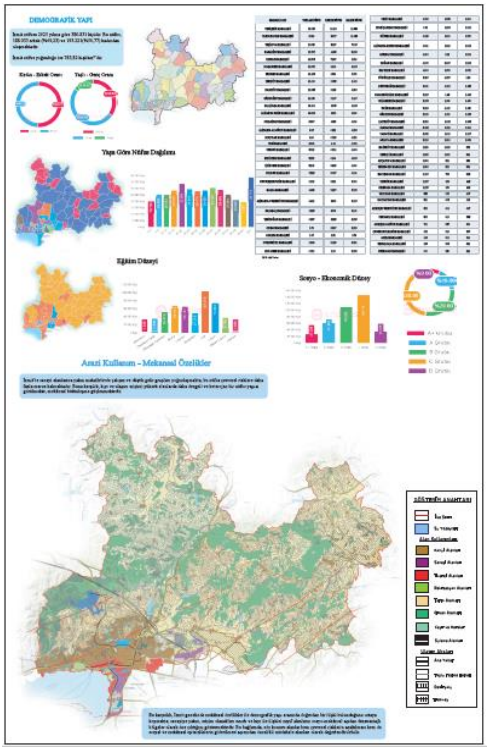
Hidroloji: İzmit'in hidrolojik yapısını İzmit Körfezi ile Serindere, Kirazdere ve diğer küçük dere sistemleri oluşturmaktadır. Dereler, yağışlı dönemlerde taşkın riski oluşturabilmekte ve kent içerisindeki su yönetimi açısından önemli doğal eşikler meydana getirmektedir.

Erozyon: Erozyon riski özellikle eğimin yüksek olduğu güney kesimlerde ve bitki örtüsünün zayıfladığı alanlarda görülmektedir. Kentsel gelişme baskısı ve arazi kullanım değişiklikleri bazı bölgelerde yüzeysel toprak kayıplarını artırabilmektedir**.**

Dprem: İzmit, dünyanın en aktif fay sistemlerinden biri olan Kuzey Anadolu Fay Hattı üzerinde yer almakta olup yüksek deprem tehlikesi altındadır. 1999 yılında meydana gelen 1999 Gölcük Depremi kentin doğal yapısını ve planlama kararlarını doğrudan etkileyen en önemli afetlerden biri olmuş, bu nedenle deprem riski günümüzde planlama çalışmalarının temel belirleyicilerinden biri haline gelmiştir.

5.5. Demografik Yapı

İzmit, Kocaeli'nin merkez ilçesi olarak yoğun nüfuslu ve sürekli göç alan bir yerleşimdir. Sanayi, ticaret, hizmet sektörü ve eğitim olanaklarının sağladığı istihdam nedeniyle Türkiye'nin farklı bölgelerinden önemli ölçüde göç çekmektedir. İlçenin nüfusu 2025 yılı itibarıyla 358.000 kişidir. Genç ve dinamik nüfus yapısı ekonomik faaliyetleri desteklerken, iç göç hareketleri kentin mekânsal büyümesini ve konut talebini artırmaktadır. Özellikle kent merkezi, Yahya Kaptan, Yenişehir ve Alikahya gibi bölgelerde nüfus yoğunluğu yüksek olup, son yıllarda yeni konut gelişme alanlarıyla birlikte doğu ve güney yönünde nüfus artışı devam etmektedir. Bu demografik yapı, İzmit'in hem bölgesel çekim merkezi olma özelliğini güçlendirmekte hem de ulaşım, konut ve sosyal donatı ihtiyaçlarını artırmaktadır.



(1/25.000 Ölçekli Demografik Yapı Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

5.6. Temel Mekânsal ve Sosyal Sorunlar

Çalışma alanı ve yakın çevresinde gözlemlenen başlıca mekânsal ve sosyal sorunlar beş temel başlık altında ele alınabilir.

a. **Mekânsal bariyer ve kopukluk:** Geniş ve kapalı sanayi parselleri kıyı-kent ilişkisini kesmekte, yaya/bisiklet erişimini zayıflatmakta ve sokak ağında sürekliliği bozmaktadır.

b. **Kamusal alana erişimin kısıtlanması:** Kıyıdaki sanayi kullanımı denizle ilişkiyi engellemekte, kamusal erişim ve rekreasyon olanaklarını ortadan kaldırmaktadır.

c. **Kentsel kimlik ve çevre kalitesi sorunları:** Atıl depo yapıları çevresel ve görsel kaliteyi düşürmekte; gürültü ve trafik nedeniyle yaşam kalitesini olumsuz etkilemektedir.

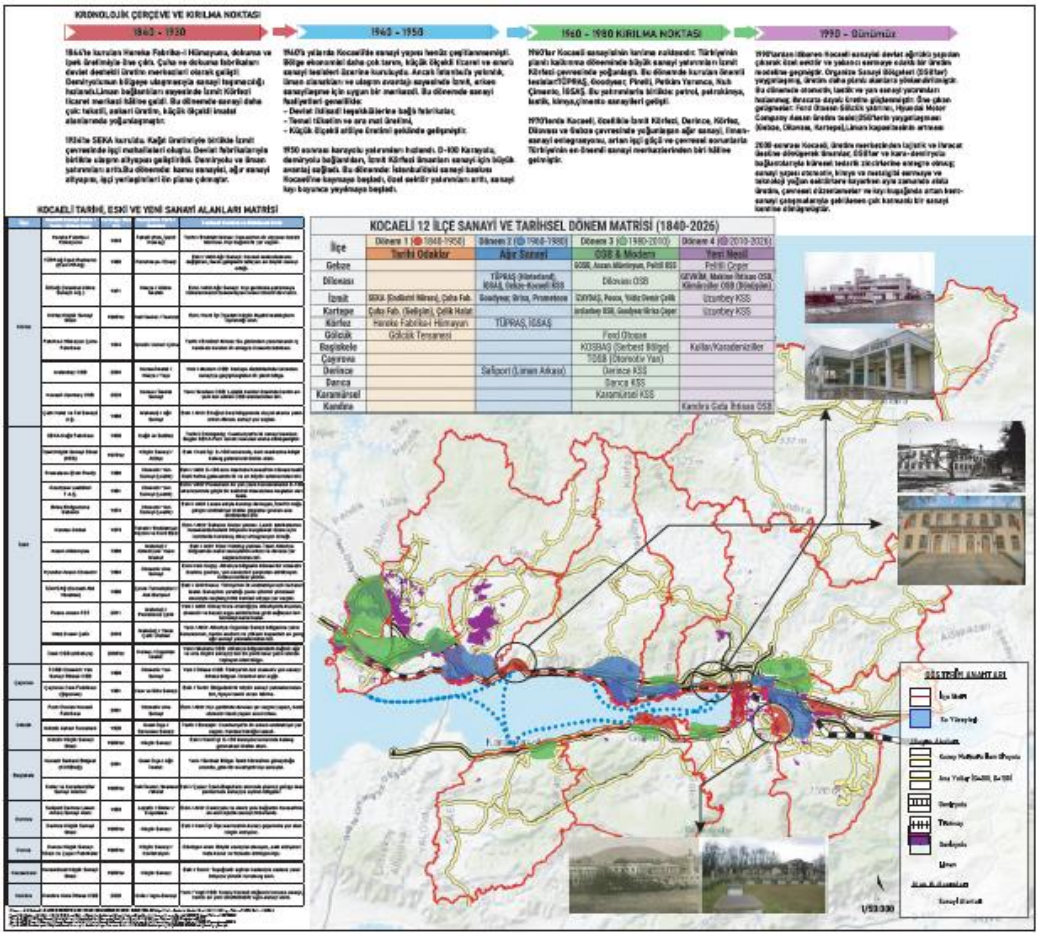
d. **Ekonomik potansiyelin değerlendirilememesi:** Merkezi konuma rağmen alanlar hizmet, kültür ve karma kullanım açısından değerlendirilememekte, kentsel verimlilik düşmektedir.

e. **Sosyal ayrışma ve dışlayıcı örüntü:** Fiziksel bariyerler sosyal kopukluğu artırmakta, alanların gündelik kullanımını ve kamusal etkileşimi zayıflatmaktadır.

6. Veri Analizleri

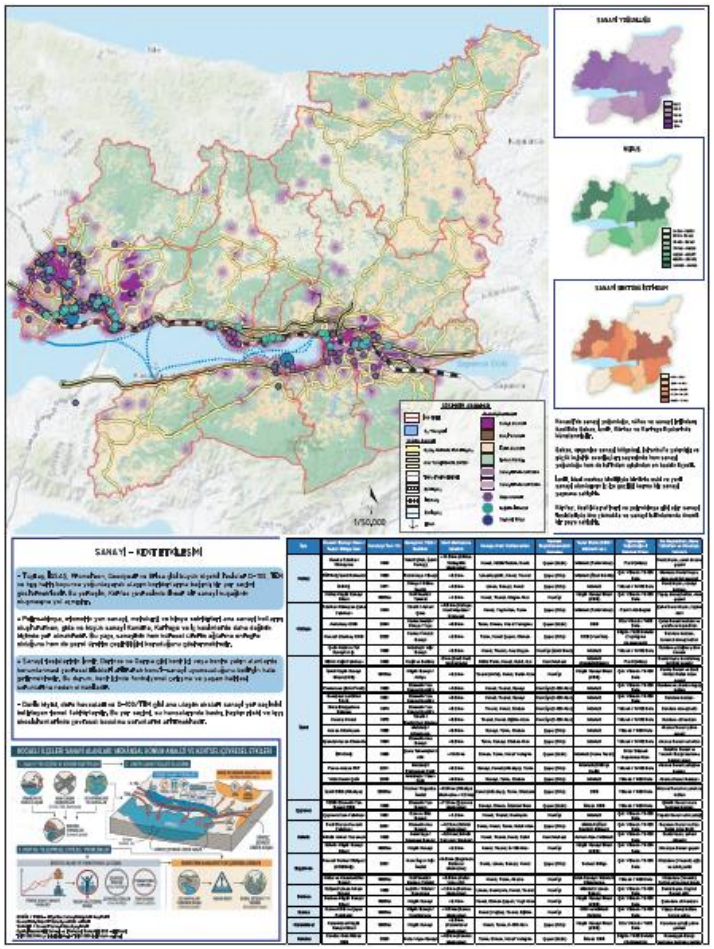
Toplanan veriler hem mekânsal hem de kavramsal analiz teknikleri kullanılarak değerlendirilmiştir.

İlk olarak, çalışma kapsamında ilçe seçim analizleri gerçekleştirilmiştir. Bu analizlerde, Kocaeli ili içerisindeki 12 ilçe; **''sanayi kuruluş yılı, sanayi yoğun gelişim dönemleri, OSB alanlarının konumları ve fili, fonksiyon yoğunluğu, sanayilerin dönüşüm potansiyelleri, ulaşım bağlantıları, lojistik potansiyel, mevcut arazi kullanımı ve gelişim dinamikleri''** gibi kriterler doğrultusunda karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir.



(Kocaeli Sanayi Alanlarının Tarihsel Gelişimi İlçe Seçim Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

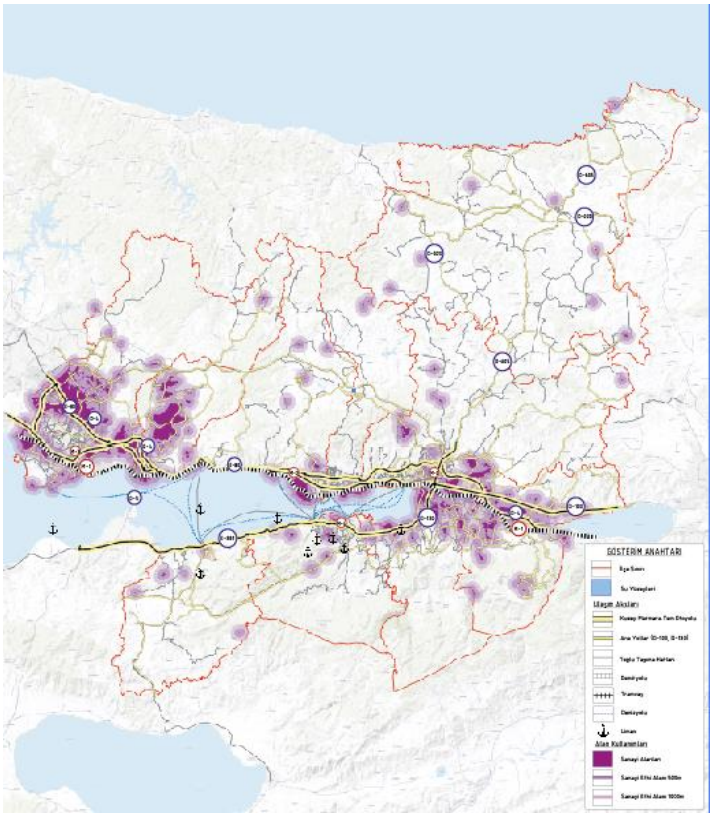
Kocaeli'nin sanayileşme süreci, 1844 yılında Hereke Fabrika-i Hümayunu'nun kurulmasıyla başlayan erken dönem sanayi yatırımlarıyla gelişmeye başlamıştır. Cumhuriyet döneminde 1934 yılında SEKA Kâğıt Fabrikası'nın kurulması, kentin sanayi kimliğinin güçlenmesinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. 1960'lardan itibaren TÜPRAŞ, Petkim, İGSAŞ, Goodyear, Pirelli ve Nuh Çimento gibi büyük sanayi kuruluşlarının yatırımlarıyla Kocaeli, ağır sanayi ve petrokimya sektörlerinde önemli bir üretim merkezi hâline gelmiştir. 1990'lardan itibaren otomotiv, yan sanayi ve Organize Sanayi Bölgelerinin gelişmesiyle sanayi çeşitlenmiş; 2000'li yıllarda liman, lojistik ve ihracat faaliyetlerinin artmasıyla Kocaeli, Türkiye'nin önemli sanayi ve lojistik merkezlerinden biri konumuna ulaşmıştır. İzmit'te SEKA gibi önemli sanayi tarihi, kentin ekonomik ve mekânsal kimliğini şekillendiren önemli bir endüstriyel miras birikimi oluşturmuştur.



Kocaeli'de sanayi; Gebze–Çayırova–Dilovası, İzmit–Derince–Körfez ve Kartepe akslarında yoğunlaşırken, İzmit sanayi alanlarının kent merkezi, kıyı ve ulaşım ağlarıyla bütünleştiği; SEKA başta olmak üzere tarihsel sanayi yapılarıyla Kocaeli'nin endüstriyel mirasının önemli bir bileşenini Günümüzde bu alanların bir bölümünün işlevini yitirmesi, endüstriyel yapı ve alanların korunarak yeniden işlevlendirilmesi ve kentle bütünleştirilmesi için önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Bu doğrultuda İzmit, üretim geçmişini koruyarak kültür, kamusal kullanım, yaratıcı endüstriler ve yeni ekonomik faaliyetlerle yeniden ilişkilendirme açısından önemli bir dönüşüm alanı sunmaktadır.

(Kocaeli Sanayi Alanlarının Kent İçi Konumu İlçe Seçim Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır))*

Sanayi alanlarının ana ulaşım akslarıyla olan mekânsal ilişkisini ve erişilebilirlik düzeyini belirlemek amacıyla karayolu ve demiryolu güzergâhları çevresinde tampon bölgeler (buffer) oluşturulmuştur. Analiz sonucunda, ana ulaşım akslarına yakın konumlanan sanayi alanlarının ulaşım ve lojistik erişim açısından daha avantajlı olduğu; merkezden uzaklaştıkça bu avantajın azaldığı değerlendirilmiştir. Bu doğrultuda buffer analizi, sanayi alanlarının konum, erişilebilirlik ve yeniden işlevlendirme potansiyelinin değerlendirilmesinde altlık olarak kullanılmıştır. İzmit'in D-100, D-130, TEM Otoyolu ve demiryolu gibi güçlü ulaşım akslarının kesişiminde yer alması, sanayi alanlarının erişilebilirlik ve lojistik bağlantılar açısından önemli bir avantaj sağlamaktadır.

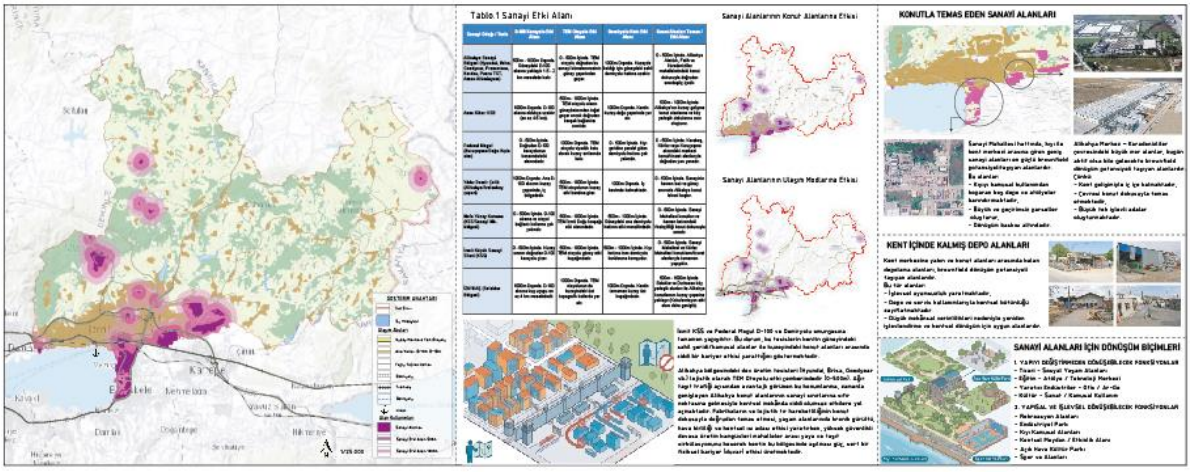


(Kocaeli Ulaşım İlçe Seçim Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

İkinci olarak, CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) doğrultusunda 1/25.000 ölçekli mekânsal analizler gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda:

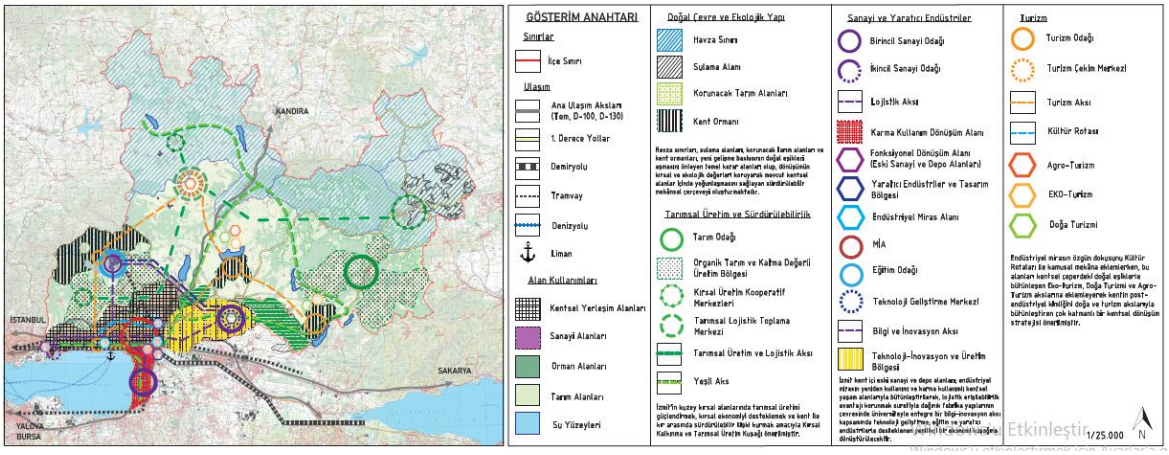
- Arazi kullanım analizi (sanayi–konut ilişkisi)
- Demografik yapı analizi
- Sanayi yoğunluk analizi
- Sanayi etki analizi
- Sanayi alanlarının kent içi konumu analizi
- Ulaşım ve bağlantı analizi
- Doğal yapı analizi

yapılarak çalışma alanının mekânsal yapısı ortaya konmuştur.



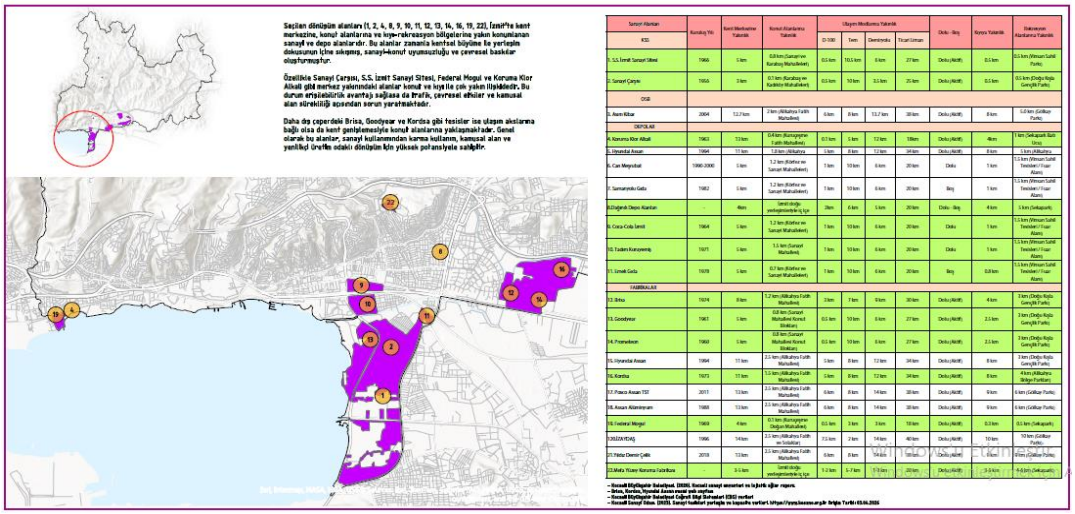
(1/25.000 Ölçekli İzmit Sanayi Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

Gerçekleştirilen mekânsal analizler doğrultusunda çalışma alanının sorunları, potansiyelleri ve gelişme eğilimleri ortaya konulmuştur. Elde edilen verilerin birlikte değerlendirilmesiyle sentez aşamasına geçilmiş; 1/25.000 ölçekli gelişme şeması oluşturulmuştur.



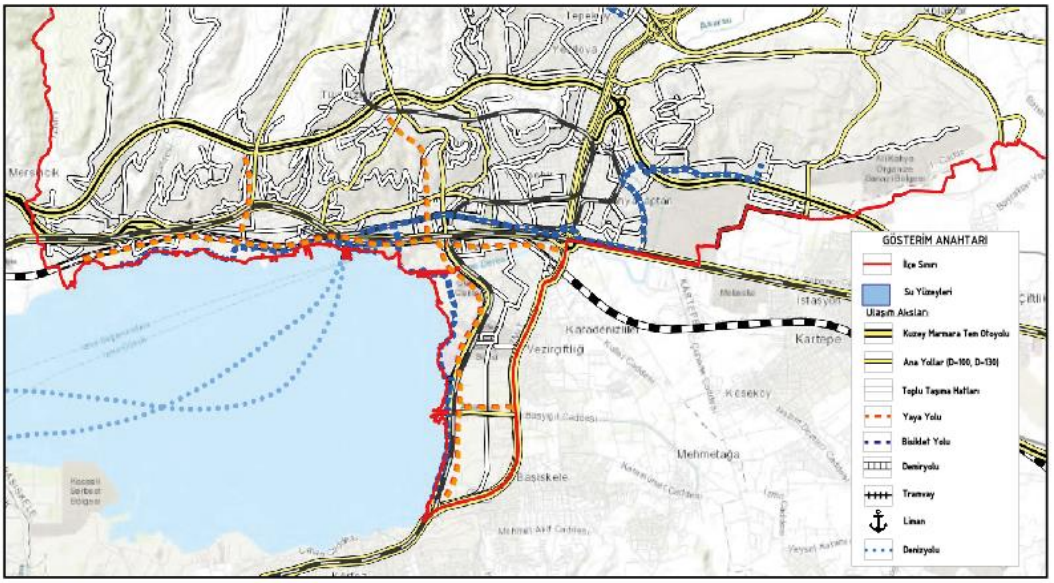
(1/25.000 Ölçekli Mekânsal Gelişme Şeması *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

Bu 1/25.000 ölçekli Mekânsal Gelişme Şeması, İzmit kent içi eski sanayi ve depo alanlarının endüstriyel miras, teknoloji geliştirme, eğitim, karma kullanım ve yaratıcı endüstriler odaklı yenilikçi bir ekonomi kuşağına dönüştürülmesini hedeflemektedir. Planlama yaklaşımında; kentin güneyindeki post-endüstriyel kimlik kültür rotaları, lojistik ve çok modlu ulaşım bağlantılarıyla kamusal yaşama kazandırılırken; kuzey çeperde havza sınırları, ormanlar ve korunacak tarım alanları gibi doğal eşiklerle sınırlanan bir kırsal kalkınma, organik tarım ve agro/eko-turizm kuşağı kurgulanarak sürdürülebilir, çok merkezli ve dengeli bir kentsel-kırsal gelişim çerçevesi ortaya konmuştur.

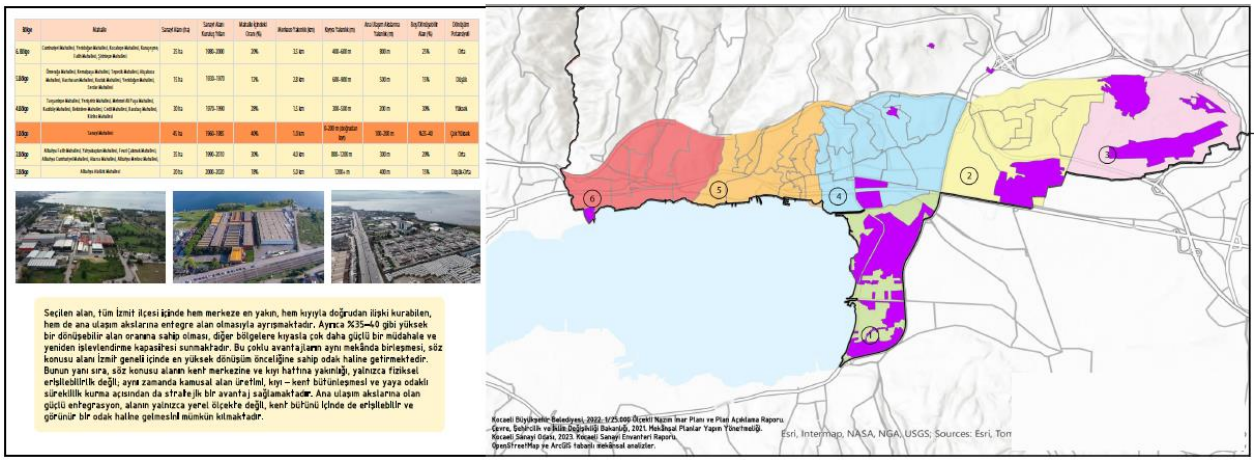


(1/5000 Ölçekli İzmit Sanayi Alanları Dönüşüm Potansiyeli Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

1/25.000 ölçekli gelişme şemasında belirlenen kararların alt ölçekte değerlendirilmesi amacıyla 1/5.000 ölçekli analiz çalışmalarına geçilmiştir. Çalışmanın üçüncü aşamasında; kent merkezindeki KSS, OSB, depo ve fabrika alanlarının yeniden işlevlendirilme olanaklarını belirlemek amacıyla kronolojik yaş, doluluk durumu ve merkezi fonksiyonlara yakınlık gibi parametreleri içeren **"Sanayi Dönüşüm Potansiyeli Analizi"** gerçekleştirilmiştir. Ardından, dönüşüm alanlarının mekânsal uygunluğunu değerlendirmek amacıyla sosyal donatı yeterliliği ulaşım erişilebilirliği ve mahalle analizleri yapılmıştır.

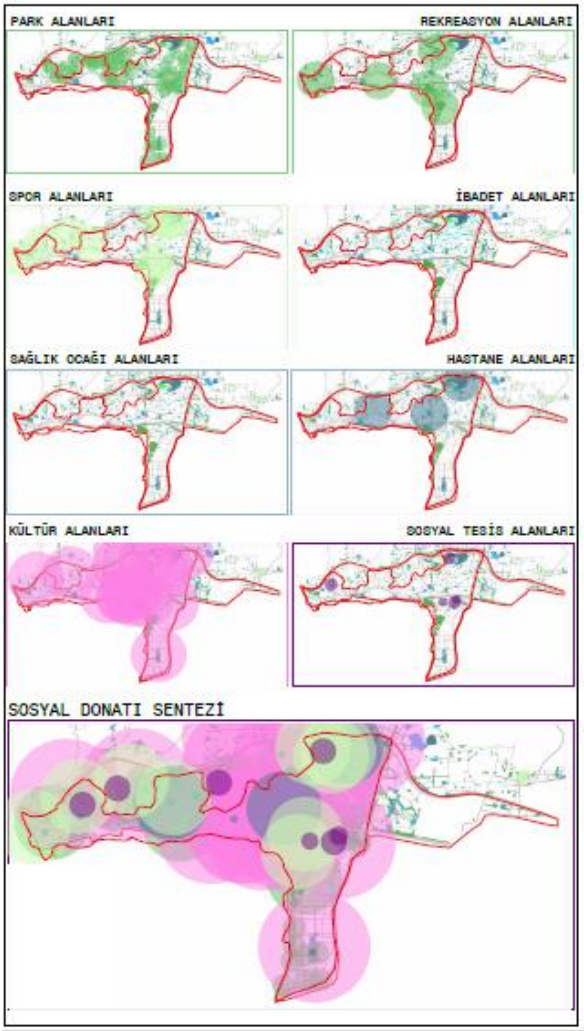


(1/5000 Ölçekli Ulaşım Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)



(1/5000 Ölçekli İzmit Mahalle Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

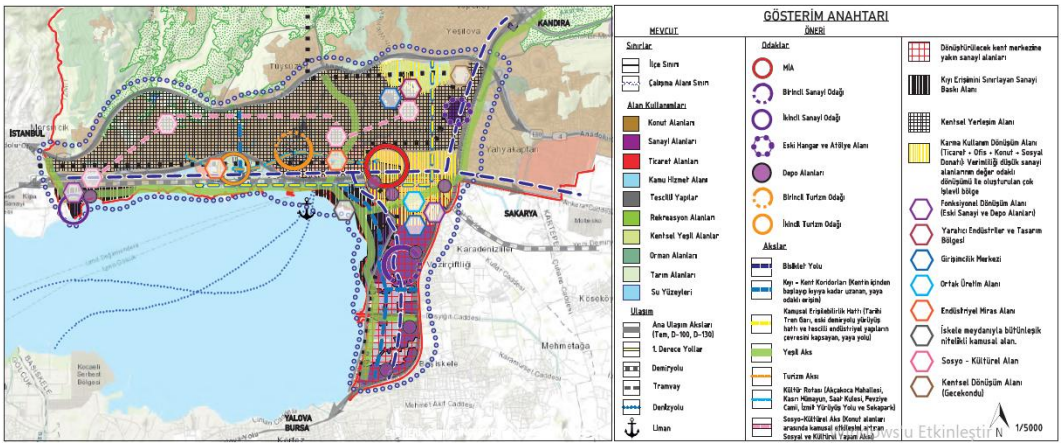
İzmit ilçesi genelindeki mahalleleri sanayi alanı büyüklükleri, dönemleri, merkeze uzaklıkları ve dönüşüm potansiyelleri üzerinden karşılaştırmalı olarak değerlendirmektedir. Yapılan değerlendirmede odak seçilen bölge; kent merkezine en yakın ve ana ulaşım akslarıyla en güçlü entegrasyona sahip konumu, kıyı hattıyla doğrudan ilişki kurabilme kabiliyeti ve barındırdığı %35-40 civarındaki yüksek dönüştürülebilir alan oranıyla öne çıkmaktadır. Merkeze ve kıyıya yakınlığın getirdiği kamusal alan üretimi ile yaya sürekliliği avantajları, söz konusu alanı İzmit bütününde kentsel müdahale ve yeniden işlevlendirme açısından en öncelikli dönüşüm odağı haline getirmektedir.



Sosyal donatı analizi, çalışma alanı ve yakın çevresindeki park, rekreasyon, spor, ibadet, sağlık ocağı, hastane, kültür ve sosyal tesis alanlarının mevcut durumu etki/hizmet yarıçapları (buffer) üzerinden incelenerek kapsamlı bir donatı sentezi ortaya konmuştur. Yapılan etki alanı analizleri; mevcut donatıların mekânsal dağılımını, hizmet alanlarının örtüşme düzeyini ve çalışma sahası genelinde donatı erişilebilirliğinin yetersiz kaldığı kör noktaları tespit etmeyi sağlamaktadır. Böylece elde edilen sentez bulguları; kentsel dönüşüm ve yeniden işlevlendirme sürecinde hem kamusal açık alan sürekliliğini kurmak hem de kentin ihtiyaç duyduğu sosyal, kültürel ve rekreasyonel donatı dengesini plan kararlarıyla tamamlamak adına temel bir altlık oluşturmaktadır.

(1/5000 Ölçekli Sosyal Donatı Analizi *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

Elde edilen analiz verileri doğrultusunda 1/5.000 ölçekli mekânsal gelişme şemasına geçilmiştir.



(1/5000 Ölçekli Mekânsal Gelişme Şeması *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

Son aşamada, karşılaştırmalı vaka analizi yöntemi kullanılmıştır.

- Emscher Park (ekolojik dönüşüm),
- HafenCity (kıyı ve karma kullanım dönüşümü),
- Bilbao (kültür odaklı dönüşüm),
- Shanghai West Bund (sanayi mirasının yeniden işlevlendirilmesi)
- Zollverein Kömür Madeni Kompleksi (endüstriyel mirasın korunarak kültürel ve kamusal kullanımlarla yeniden işlevlendirilmesi) örnekleri incelenerek bu projelerde kullanılan dönüşüm stratejileri analiz edilmiştir. Bu tür projelerde eski sanayi alanlarının kamusal, kültürel ve rekreatif işlevlerle yeniden kullanıldığı görülmektedir. Elde edilen tüm bulgular yorumlayıcı analiz yöntemi ile değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, çalışma alanı mahalle ölçeğinde bölgelere ayrılarak farklı mekânsal karakterler tanımlanmış, dönüşüm potansiyeli yüksek alanlar belirlenmiştir. Böylece sanayi alanlarının yoğunluğu, erişilebilirliği ve çevresel etkileri dikkate alınarak öncelikli müdahale alanları ortaya konulmuş ve yeniden işlevlendirme ve mekânsal dönüşüm önerileri geliştirilmiştir.

7. Problemin Tanımı

İzmit kent merkezinde yer alan sanayi alanları, geçmişte üretim ve ekonomik faaliyetlerin odağı olarak kentsel gelişimi yönlendirmiş olsa da günümüzde değişen üretim süreçleri ve kentleşme dinamikleri doğrultusunda işlevini kısmen yitirmiş, düşük yoğunluklu kullanımlara veya atıl alanlara dönüşmüştür. Kent içinde kalan bu alanlar; geniş ve kapalı parsel yapıları, ağır taşıt trafiği ve çevresiyle uyumsuz kullanımları nedeniyle kentsel doku içerisinde fiziksel ve işlevsel bariyerler oluşturarak yaya erişimini sınırlandırmakta, sokak sürekliliğini kesmekte ve mahalleler arası bağlantıyı zayıflatmaktadır. Özellikle kıyı kesiminde konumlanan sanayi alanları, kentin denizle olan ilişkisini koparak kamusal erişimi kısıtlamakta ve kıyıların potansiyel kullanımını engellemektedir. Bu durum, İzmit kent merkezinde mekânsal bütünlüğün zayıflamasına, erişilebilirliğin azalmasına ve kentsel potansiyelin etkin biçimde değerlendirilememesine neden olan temel planlama problemini oluşturmaktadır.

8. Plan, İlke, Hedef ve Plan Kararları

.İLKE 1: Kentsel Süreklilik İlkesi

Hedef 1.1: Yaya ve bisiklet öncelikli bağlantıları güçlendirerek kuzey-güney ve doğu-batı yönünde süreklilik sağlamak

- **PK 1.1.1:** Sanayi, Karabaş, Cedit, Körfez, Ömerağa ve Tepecik mahalleleri arasında; sanayi alanlarının oluşturduğu fiziksel bariyerleri aşacak şekilde yaya öncelikli geçiş koridorları (üst/alt geçitler, yeşil bağlantılar ve geçirgen akslar) oluşturularak kuzey-güney yönünde kıyı ile iç kesimler arasında kesintisiz erişim sağlanacaktır.
- **PK 1.1.2:** Doğu-batı yönünde Yahya Kaptan - 42 Evler - Sanayi Mahallesi - Sekapark hattı, 5-6 km uzunluğunda "Doğu-Batı Yaya Bağlantı Aksı" olarak düzenlenecektir.
- **PK 1.1.3:** D-100 karayolu boyunca (özellikle Karabaş - Sanayi Mahallesi kesiti), 4 m genişliğinde kesintisiz bir "bisiklet yolu ve yaya aksı" oluşturulacaktır.
- **PK 1.1.4:** Karabaş, Kozluk, Kemalpaşa ve Ömerağa mahallelerini kapsayan kıyı bandında; mevcut vapur iskelelerini kent merkezine bağlayan kesintisiz "Kıyı - Kent Koridorları" oluşturulacaktır.

Hedef 1.2: Kıyı, merkez ve mahalleler arasında kesintisiz ulaşım ağı oluşturmak

- **PK 1.2.1:** Fevziye Camii - Cumhuriyet Parkı - Sekapark hattı, 15 m genişliğinde ana "Merkez-Kıyı Bağlantı Koridoru" olarak güçlendirilecektir.
- **PK 1.2.2:** Bekirdere ve Tavşantepe mahallelerinden kent merkezine inen akslar, yaya öncelikli erişim koridorları olarak düzenlenecektir.
- **PK 1.2.3:** Sekapark - Marina Doğu kıyı bandı boyunca, kesintisiz kıyı yaya ve rekreasyon ağı oluşturulacaktır.

Hedef 1.3: Açık ve yeşil alan sistemlerini birbirine bağlayarak mavi-yeşil altyapı sürekliliğini sağlamak

- **PK 1.3.1:** Yahyakaptan, Yenişehir, Karabaş, Cedit ve Şirintepe mahallelerinde yer alan mevcut park, yeşil alan ve rekreasyon alanları; lineer yeşil koridorlar ve yaya bağlantılarıyla birbirine bağlanarak kıyı bandına entegre edilecek ve kesintisiz bir mavi-yeşil altyapı sistemi oluşturulacaktır.
- **PK 1.3.2:** Cumhuriyet Parkı - Sekapark kıyı bandı, birbirine bağlı 3 km'lik "Yeşil Koridor" olarak planlanacaktır.

İLKE 2: Nitelikli Dönüşüm İlkesi

Hedef 2.1: Sanayi alanlarını yıkım odaklı değil, değer odaklı dönüşüm anlayışıyla dönüştürmek

- **PK 2.1.1:** D-100 güneyinde, Sanayi Mahallesi - 42 Evler hattında bulunan sanayi alanları, "Karma Kullanım Dönüşüm Alanı" olarak %40 Ticaret+Ofis, %30 Konut, %30 Sosyal/Yeşil Alan kullanım oranıyla planlanacaktır.
- **PK 2.1.2:** Ömerağa, Kozluk, Tepecik ve Karabaş mahallelerinde yer alan 48 adet eski depo yapıları; mevcut yapı stokunun korunarak yeniden işlevlendirilmesi esas alınacak şekilde, yaratıcı endüstriler, kültür-sanat mekânları, küçük ölçekli üretim ve girişimcilik alanları olarak dönüştürülecek ve kentsel belleğin sürekliliği sağlanacaktır.
- **PK 2.1.3:** İzmit kentinin doğusunda, mevcut ulaşım akslarına ve sosyal donatı alanlarına entegre olacak şekilde yaklaşık 45 ha büyüklüğünde "Konut Gelişim Alanı" önerilecektir.
- **PK 2.1.4:** Sanayi Mahallesi'nin batısında, kent merkezi ile ilişkili ve toplu taşıma erişimi yüksek bölgede yaklaşık 32 ha büyüklüğünde "Konut Gelişim Alanı" önerilecektir.

Hedef 2.2: Mekânsal dönüşümde nitelikli kamusal alanlar üretmek

- **PK 2.2.1:** Sanayi Mahallesi dönüşüm alanının merkezinde, 0,50 ha büyüklüğünde "Kentsel Meydan + Sosyal Donatı Alanı" oluşturulacaktır.

- **PK 2.2.2:** Kıyı ile kent merkezi arasında kalan dönüşüm bölgelerinde, açık ve yeşil kamusal alanlar süreklilik sağlayacak şekilde planlanacaktır.
- **PK 2.2.3:** Serdar, Yenidoğan, Gültepe, Turgut, Orhan, Topçular, Erenler, Tavşantepe ve Yenişehir mahallelerindeki konut bölgelerinin merkezinde, sosyal etkileşimi artıracak 0,25-0,50 ha büyüklüğünde "Kentsel Meydan + Sosyal Donatı Alanları" oluşturulacaktır.
- **PK 2.2.4:** Yeni, Serdar, Cedit, Bekirdere ve Tavşantepe mahallelerinde toplam 8,5 ha büyüklüğünde Sosyo-Kültürel Donatı Alanları oluşturulacaktır.

İLKE 3: Kentsel Yeniden Canlandırma İlkesi

Hedef 3.1: Sanayi alanlarını kentsel yaşamın aktif bir parçası haline getirmek

- **PK 3.1.1:** Sanayi Mahallesi dönüşüm alanı, ticaret, kültür, ofis ve sosyal işlevlerle "aktif kentsel yaşam alanı" olarak planlanacaktır. Dönüşüm alanının %25'i kültürel ve sosyal işlevlere ayrılacaktır.
- **PK 3.1.2:** Sanayi Mahallesi sınırları içerisinde, kentsel mekânlarda ekonomik ve sosyal yaşamın bütünlüğünü kurmak ve kamusal alanların fiziksel kalitesini artırmak amacıyla; ana toplu taşıma düğüm noktaları ile mahalle merkezindeki sosyal donatı alanlarını birbirine entegre eden en az 2 km uzunluğunda kesintisiz bir "Mavi-Yeşil Altyapı Koridoru ve Yaya Omurgası" oluşturulacaktır.

Hedef 3.2: Gece-gündüz kullanımını teşvik ederek sürekli yaşayan bir kent oluşturmak

- **PK 3.2.1:** Karabaş - Fevziye - Cumhuriyet Parkı çevresi, gece kullanımını destekleyen ticaret, yeme-içme ve kültürel fonksiyonlarla güçlendirilecektir.
- **PK 3.2.2:** Sekapark - Marina hattı, akşam kullanımı yüksek rekreasyon ve sosyal aktivite alanları ile desteklenecektir.
- **PK 3.2.3:** Karabaş, Ömerağa, Kozluk ve Kemalpaşa iskeleleri çevresinde yer alan eski hangar, atölye ve depo yapıları; korunarak yeniden işlevlendirilecek, yaratıcı endüstriler, kültür-sanat mekânları ve girişimcilik faaliyetlerine yönelik kullanım alanlarına dönüştürülecektir. Bu dönüşüm alanları, iskele meydanları ile bütünleşik olacak şekilde düzenlenerek 15.000 m²'lik alan yaratıcı endüstriler için yeniden düzenlenecek; nitelikli, erişilebilir ve süreklilik sağlayan kamusal açık alanlarla desteklenecektir.

İLKE 4: Uyarlanabilir Yeniden Kullanım İlkesi

Hedef 4.1: Mevcut sanayi yapılarının mimari ve yapısal özelliklerini koruyarak yeniden işlevlendirmek

- **PK 4.1.1:** Endüstriyel yapılar, özgün strüktürleri korunarak "kültürel ve kamusal kullanım odaklı yeniden işlevlendirme alanı" olarak düzenlenecektir.
- **PK 4.1.2:** Sanayi Mahallesi - 42 Evler hattında bulunan 20 adet eski sanayi yapıları, cephe ve taşıyıcı sistem özellikleri korunarak yeniden kullanım kapsamında değerlendirilecektir.
- **PK 4.1.3:** Cumhuriyet Mahallesi sınırları içerisinde yer alan Federal Mogul Fabrikası yapısının taşıyıcı iskeleti ve özgün endüstriyel karakteri korunacak; yapı "Endüstriyel Miras Alanı" olarak değerlendirilecektir. Alan; sergi salonu, kültür merkezi, yaratıcı çalışma mekânları ve kamusal etkinlik alanları işlevleriyle yeniden kullanıma açılacaktır.

Hedef 4.2: Yapıları kültür, sanat, eğitim, turizm ve rekreasyon işlevleriyle yeniden dönüştürmek

- **PK 4.2.1:** Ömerağa ve Kemalpaşa mahallelerinde yer alan toplam 50 adet tescilli ve tescile değer endüstriyel miras yapılarının çevresi; "Kültürel Dönüşüm ve Turizm Odak Bölgesi" olarak belirlenecek; bu yapılar müze, sergi salonu, kütüphane ve gastronomi merkezi gibi işlevlerle kent yaşamına dahil edilecektir.
- **PK 4.2.2:** Sanayi Mahallesi içinde dönüşüm alanı olarak belirlenen parseller, "sanat atölyeleri, tasarım ofisleri ve eğitim birimleri" olarak yeniden işlevlendirilecektir.
- **PK 4.2.3:** Sanayi Mahallesi ve çevresinde işlevini yitirmiş eski endüstriyel alanlar; yeniden işlevlendirilerek kıyı şeridi ile bütünleşen karma kullanımlı (kültür, rekreasyon, ticaret ve sosyal donatı) gelişme alanları olarak planlanacak ve bu alanlar kıyı-merkez arasında süreklilik sağlayan kamusal kullanım aksları ile desteklenecektir.

İLKE 5: Endüstriyel Mirasın Korunması İlkesi

Hedef 5.1: Sanayi yapılarını ve mekânsal izleri koruyarak kentsel belleğin sürekliliğini sağlamak

- **PK 5.1.1:** Ömerağa Mahallesi, "Tekel Binası" endüstriyel miras değeri olarak korunarak yakın çevresinde 5.000 m²'lik kültür, sanat ve kamusal kullanım işlevleriyle yeniden düzenlenecek; yaya erişimi ve kamusal süreklilik güçlendirilecektir.
- **PK 5.1.2:** Kemalpaşa Mahallesi içindeki eski hangar ve atölye yapıları endüstriyel miras kapsamında korunarak yaratıcı endüstriler ve üretim odaklı işlevlerle yeniden değerlendirilecek, kentsel canlılık artırılacaktır.

Hedef 5.2: Endüstriyel mirası kamusal kullanım ve kültürel faaliyetlerle görünür hale getirmek

- **PK 5.2.1:** Ömerağa Mahallesi - Kemalpaşa Mahallesi - Sekapark içerisinde bulunan endüstriyel miras yapıları dahil edilerek, 4 km uzunluğunda "Endüstriyel Miras Rotası" oluşturulacaktır.
- **PK 5.2.2:** Kemalpaşa Mahallesi, "Tarihi Tren Garı" ve mevcut yürüyüş yolu olarak kullanılan eski demiryolu hattı, kültür rotası kapsamında güçlendirilerek 3 m genişliğinde kesintisiz yaya aksı olarak geliştirilecektir.
- **PK 5.2.3:** Tavşantepe Mahallesi'nde bulunan eski hangar ve atölye alanları, mevcut endüstriyel doku korunarak "Yaratıcı Endüstriler ve Tasarım Bölgesi" olarak yeniden düzenlenecektir. Alan içerisinde tasarım ofisleri, ortak üretim atölyeleri, girişimcilik merkezleri, sanat stüdyoları ve kamusal açık alanlar yer alacaktır.

Hedef 5.3: Koruma ve kullanım dengesini sağlayarak mirasın sürdürülebilir şekilde yaşatılmasını sağlamak

- **PK 5.3.1:** Ömerağa ve Kemalpaşa mahalleleri aksında endüstriyel miras yapılarının kamusal erişime açılması amacıyla; süreklilik gösteren "Kamusal Erişilebilirlik Hattı" tanımlanacaktır.
- **PK 5.3.2:** Ömerağa Mahallesi - Kemalpaşa Mahallesi - Sekapark kültür rotası boyunca yer alan endüstriyel miras alanlarında yapıların taşıyıcı sistem ve dış cephelerine müdahale edilmeden, yakın çevrelerinde en az 2.500 m² kamusal açık yeşil alanlar ve etkinlik mekânları tanımlanacaktır.

8.1. Plan Notları

1. Ulaşım, Yaya ve Bisiklet Ağına İlişkin Hükümler

- Sanayi, Karabaş, Cedit, Körfez, Ömerağa ve Tepecik mahalleleri arasında yer alan sanayi alanlarının yarattığı fiziksel engelleri aşmak amacıyla, üst/alt geçitler, yeşil bağlantılar ve geçirgen akslar ile yaya öncelikli geçiş koridorları oluşturularak kıyı ile iç kesimler arasında kesintisiz erişim sağlanacaktır.
- Fevziye Camii – Cumhuriyet Parkı – Sekapark hattı, ana “Merkez–Kıyı Bağlantı Koridoru” olarak güçlendirilecek; Bekirdere ve Tavşantepe mahallelerinden kent merkezine inen akslar yaya öncelikli düzenlenecektir.

• Karabaş, Kozluk, Kemalpaşa ve Ömerağa mahallelerindeki mevcut vapur iskelelerini merkezdeki sosyal odaklara bağlayan "Kıyı - Kent Koridorları" hayata geçirilecektir.

• Sekapark, Marina ve doğu kıyı bandı boyunca kesintisiz bir kıyı yaya ve rekreasyon ağı teşkil edilecektir.

2. Açık, Yeşil Alanlar ve Mavi-Yeşil Altyapı Hükümleri

• Yahyakaptan, Yenişehir, Karabaş, Cedit ve Şirintepe mahallelerindeki mevcut park ve rekreasyon alanları, lineer yeşil koridorlarla kıyı bandına entegre edilerek kesintisiz bir mavi-yeşil altyapı sistemi kurulacaktır.

• Sanayi Mahallesi dönüşüm alanı sınırları içerisinde, ana toplu taşıma düğüm noktaları ile mahalle merkezindeki sosyal donatıları entegre eden kesintisiz bir "Mavi-Yeşil Altyapı Koridoru ve Yaya Omurgası" tasarlanacaktır.

3. Kentsel Dönüşüm ve Alan Kullanım Kararları

• D-100 karayolu güneyindeki Sanayi Mahallesi – 42 Evler hattındaki sanayi alanları; ticaret, ofis, konut ve sosyal donatı fonksiyonlarını barındıran "Karma Kullanım Dönüşüm Alanı" olarak planlanacaktır.

• Sanayi Mahallesi dönüşüm alanının merkezinde "Kentsel Meydan + Sosyal Donatı Alanı" yer alacak; kıyı ile kent merkezi arasındaki dönüşüm bölgelerinde sürekli açık ve yeşil kamusal alanlar planlanacaktır.

4. Endüstriyel Mirasın Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesine İlişkin Hükümler

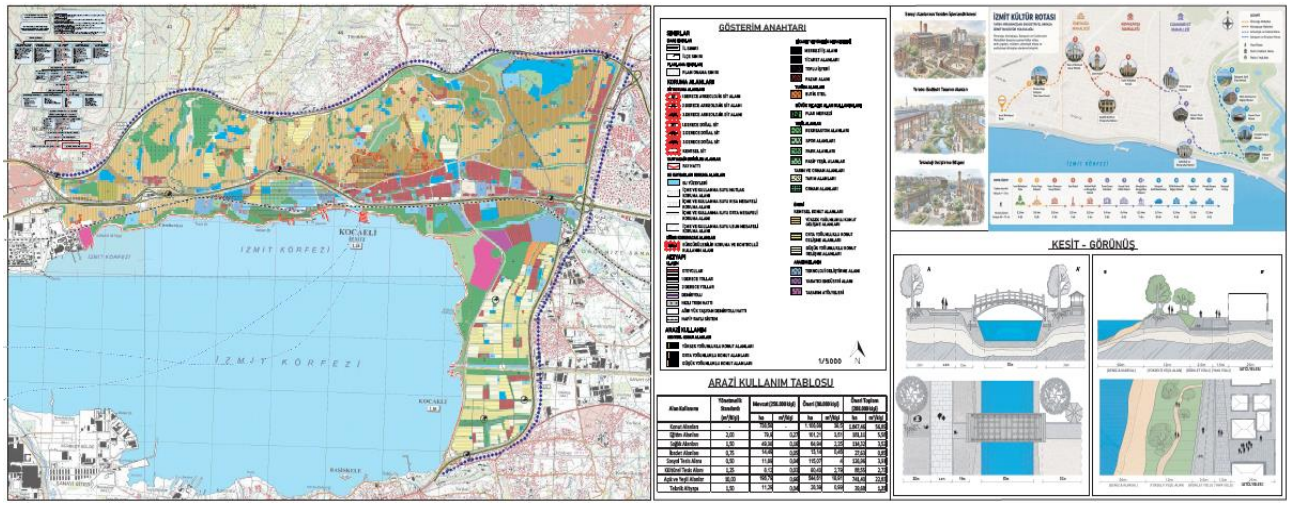
• Ömerağa ve Kemalpaşa mahallelerindeki tescilli ve tescile değer endüstriyel miras yapıları "Kültürel Dönüşüm ve Turizm Odak Bölgesi" olarak tanımlanacak; müze, sergi salonu, kütüphane ve gastronomi merkezi gibi kullanımlara ayrılacaktır.

• Ömerağa Mahallesindeki 'Tekel Binası' ve çevresi ile Kemalpaşa Mahallesindeki eski hangar ve atölye yapıları endüstriyel miras kapsamında korunacaktır.

• Ömerağa, Kemalpaşa ve Sekapark hattında yapılar arası yaya bağlantısı kurulan bir "endüstriyel miras rotası" oluşturulacak ve bu hatta "kamusal erişilebilirlik hattı" tanımlanacaktır.

8.2. İzmit 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı

Çalışmanın 1/25.000 ve 1/5.000 ölçekli analizler ile mekânsal gelişme şemalarından elde edilen bulguları doğrultusunda, İzmit kent merkezinde yer alan işlevini yitirmiş sanayi alanlarının dönüşümüne yönelik ilke hedef plan kararları geliştirilmiş ve 1/5000 ölçekli nazım imar planı hazırlanmıştır.



(İzmit 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı *(Proje Sahipleri Tarafından Hazırlanmıştır)*)

KAYNAKÇA

- Murat Uzun, ‘’Endüstri Alanı Dönüşüm Projesi Sekapark’ın (Kocaeli-İzmit) Kıyı Kullanımına Etkisi’’, Marmara Coğrafya Dergisi Sayı: 30, Temmuz - 2014, S.154-179
- Arfa, F. H., Zijlstra, H., Lubelli, B., & Quist, W. J. (2022). Adaptive reuse of heritage buildings: From a literature review to a model of practice. The Historic Environment: Policy & Practice, 13(2), 182–201.
- Eskidemir, K., Aytaç, G., & Dinemis Aman, D. (2019). Kentlerde post endüstriyel alanların yeniden kullanımı: İstanbul Osmanlı dönemi sanayi alanları. Medeniyet Sanat - İMÜ Sanat, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Dergisi, 5(1), 44–60.
- Yaman, M., 2010, “Türkiye’deki Uygulamalar Bağlamında Kentsel Dönüşümün Yeniden Kavramsallaştırılması,” Toplum ve Demokrasi, 4 (8-9-10), Ocak-Aralık, s. 119-128.
- Yurtseven, B. (2021). Kentsel Yenileme Sürecinde Endüstri Alanlarının Ekolojik Yaklaşım ile Değerlendirilmesi: Emscher Park Örneği, Kent Akademisi, Volume, 14 (45), Issue 13, Pages, 260 - 277
- Alker, S., Joy, V., Roberts, P., & Smith, N. (2000). "The Definition of Brownfield." Journal of Environmental Planning and Management, 43(1), 49-69.
- Çiftyürek, M. Türkiye'nin Endüstri Mirası Fabrikalar Üzerine Bir Literatür Araştırması. Cumhuriyet'in 100. Yılına Armağan-Sosyal Ve Beşeri Bilimler-Sanat Tarihi.
- Eleftheriou, V., & Knieling, J. (2017). The urban project of HafenCity: Today’s urban and traffic profile of the area. Transportation Research Procedia, 24, 73–80.
- Şekerci, Y., & Akıner, İ. (2021). Endüstriyel-kültürel mirasın değerlendirilmesi: Almanya Zollverein maden ocağı kompleksi örneği. Planlama, 31(2), 151–163.
- Ma, P., Li, X., & Lan, D. (2023). A dual strategy in the adaptive reuse of industrial heritage buildings: The Shanghai West Bund waterfront refurbishment. Buildings, 13(7), 1582.
- Piqué, J. M., Miralles, F., & Berbegal-Mirabent, J. (2019). Areas of innovation in cities: From inception to maturity: The case of 22@Barcelona. International Journal of Knowledge-Based Development, 10(1), 3–25.
- Vingelli, F. (2018). Generations of waterfront regenerations: The Hamburg case. UPLanD – Journal of Urban Planning, Landscape & Environmental Design, 3(2), 93–112.
- Atakara, C. (2021). Hamburg kentsel dönüşüm projeleri: HafenCity ve Wilhelmsburg. Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi, 3(2), 4–15.
- Cao & Ao Yang (2025) Spatial syntax analysis on the renewal of the external space of mining heritage buildings — A case study of Zollverein Coal Mine Industrial Complex, Architectural Engineering and Design Management, 21:1, 136-153
- Ayvaz, E. ve Halaç, H.H. (2023). Endüstriyel Miras Örneği Olan Gazhanelerin Yeniden İşlevlendirilmesi: Hasanpaşa Gazhanesi. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 33, 2, 1005-1022.
- Dervişoğlu Okandan, G. (2016). İşletmecilik tarihinde modern’den postmodern’e bir yolculuk: Silahtarağa Elektrik Santrali’nden Santralistanbul’a süreklilik ve değişim. Istanbul University Journal of the School of Business, 45(Special Issue), 40–48.