

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK YAPILAR VE KAMUSAL ALAN İLİŞKİSİ:
BÜYÜKDERE CADDESİ ÖRNEĞİ**

Mimar Murat ŞAHİN

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Ömür BARKUL (YTÜ)

İSTANBUL, 2010

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ	x
ÖZET	xi
ABSTRACT	xii
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	1
1.2. Çalışmanın Tanımı ve Kapsamı	2
1.3. Çalışmanın Yöntemi	4
2. KAMUSAL ALAN	5
2.1. Kamusal Alan Tanımı	5
2.1.1 Kamusal Mekan Olarak Meydan	8
2.1.1.1 İşlevlerine Göre Meydanlar	9
2.1.1.2 Şekillerine Göre Meydanlar	10
2.1.1.3 Yeni Meydan Tasarımları	11
2.1.2 Kamusal Mekan Olarak Sokaklar ve Caddeler	15
2.2 Kamusal Alanın Özellikleri	16
3. YÜKSEK YAPILARIN KAMUSAL ALAN İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ	21
3.1. La Defense Aksı ve Gelişim Süreci	22
3.2. La Defense'ın Tarihi	23
3.2.1 1958-1964 Arası Dönem	25
3.2.2 1965-1969 Arası Dönem	26
3.2.3 1970-1973 Arası Dönem	27
3.2.4 1974-1977 Arası Dönem	27
3.2.5 1978-1982 Arası Dönem	28
3.2.6 1983-1992 Arası Dönem	29
3.2.7 1993-1997 Arası Dönem	30
3.2.8 1998-2004 Arası Dönem	30
3.2.9 2005-2015 Arası Dönem	31
3.3 La Defense Bölgesindeki Yapılar	32
3.3.1 Birinci Nesil Yapılar	32
3.3.1.1 CNIT	33
3.3.1.2 Nobel (RTE)	35
3.3.1.3 AIG (Aquitaine)	36
3.3.1.4 Residence Lorraine	37
3.3.2 İkinci Nesil Yapılar	39
3.3.2.1 Axa (Asur/ CB 31)	39
3.3.2.2 Fiat (Areva)	41

3.3.2.3	Gan.....	42
3.3.3	Üçüncü Nesil Yapılar	44
3.3.3.1	Grande Arche.....	44
3.3.3.2	Les Miroirs.....	46
3.3.3.3	Pascaland ve Voltaire	47
3.3.3.4	Total Coupole (ELF).....	48
3.3.4	Yeni Nesil Yapılar	50
3.3.4.1	La Pasific	50
3.3.4.2	Tour SFR	52
3.3.4.3	Coeur Defense	52
3.3.4.4	EDF.....	53
3.4	La Defense Bölgesinde Yapılacak Yapılar	56
3.4.1	Praetorium.....	56
3.4.2	CB 21	57
3.4.3	Majunga	57
3.4.4	Air 2	58
3.4.5	Tour Generali.....	58
3.4.6	Carpe Diem.....	58
3.4.7	Tour 2.....	58
3.4.8	Sociate Generale Trading Hall.....	59
3.5	Büyükdere Caddesi ve Gelişim Süreci	60
3.5.1	1950 Öncesi Dönem	63
3.5.2	1950-1974 Arası Dönem.....	63
3.5.3	1974-1984 Arası Dönem.....	66
3.5.4	1984-1989 Arası Dönem.....	67
3.5.5	1989-1994 Arası Dönem.....	68
3.5.6	1994-2009 Arası Dönem.....	70
3.5.7	2009-.... ..	72
3.6	Büyükdere Caddesi'ndeki(Zincirlikuyu-4.Levent) Yüksek Yapılar	74
3.6.1	Metrociti.....	74
3.6.2	Kanyon	80
3.6.3	Sabancı Center	86
3.6.4	Tat Towers	90
3.6.5	İstanbul Sapphire	94
3.6.6	Tekfen Tower	98
3.6.7	İş Bankası Kuleleri	101
4.	YÜKSEK YAPILARIN TASARIMDA KAMUSAL ALAN KRİTERİ	106
4.1	La Défense ve Phare Kulesi.....	106
4.2	Büyükdere Caddesi ve Zorlu Center.....	112
5.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	119
KAYNAKLAR.....		134
EKLER		139
Ek 1	Yüksek Yapıların Gelişim Süreci	139
Ek 2	Stratejik Planlamanın gelişimine ilişkin kısa bir değerlendirme	155

ÖZGEÇMİŞ	164
----------------	-----

KISALTMA LİSTESİ

TDK	Türk Dil Kurumu
MİA	Merkezi İş Alanı
EPAD	Établissement Public Pour Aménagement de la Région de la Défense
HQE	Haute qualité environnementale (Yüksek Çevre Kalitesi)

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1.1 Büyükdere Caddesi Kısmi Gece Görünüşü (İcon Dergisi,2008)	1
Şekil 2.1 Jürgen Habermas'ın Strukturwandel der Öffentlichkeit Adlı Kitabının Kapağı	5
Şekil 2.2 Kamusal ve Yarı Kamusal Mekân Ayrımı, İnceoğlu (2005)	6
Şekil 2.3 Yarı Kamusal Mekân ve Yarı Özel Mekan Ayrımı, İnceoğlu (2005).....	7
Şekil 2.4 Meydan ve Kent İlişkisi (Krier,1988)	9
Şekil 2.5 Meydan Türlerinden Örneklemeler (Carmona vd., 2003).....	11
Şekil 2.6 West 8 Tarafından Tasarlanan Schouwburgplein (Theater Square)	14
Şekil 2.7 Meydanda Kapalılık Hissi piazza Del Anfiteatro, Toscana (Kostof,1999).....	17
Şekil 3.1 Haute De Sein konumu	22
Şekil 3.2 La Defense'ın yeri (23-24-25).....	22
Şekil 3.3 Tarihi Aks.....	23
Şekil 3.4 Tarihi Aks (EPAD,2008).....	23
Şekil 3.5 1958 La Défense (www.ladefense.fr.).....	25
Şekil 3.6 1965 La Défense (www.ladefense.fr.).....	26
Şekil 3.7 1970 La Défense (www.ladefense.fr.)	27
Şekil 3.8 1974 La Défense (www.ladefense.fr.).....	28
Şekil 3.9 1978 La Défense (www.ladefense.fr.).....	28
Şekil 3.10 1983 La Défense (www.ladefense.fr.).....	29
Şekil 3.11 1983 La Défense (www.ladefense.fr.).....	30
Şekil 3.12 1998 La Défense (www.ladefense.fr.).....	31
Şekil 3.13 2005 La Défense (www.ladefense.fr.).....	31
Şekil 3.14 Nazım Plan Çalışması Maketi (www.skyscrapercity.com).....	33
Şekil 3.15 CNIT (EPAD,2008).....	34
Şekil 3.16 Nobel (RTE Nexity) Binası yeni hali (EPAD,2008).....	35
Şekil 3.17 AIG (Solda) ve Residence Lorraine (Sağda) (EPAD,2008).....	37
Şekil 3.18 La Defense 1. NesilYapıları	38
Şekil 3.19 Assur Eski Hali (Solda) ve Assur Yeni Hali (Sağda) (EPAD,2008)	40
Şekil 3.20 Fiat /Areva (Solda) ve Gan (Sağda) (EPAD,2008)	41
Şekil 3.21 La Defense 2. Nesil Yapıları	43
Şekil 3.22 La Défense'a genel bakış (EPAD,2008)	45
Şekil 3.23 Grande Arche Kesit ve Görünüşü (www.skyscrapercity.com)	46
Şekil 3.24 Les Miroirs (EPAD,2008)	46

Şekil 3.25 Pascaland ve Voltaire Binaları (EPAD, 2008)	47
Şekil 3.26 Total Binası (EPAD, 2008)	48
Şekil 3.27 La Defense 3. Nesil Yapıları	49
Şekil 3.28 La Défense’a genel bakış (www.skyscrapercity.com)	50
Şekil 3.29 Pasific Binası, (EPAD, 2008) (www.skyscrapercity.com)	51
Şekil 3.30 (sağda) (ortada) (solda) (EPAD)	53
Şekil 3.31 La Defense Yeni Nesil Yapıları	54
Şekil 3.32 La Defense Aksında Bulunan Yapılar	55
Şekil 3.33 La Défense’da yapılacak Binalar ve yerleri (www.skyscrapercity.com).....	56
Şekil 3.34 Praetorium (solda), CB21 (sağda) (EPAD)	56
Şekil 3.35 Majunga (solda), Air 2 (ortada), Tour Generali (sağda) (EPAD)	57
Şekil 3.36 Türk İmar Mevzuatında Planlar (Ünal, 1995)	61
Şekil 3.37 Türk İmar Mevzuatındaki Planlama Üstlenicileri (Çiftçi,1999)	62
Şekil 3.38 Büyükdere aksının başlangıcı olan Barbaros Bulvarı’nın ilk hali.....	63
Şekil 3.39 Levent Evleri’nin ilk yapıldığı dönemden bir sokak görünüşü.....	64
Şekil 3.40 İstanbul Boğaziçi Köprüsü’nün açılışı	65
Şekil 3.41 1966 Büyükdere Caddesi (solda) 1982 Büyükdere Caddesi (sağda)	66
Şekil 3.42 Merkezi İş Alanı ve Bütünleşme Bölgesi (İBB, 2009)	72
Şekil 3.43 Öneri Merkezler Kademelenmesi (İBB, 2009)	73
Şekil 3.44 Metrocity Vaziyet Planı	75
Şekil 3.45 Metrocity Alışveriş Merkezi	75
Şekil 3.46 Metrocity Zemin Kat Planı.....	76
Şekil 3.47 Metrocity Binası Önündeki Alan (Murat Şahin arşiv)	77
Şekil 3.48 Metrocity Binasının Bulunduğu Alan 2008	79
Şekil 3.49 Metrocity Binasının Bulunduğu Alan 1982	79
Şekil 3.50 Metrocity Binasının Bulunduğu Alan 1966	79
Şekil 3.51 Eczacıbaşı İlaç Fabrikası	80
Şekil 3.52 Kanyon Binası Ofis Binası (Murat Şahin Arşiv).....	81
Şekil 3.53 Kanyon Binası İç Görünüm (Murat Şahin Arşiv)	82
Şekil 3.54 Kanyon Binası Önündeki Alan (Murat Şahin Arşiv)	83
Şekil 3.55 Kanyon Binası Önündeki Alan (Murat Şahin Arşiv)	84
Şekil 3.56 Kanyon Binasının Bulunduğu Alan 2008	85
Şekil 3.57 Kanyon Binasının Bulunduğu Alan 1982	85
Şekil 3.58 Kanyon Binasının Bulunduğu Alan 1966	85

Şekil 3.59 Sabancı Center Gece (solda) ve Gündüz (sağda) Görünüm.....	87
Şekil 3.60 Sabancı Center ve İş Kuleleri (Murat Şahin Arşiv)	88
Şekil 3.61 Sabancı Center Binasının Bulunduğu Alan 2008.....	89
Şekil 3.62 Sabancı Center Binasının Bulunduğu Alan 1982.....	89
Şekil 3.63 Sabancı Center Binasının Bulunduğu Alan 1966.....	89
Şekil 3.64 Tat Towers Atrium	90
Şekil 3.65 Tat Towers.....	91
Şekil 3.66 Tat Towers Binasının Bulunduğu Alan 2008.....	93
Şekil 3.67 Tat Towers Binasının Bulunduğu Alan 1982.....	93
Şekil 3.68 Tat Towers Binasının Bulunduğu Alan 1966.....	93
Şekil 3.69 İstanbul Sapphire Binası.....	95
Şekil 3.70 İstanbul Sapphire Binası.....	96
Şekil 3.71 İstanbul Sapphire Binasının Bulunduğu Alan 2008	97
Şekil 3.72 İstanbul Sapphire Binasının Bulunduğu Alan 1982	97
Şekil 3.73 Tefken Tower Binası	99
Şekil 3.74 Tefken Tower Binasının Bulunduğu Alan 2008	100
Şekil 3.75 Tefken Towers Binasının Bulunduğu Alan 1982.....	100
Şekil 3.76 Tefken Towers Binasının Bulunduğu Alan 1966.....	100
Şekil 3.77 Sabancı ve İş Kuleleri (Murat Şahin Arşiv)	101
Şekil 3.78 İş Bankası Kuleleri	102
Şekil 3.79 İş Bankası Kuleleri	103
Şekil 3.80 İş Bankası Kulelerinin Bulunduğu Alan 2008	104
Şekil 3.81 İş Bankası Kulelerinin Bulunduğu Alan 1982	104
Şekil 3.82 İş Bankası Kulelerinin Bulunduğu Alan 1966	104
Şekil 3.83 Büyükdere Caddesi’ndeki Yüksek Yapıların Kamusal Alan İlişkisi	105
Şekil 4.1 Phare Kulesi’nin Kat Planları (www.morphosis.com).....	107
Şekil 4.2 La Défense Bölgesi ve Phare Kulesi Vaziyet Planı (www.morphosis.com).....	108
Şekil 4.3 La Défense Bölgesi ve Phare Kulesi (www.morphosis.com)	109
Şekil 4.4 Phare Kulesi Kamuk Evrimi Grafik Şeması (www.morphosis.com).....	109
Şekil 4.5 Phare Kulesi Yüzeyler Grafik Şeması (www.morphosis.com).....	110
Şekil 4.6 Phare Kulesi CNIT Binası ile İlişki ve Toplu Taşıma Kullanımı	111
Şekil 4.7 Phare Kulesi Bağlantı Köprüsü ve Maketi (www.morphosis.com)	111
Şekil 4.8 Karayolları Arazisi (Murat Şahin arşiv).....	112
Şekil 4.9 Zorlu Center Vaziyet Planı (www.emrearolat.com)	113

Şekil 4.10 Zorlu Center'ın Büyükdere Caddesi ile Olan İlişkisi (www.emrearolat.com).....	114
Şekil 4.11 Zorlu Center'a Zincirlikuyu'dan Bakış (www.emrearolat.com).....	114
Şekil 4.12 Yapıdaki Meydan Kimliği (www.emrearolat.com)	115
Şekil 4.13 Yapıdaki Meydan Kimliği (www.emrearolat.com)	115
Şekil 4.14 Manzara Balkonü Grafik Anlatımı (www.emrearolat.com)	116
Şekil 4.15 Kütlesel Perspektif (www.emrearolat.com)	116
Şekil 4.16 Konferans Salonu Görünüş (www.emrearolat.com)	116
Şekil 4.17 Meydandan Görünüş (www.emrearolat.com)	116
Şekil 4.18 Zorlu Center Fonksiyon Şeması (www.emrearolat.com).....	117
Şekil 4.19 Boğaz'dan Görünüş (www.emrearolat.com).....	117
Şekil 4.20 Meydandan Görünüş (www.emrearolat.com)	117
Şekil 4.21 Zorlu Center Mario Botta Vaziyet Planı (www.arkitera.com).....	118
Şekil 4.22 Zorlu Center Mario Botta Perspektif (www.arkitera.com)	118
Şekil 5.1 Büyükdere Caddesi.....	119
Şekil 5.2 La Défense Bölgesi	121
Şekil 5.3 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Kanyon.....	123
Şekil 5.4 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Metrocity.....	124
Şekil 5.5 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Sabancı Center	124
Şekil 5.6 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Tekfen	125
Şekil 5.7 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Tat Towers	126
Şekil 5.8 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Coeur Defence	127
Şekil 5.9 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Axa.....	128
Şekil 5.10 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Maison De La Défense.....	128
Şekil 5.11 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Les Miroirs.....	129
Şekil 5.12 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında CNIT	129
Şekil 5.13 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Gan.....	130

ÖNSÖZ

Günümüzde tüm dünyada prestij göstergesi ve aynı zamanda da teknik ve teknolojik gelişmelerin simgesi olan yüksek yapıların sayıları giderek artmaktadır. Bu yapıların birbiriyle dolayısıyla kentle olan ilişkilerini sorgulayabilmek için kamusal alan tanımı ve özelliklerinin incelenmesi yapılmıştır. Bu bağlamda, Türkiye’de en yoğun nüfusa ve dolayısıyla da iş imkânına sahip kent olan İstanbul’un yüksek yapı ve kamusal alan merkezi niteliğindeki Büyükdere Caddesi pilot bölge olarak incelenmiştir. Büyükdere Caddesi, yüksek yapıların yoğun bulunduğu kamusal alan kullanımı ile dünyada en önemli uygulanmış örnek olan Fransa’da La Defence örneği ile karşılaştırılmıştır.

Başta çalışmamın her aşamasında beni destekleyen ve yol gösteren değerli hocam Doç. Dr. Ömür Barkul’a olmak üzere, sadece eğitim hayatım değil bütün yaşamım boyunca bana yol gösterip tecrübelerini benden esirgemeyen babam Celal Şahin’e, manevi desteğiyle her zaman yanımda olan annem Neşe Şahin’e, sevinçlerime ve üzüntülerime her zaman ortak ve destek olan kardeşlerim İsmail Serhat Şahin ve Binnur Şahin’e, dünden bugüne yaşadığımız birçok güzelliğin yanı sıra bir ömür boyu birlikteliğin ilk adımlarını attığımız, her geçen gün yenilerini eklediğimiz fotoğraf arşivimin ortağı nişanlım Şeyda Durdu’ya, akademik tecrübelerinden ve kütüphanesinden her zaman faydalandığım Yrd. Doç. Dr. Zafer Sağdıç’a, son dokunuşlarıyla büyük katkı sağlayan hatırlı dostlarım Nilüfer Karaarslan, Zeynep Oğuz, Gülden Gülerüzlü’ye tercümelerdeki yardımlarından dolayı yardımlarını esirgemeyen ve hep yanımda olan değerli dostlarıma çok teşekkür ederim.

İstanbul,2010.

ÖZET

Kentler, toplumların ve bireylerin iletişim kurdukları sosyal mekânlardır. Günümüz kentleri için önemli olan bu etkileşim alanları kamusal alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Gündelik yaşamın vazgeçilmez parçası olan kamusal alanların, değişen kent yaşayışı ile birlikte üstlenmiş oldukları misyon da önem kazanmıştır.

Küreselleşme sonucu hızla büyüyen kentlerde önceleri prestij yapıları olarak karşımıza çıkan yüksek yapılar, sahip oldukları olumlu ve olumsuz potansiyellerle kentlerin vazgeçilmezleri haline gelmişlerdir. Kent merkezlerindeki arsaların değerinin artması, yapı üretim teknolojisindeki gelişmeler yüksek yapıların gelişimi hızlandıran en önemli etkenlerdir.

Kentlerin yapısında önemli bir yapıya sahip iki temel unsur göz önüne alındığında yüksek yapıların zeminle ve birbiriyle kurdukları ilişkinin toplum için kullanılabilirliğinin yanı sıra çevresindeki etkileşim alanları (kamusal alanlar) tezin konusu olmuştur. Giriş bölümünde çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi ele alınmaktadır.

İkinci bölümde kamusal alan tanımı ve kamusal alanı oluşturan bileşenlerin temel özellikleri üzerinde durulmuştur. Kamusal alanı oluşturan meydan ve sokakların kimliği ve yapısı incelenmiştir. Ayrıca kamusal alanların sınıflandırması incelenerek, bu sınıflandırmayı oluşturan etkenler incelenmiştir.

Üçüncü bölümde La Defense aksı tarihi hakkında bilgi verilmiş ve gelişim süreci incelenmiştir. La Defense yaya aksında bulunan yüksek yapılar ve bu yapıların kamusal alan ilişkisi sorgulanmıştır. Ayrıca bölgede yapılması planlanan yapılar hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca Türkiye'deki planlama yapısı hakkında bilgi verilerek Büyükdere Caddesi'nin gelişim süreci incelenmiştir. Bu süreç sonucu oluşan yüksek yapılar hakkında bilgi verilerek kamusal alan ilişkileri sorgulanmıştır.

Dördüncü bölümde kamusal mekân kullanımı ve yüksek yapı ilişkisi açısından Paris La Défense bölgesi Phare Kulesi ve İstanbul Büyükdere Caddesi'ndeki Zorlu Center için yapılmış olan yarışma sonucu kazanan projeler incelenmektedir.

Beşinci bölüm olan son bölümde tez konusunun sonuçları oluşturulmaktadır. Kamusal alan kullanımı açısından yüksek yapı örneklerinin değerlendirmesi yapılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yüksek yapılar, kamusal alan, Phare Kulesi, Zorlu Center, La Défense, Büyükdere Caddesi

ABSTRACT

Cities are social spaces where communities and people communicate. These interaction spaces, which are important for present cities appear as public spaces. The mission undertaken by the public spaces, as a necessary component of the daily lives, increased.

The tall buildings, which first appeared as prestige buildings in the growing cities of globalization, became the indispensables of the cities with their advantages and disadvantages. The increasing price of the parcels in the cities and the developments in the building production technology are the factors increasing the development of tall buildings.

As a result of the two basic factors considered the subjects of the thesis are both the interaction areas (public spaces) within the buildings and also the social usability of the area relationship of the tall buildings between each other and the ground. The introduction part consists of the aim, scope and method of the study.

The second part emphasizes the definition of the public spaces and the basic properties of the components of the public spaces. The properties of the squares and the streets forming the public space are investigated. Also, the classification of public spaces is analysed, and the factors composing this classification are investigated.

In the third section information is given on the history of the La Défence axis, and the development period is studied. The tall buildings on the La Défence pedestrian axis and the connection of these buildings with the public spaces are questioned. Also, information is given on the buildings planning to be constructed in the area. Also, the development period of Büyükdere Avenue is investigated by giving information about the planning frames in Turkey. Information is given on tall buildings which constructed as a result of this period and their public space connections are analysed.

In the fourth section, the winning projects of the competitions for the Phare Tower at La Défence and the Zorlu Center at Büyükdere Caddesi are investigated according to the use of public spaces and tall building relationship.

In the fifth section as the conclusion part, the results of the thesis are developed. The evaluation of the tall buildings with respect to their public space use is done.

Keywords : Tall buildings, public space, Phare Tower, Zorlu Center, La Défence, Büyükdere Avenue

1. GİRİŞ

1.2 Çalışmanın Amacı

Günümüzde tüm dünyada prestij göstergesi olmasının yanı sıra teknik ve teknolojik gelişmelerin simgesi olan yüksek yapılarının sayıları giderek artmaktadır. Yüksek yapılar artık simgesel özelliklerinin yanında kentin değişmez parçaları haline dönüşmüşlerdir. Küreselleşmenin etkisiyle hızlı büyüyen kentlerde yüksek yapılar planlama stratejilerinin yeterince uygulanmadığı/planlanmadığı bölgelerde, kent belleğinde silinmesi zor izler bırakmaya başlamıştır. Bu bağlamda Büyükdere Caddesi'nin hızlı gelişimi ve planlama stratejilerindeki yapılan sık değişimler sonucu ortaya çıkan mevcut durumu Bünyamin Derman yüksek yapıların gecekondu davranışı göstermesiyle açıklıyor. Bunun sebebinin imarsızlık olmadığını, kenti kent yapan kimliğin yapıların sahip olduğu hizalara yani zeminle kurduğu ilişkiyle bağdaştırıyor ve Paris örneğini veriyor. Kentin bir sistemi olduğunu ve bu sistem sayesinde mimari ürünlerin daha değerli kıldığını belirtiyor. Ayrıca eski dokuya sahip kentleri daha çok sevmemizin sebebini de yapıların birbiriyle kurduğu ilişkiye bağlıyor. Cem İlhan ise mevcut durumun her parselin tekil olarak düşünülerek yapının kurgulanmasından kaynaklandığını belirtiyor (Şahin, 2007).



Şekil 1.1 Büyükdere Caddesi Kısmi gece görünüşü (İcon Dergisi, 2008)

Bu düşünce sistemi göz önünde bulundurulduğunda, yapıların zeminle ve birbirleriyle olan ilişkilerinin altının çizilmesinin sebebi kamusal alan kimliğinin üzerinde durulmasıdır. Toplum tarafından ortak kullanım alanları olarak değerlendireceğimiz bu mekânlar sadece aktif/etkileşen bir yaşam biçimi sunmakla kalmayıp, yapılarında yaşayışlarını da etkilemektedir.

Ortaya koyulan bu tespitler sonucu bu tezin amacı kamusal alan kullanımı açısından yüksek yapıların incelenmesi olarak belirlenmiştir. İki farklı kimliğin (kamusal alan ve yüksek yapılar) ortak keşişim noktaları kent kimliği üzerindeki etkileri sorgulanmasının yanı sıra mevcut Büyükdere Caddesi'nin gelişim sürecine etki eden faktörlerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Ayrıca Büyükdere Caddesi'nin temel kimliği hakkında bilgi verecek olan Zincirlikuyu-4. Levent bölgesi pilot bölge olarak belirlenmiş ve buradaki yapıların kamusal alan ilişkileri incelenerek, durum değerlendirmesi ve aynı dönemde yapılaşmaya başlamış olan ve günümüzde aynı fonksiyona sahip olan La Défense aksıyla karşılaştırılması hedeflenmiştir. Yine yakın dönemde bu alanlarda açılan sınırlı davetli mimari yarışmalar sonucu seçilen birer proje incelenerek günümüzdeki yüksek yapı ve kamusal ilişkisi ele alış biçimlerinin yanı sıra bölgeye bakış açıları incelenmek istenmiştir.

1.2 Çalışmanın Tanımı ve Kapsamı

Toplum bilimsel açıdan kent üzerine yapılan tanımlamalarda genellikle kentten, nüfus birikiminin, uzmanlaşmanın, iş bölümünün, sanayileşmenin, ikincil ilişkilerin yoğun biçimde yaşadığı bir yer olarak söz edilmektedir. Bu bağlamda, farklı kültür, etnik grup, dil, sosyal ve kültürel özelliklere sahip olan bireyler toplumsal yaşamayı besleyen alanlara ihtiyaç duymaktadır. Kentin oluşumundaki bu önemli etkileşim noktaları kamusal alanlar olarak tanımlanmaktadır.

Globalleşme sürecine paralel olarak, modern kentlerde bireylerin günlük aktivitelerini gerçekleştirdikleri mekân tip ve çeşitleri değişiklik göstermiştir ve 1980'li yıllardan sonra kamusal alan kavramı belirsizleşmiş durumdadır (Gray ve Gray, 1999). Kent içinde bulunan alanların ekonomik değerinin artması ve metropolleşme sürecinde bireyin yaşam hızının ve gereksinimlerinin değişmesi kamusal alan kimliğindeki bu belirsizliği arttırmıştır. Tarihteki kamusal alanların bir yansıması olarak modern şehirlerin ortak kullanım alanları; alışveriş merkezleri, havaalanları ve tren istasyonları olarak gösterilmeye başlanılmıştır. Bu da yanında kamusal-özel alan ikilemini getirmiştir.

Kamusal alan kavramını irdelerken sadece ortak kullanım alanları olarak kabul etmek yerine; bir süreklilik içinde ve özellikle yaya olma durumu üzerinden ulaşma, dolayısıyla yaşama/kente entegre olmak için gerekli mekanlar olarak düşünmek yeterli değildir. Bu mekânların; arasında kaybolmadan sürekliliği barındıran, engellenmeden, durmaksızın, dokunarak, 24 saati bünyesinde barındıran ve çoklu kullanıma elverişli alanlar olarak kabul edilmelidir. Bu alanların çevresindeki yapılarla bütünleşmesi sonucunda ortaya çıkan kimliğin toplum odaklı olması sağlanmalıdır. Toplumu oluşturan en küçük parçanın birey olduğunu düşünürsek, birey için yaşam ve mekân kalitesini arttırabilmek, kenti algılama ve ona dâhil olma yönünde yeni açılımlar yapmamıza olanak verecektir. Böylece tasarlanan, kullanılan alanlar hem kentin bir iletişim noktası olabilecek hem de kent kimliğini tanımlayan bir yapıya sahip olacaktır.

Kent merkezindeki nüfus artışına paralel olarak arsa değerlerin artması ve yapım alanlarının kısıtlanması yüksek yapıları çoğu zaman kaçınılmaz bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır. Endüstri devrimiyle beraber başlayan yüksek yapı gelişimini, günümüz yapı malzemesi ve teknolojisindeki geline nokta yeni bir boyut kazanmıştır. Yüksek yapıların bünyelerinde barındırmaya başladıkları çoklu fonksiyonlarıyla farklı gereksime cevap vermesi modern kentler için önemli yapılar haline dönüşmesine neden olmuştur.

1950’lilerde Dünya’da başlayan Türkiye’yi de etkileyecek olan bireysel girişimciye öncelik verilmesi ve dış piyasalara açık ekonomi politikası izlenmesi Türkiye’yi, dolayısıyla İstanbul’u hızlı bir gelişime sokmuştur (Kılıçarslan, 1993). Bu hızlı değişim sonucu meydana gelen kırsaldan kente göç, kentlerdeki yerleşim alanlarında da hızlı bir artışı yanında getirmiştir. Bu değişim sürecine paralel olarak gelişen imar yönetmeliklerindeki değişikliklerin etkisiyle İstanbul’da yeni çekim merkezleri oluşmuştur. Oluşan bu merkezlerden İstanbul için en önemlilerinden birisi Büyükdere Caddesi olarak bilinen Zincirlikuyu-Maslak hattıdır. Fakat bu gelişim sürecinden günümüze gelinceye kadar bölgede yapılan planlama kararları ve planlama stratejilerindeki değişikliklere bağlı olarak fonksiyon değişikliği (turizm/sanayi/iş merkezi), alt yapı yetersizliği ve kent silüetinin üzerindeki etkisi nedeniyle İstanbul için tartışılan bir bölge haline gelmiştir. Bölgedeki arazilere verilen yüksek emsaller (ya da imar mevzuatları uyarınca emsale dâhil olmayan alanların toplam inşaat alanına olan etkileri) sonucu oluşan yüksek katlı yapılar, tasarım sürecinde insan ölçeğinden kopmuşlardır. Sadece kullanıcıları için değil kent yaşamı için de bir rol üstlenmeleri gereken bu yapıların bu kopukluğu sonucu içe dönük işleyişleri oluşmuştur. Bu da günümüz

kentlerinin en büyük sorunlarından birisi olan kamusal alan ve özel alan kavramlarının sorgulamasını yanında getirmiştir. Günümüzde ofis bölgesi olarak kullanılmasına rağmen kentsel ölçekte açık mekânların eksikliği, yapı yoğunluğunun ve yüksekliğinin fazla olmasını bölgenin en temel sorunlarının başında gelmektedir.

Bu bağlamda sözü geçen tezde, İstanbul'un metropolitenleşme sürecinde nasıl kent olma durumundan uzaklaştığı ve nasıl yeniden bir kent olma durumuna dönelebileceği sorularına İstanbul için önemli MİA (Merkezi İş Alanı) olan Büyükdere Caddesi (Levent-Zincirlikuyu) örneği üzerinden cevap aranırken aynı zamanda da sözü geçen bu caddede bulunan yüksek katlı yapıların tasarım kriterleri kamusal bağlamında, farklı disiplinlerin kesişim noktaları ve tamamlayıcı özellikleri üzerinden incelenmesinin hedeflenmiştir. Ayrıca Paris'teki La Défense aksı ile karşılaştırılarak aralarındaki farklılaşmanın nedenleri sorgulanıp, alınması gereken önlemler sorgulanmak istenilmiştir.

1.3 Çalışmanın Yöntemi

- Öncelikle konu ile ilgili tanımlar araştırılmış, uzman görüşlerine başvurulmuş ve konunun incelenebileceği örnekler bulunarak araştırmalara başlanmıştır. Araştırma sırasında kullanılan terimler tanımlanarak sınırlandırılmıştır.
- Literatür ve internet taramaları sonucunda kamusal mekân kavramının tanımları ve özellikleri araştırılmış ve dünyadaki önemli örnekleri hakkında incelemeler yapılmıştır. Ayrıca yüksek yapıların gelişim süreci dünyada ve Türkiye'de incelenmiştir.
- La Défense ve Büyükdere Caddesi'nin gelişim süreçlerine etki eden planlama stratejisi ve kararları araştırarak bölgedeki, yüksek yapılar incelenmiştir.
- Zincirlikuyu - 4. Levent pilot bölge olarak belirlenmiş ve günün belirli saatlerinde gözlemlene ile mevcut durum incelenmiştir.
- Yapılan incelemeler ve literatür araştırmaların sonucunda pilot bölgenin değerlendirilmesi yapılmıştır.

2. KAMUSAL ALAN

2.1 Kamusal Alan Tanımı

Kamusal alan tanımı ilk kez 1962 yılında Jürgen Habermas'ın “Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü: Burjuva Toplumunun Bir Kategorisi Üzerine Araştırmalar”(Strukturwandel der Öffentlichkeit) adlı kitabında ele alınmıştır. Habermas (2003) kamusal alanı, “*özel şahısların, kendilerini ilgilendiren bir konu için akıl yürüttükleri, rasyonel bir tartışma içine girdikleri ve bu tartışmanın neticesinde o mesele hakkında ortak kanaati, kamuoyunu oluşturdıkları araç, süreç ve mekânların tanımladığı hayat alanı*” olarak tanımlamaktadır.



Şekil 2.1 Jürgen Habermas'ın Strukturwandel der Öffentlichkeit Adlı Kitabının Kapağı

Öte yandan konuya yönelik önemli çalışmaları olan bir başka isim Kostof'a (1995) göre kamusal alan, insanların günlük yaşantılarında ya da dönemsel etkinliklerde fonksiyonel ve törensel aktiviteleri gerçekleştirebildikleri, bireyleri dolayısıyla toplumu birbirine bağlayan ortak bir zemin olmuştur. Ayrıca kamusal alan kimliğinin daha iyi algılanabilmesi tarihin önemli dönemeç noktalarının bilinmesinden geçmektedir. İnsanın kurguladığı ilk şehirlerden günümüze, sokakların ve açık alanların birbiriyle ilişkisine bakıldığında, şehirlerde gerekli olan ve istenilen aktiviteleri gerçekleştirmek üzere kurgulanmış, toplum için sağlıklı ve kullanışlı mekân oluşturma çabası gözlemlenebilmektedir (Kostof, 1991;1999).

Madanipour (1999) kamusal mekân tanımında, şehir ve kırsal alanlarda bulunan herkes tarafından erişilebilir olan alanlar olarak tanımlamaktadır. Shonfield (1998) yaptığı tanımlamayla kamusal alan tanımı genişleterek “*insanların evde ya da işte olmadıkları zamanlarda kullandıkları her hangi bir yer*” olarak tanımlamıştır.

Kamusal alanlar kent kimliğinde önemli bir role sahiptir. Bir kentte bulunan sokak ve meydanların kalitesi, o kentin kimliği hakkında bilgi verir. Kent boşluklarının insanların toplanma yerleri olmasının yanı sıra simgesel özellikleri de bulunmaktadır. Kent ölçeğinde

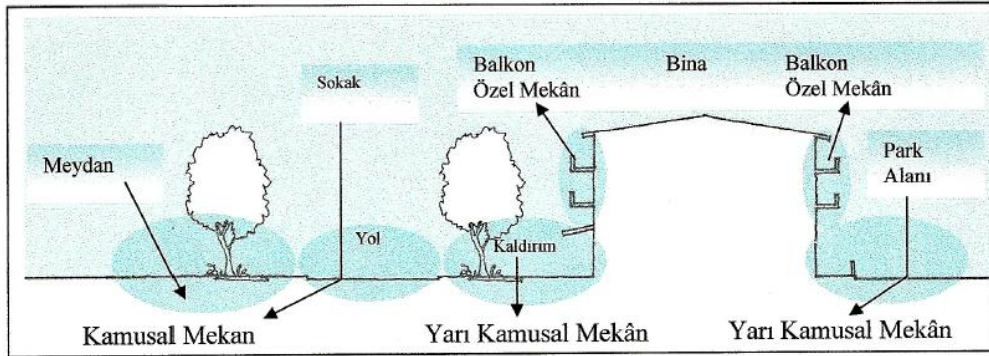
organize edilen doluluk-boşluk oranının birbiriyle ilişkisi insan ölçeğinde tanımlandığı takdirde bölgenin karakteristik özelliği de ortaya çıkmaktadır. Eğer kentin içerisinde bu doluluk boşluk oranı iyi organize edilmezse, ortak kullanım alanları olarak düşünülen mekânlar kullanışsız alanlara dönüşür ve kimliklerini kaybederler (Erdönmez, 2005).

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G. and Stone, A.M. (1992), kentsel mekânı tiplere ayırarak sınıflandırmıştır. Bu ayırım sonucu oluşan tipler kamusal parklar, meydanlar, pazarlar, cadde/sokaklar, çocuk oyun parkları, halka açık mekânlar, Doğal yeşil alanlar, Atriyum veya Market Yerleri, Şirket / Kurum veya Mahalli Yerleşim Mekânları, Kıyı Mekânlar şeklindedir.

Toplunun tüm bireyleri tarafından kullanılamayan ve çevre etkilerinden korunaklı olan mekânlar özel mülkiyetin sembolü iken, geçirgenliği olan ve harekete olanak sağlayan mekânlar kamusal, yarı kamusal ve yarı özel alanlardan oluşmaktadır (Krier, 1988). Buna paralel olarak da Gehl (*Gehl, Learning Environment Series, bu sekiz ayrı derste verilen notlardan yararlanılarak hazırlanmıştır*) kentin açık mekânlarını (İnceoğlu, 2005);

1. Kamusal dış mekân,
2. Yarı kamusal dış mekân,
3. Yarı özel dış mekân,
4. Özel dış mekân,

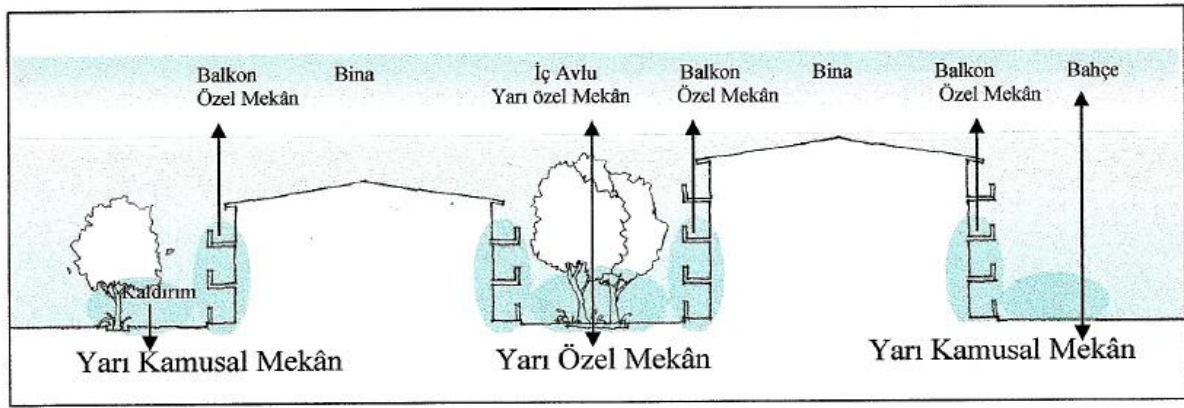
olarak yaptığı sınıflandırmada, kamusaldan özele uzanan bir hiyerarşiyi belirtmektedir.



Şekil 2.2 Kamusal ve Yarı Kamusal Mekân Ayrımı, İnceoğlu (2005)

Kamusal dış mekânlar, günlük yaşantı içerisinde hiçbir fiziksel veya sosyal engel olmadan kentin tüm kullanıcılarına hizmet eden alanlardır. Bu alanların yaşabilmesi için kentin tüm kullanıcıları tarafından eşit şartlarda kullanılabilirliği olması gerekmektedir. Bu yüzden bu alanlar tasarlanırken fiziksel ve sosyal çevre tüm kullanıcılar için düşünülmelidir. Yarı kamusal mekânlarda ise kamusal mekânlardan farklı olarak insan eylemlerinin yönetim birimi tarafından denetlendiği alanlar olarak tanımlanmaktadır ve bu alanlara çocuk bahçeleri, plaza

önleri, bazı meydan ve sokaklar örnek olarak gösterilmektedir. Savunulabilir mekân “*defensible space*” olarak da belirtmekten yarı özel alanlar, belirli bir gerekçeye dayanarak kişi ya da kişiler veya organizasyonlar tarafından kullanılabilen/geçiş sağlanan alanlardır. Konut önündeki bahçeler ya da binaların ön bahçeleri bu tanımlama içerisinde değerlendirilmektedir. Özel mekânları ise bu tanımlardan ayırarak, özel faaliyetlerin olduğu ve meydana gelebildiği, kişiye veya belli bir kuruma ait açık mekânlar olarak tanımlamakta ve toplum girişinin kısıtlı olduğu konut iç avluları, bahçeleri, parklarını, servis mekânlarını kapsamayan mekânlar olarak göstermektedir (İnceoğlu, 2007).



Şekil 2.3 Yarı Kamusal Mekân ve Yarı Özel Mekân Ayrımı, İnceoğlu (2005)

Bu çalışma kapsamı içerisinde özellikle altı çizilmesi gereken nokta; Kamusal ve özel mekânların kullanım ve işlev açısından birbiriyle ilişkilerini tanımlayan yarı kamusal ve yarı özel alanların kullanım biçimleri ağırlıklı olarak irdelenecektir. Kentlerde oluşan/oluşturulan doluluk boşluk oranları, özel alanlar/yapılar sayesinde sokakların şekillendirdiği sınırlar kentin kimliğine ait önemli referanslar içerir. Bu bağlamda kamusal alandan özel alana geçiş alanların varlığı ve kimliği bulunduğu bölgede toplumsal özellikleri yansıtır.

Kostof (1999), kamusal ve özel ayrımını yaparken, kamusal mekânların bireyler tarafından kullanılabilceğini ama bu alanların bireyler tarafından sahiplenemeyeceğini vurgulamaktadır. Ayrıca açık kamusal alanların iki temel farklı özelliğinin altını çizmektedir. Bunlardan birisi sokaklar, diğeri ise geçiş alanlarıdır. Bu alanlar anlık insan yönelimini göstermenin yanı sıra açık kamusal alanlara ulaşmak için bulunulması gerekli alanlar olarak tanımlamaktadır. Bu nitelikteki kentsel mekânlar törensel ve etkileşim amaçlı, törenler, kutlamalar, festivaller, ayaklanmalar v.b. toplumun ortak aktivitelerinin gerçekleştiği mekânlar olduğunu belirtmektedir.

Açık kentsel mekân olarak nitelendirilen alanların en belirgin ayırt edici özelliği sosyal bir hayat oluşturmalarıdır. Bireylerin birbirleriyle olan etkileşimi sonucu oluşan ortak payda toplumun kimliğini oluşturur. Bu kimliği tanımlayan öğeler günlük yaşantıda sıklıkla karşılaştığımız ve olağan karşıladığımız (cenaze törenleri,düğünler, sokak sanatı, çocuk oyun alanları, parklar..vb.) etkiliklerdir (Gehl, 1996). Bu bağlamda kamusal mekân olarak sokak ve meydanlar çok önemli bir görev üstlenmektedir. Meydanlar ve sokakların oluşturdukları bu açık kentsel mekânlar toplanma alanları olarak kullanılabildiği gibi etrafını çevreleyen ticari fonksiyonlar sayesinde duraklama noktaları olarak da kullanılmaktadır. Bu duraklama noktalarına ulaşımı sağlayan sokaklar, tarih boyunca kamusal alan kimliğini bünyesinde barındırmıştır. Yapıların önlerinde bulunan yarı açık alanlar kamusal kimliğin en temel örneklerindendir. Bunun içindir ki kent kimliğinden bahsederken sokak bileşeninin de önemi vurgulanmaktadır. Bu düşünceye paralel olarak Rob Krier (1979), kentsel mekânı temel iki bileşene ayırır: Meydan ve Cadde/sokak. Bu yüzden kamusal mekân olarak bu iki bileşen üzerinde durulmuştur.

2.1.1-Kamusal Mekân Olarak Meydan

Meydan TDK sözlüğünde; “1. Mekân, saha, 2. Yarışma, eğlence veya karşılaşma yeri, 3. Bulunulan yer ve çevresi, ortalık, 4. Fırsat, imkân veya vakit, 5. Mevlevi tekkelerinde ayin yapılan yer.” olarak tanımlanmaktadır.

Tönük (1993) şehir meydanlarını, şehrin ve insanların kimliğini yansıtan bir kartvizite benzetirken, Reisinger ve Schreiber (1995) şehrin buluşma noktaları ve yabancılar için bir çekim merkezi olan kültürel ve tarihsel olayları da bünyesinde barındıran günlük yaşam sahneleri olarak belirtmektedir. Webb (1990) ise; gökyüzünün tavanını oluşturduğu bir kamusal salon olarak tanımlamıştır.

Giritlioğlu (1991) Latince’deki “*Pietea*” geniş sokak anlamıyla ilişkili kelime olarak tanımlarken, Schulz (1971) ise, meydanı kentsel yapının en belirgin ve göze çarpan unsuru olarak tanımlamıştır.

Günümüz kentlerinde meydanlar, çekim gücü olan etkinlik alanlarıdır. Bu düşünceye paralel olarak meydanların karakterlerinde ve kullanımında değişiklikler olmuştur. Artık sadece tekil fonksiyona sahip olmayan meydanlar; kot farkı, anıt, peyzaj unsurları vb. sayesinde değişkenliği de içinde barındırmaya başlamışlardır (Cullen, 1986).



Şekil 2.4 Meydan ve Kent ilişkisi (Paris, Royal Merkezi, Amerika’da Yerleşim) Krier,1988

Kentin ortak kullanım mekânları arasında meydan en köklü olanıdır. Kentlerin varoluş tarihinden günümüze odak noktaları olmuştur ve “*İçerde*” olmaya bir alternatif oluşturarak buluşma ve toplanma yerleri olarak karşımıza çıkmıştır. Bu bağlamda meydan geçmişten günümüze üstlendiği rolün, fonksiyonun ve formun değişmiş olmasına rağmen kent bünyesinde sağlamış olduğu kimlik ile kentlilerin dolayısıyla toplumun her dönem vazgeçilmezi olmuştur.

İnceoğlu (2007) belirttiği üzere, meydanlar genelde iki ana grup içinde sınıflandırılmaktadır:

1. İşleve göre ve
2. Şekle göre meydanlardır.

Son zamanlarda birçok meydan tasarımı ve örneğinde görüldüğü gibi, bu çok önemli özelliklerden herhangi biri veya diğeri göz ardı edilmektedir.

2.1.1.1.İşlevlerine göre Meydanlar

Meydanların aktif olarak yaşam dâhil olması sürekliliği için çok önemlidir. Bu yüzden meydanların kent içinde üstleneceği roller sahip oldukları fiziksel ve yapma çevre ile uyum içerisinde olmalıdır. Bu yüzden kent içerisinde bulunan meydanlar farklı işlevlere sahip olabilirler.

Agoraların sahip oldukları çok fonksiyonlu yapısından sonra meydanların üstlendiği fonksiyonlar azalmıştır. Meydan tanımlamalarında karşımıza çıkan tanımlamalarda genel olarak “*halkın toplanma alanı*” olarak şekillenen tanımlamalardan sonra günümüzde “*Pazar medyaları, oyun meydanları, trafik meydanları, prejtij meydanları*” tekil fonksiyon tanımlı, tematik meydanlar tasarlanma başlanmıştır. Bu bağlamda Barkul ve Tönük (1999) meydanların işlevlerine göre şu şekilde ayırmıştır;

- Din (Agora – Ortaçağ Meydanları – Rönesans Meydanları – Barok Meydanlar – 19. yy. Meydanları)
- Ticaret (Agora – İlk Dönem Forumları - Ortaçağ Meydanları– 19. yy. Meydanları – Günümüz Meydanları)
- Politik (Agora – Forum - Ortaçağ Meydanları – Rönesans Meydanları – Barok Meydanlar - 19. yy. Meydanları – Günümüz Meydanları)
- Eğitim (Agora)
- Kültür ve Sanat (Agora – Forum - Ortaçağ Meydanları – Rönesans Meydanları – Barok Meydanlar - 19. yy. Meydanları – Günümüz Meydanları)
- Ulaşım (Agora - Ortaçağ Meydanları – Rönesans Meydanları – Barok Meydanlar - 19. yy. Meydanları – Günümüz Meydanları)
- İletişim (Agora – Forum - Ortaçağ Meydanları – Rönesans Meydanları – Barok Meydanlar - 19. yy. Meydanları)
- Rekreasyon (19. yy. Meydanları – Günümüz Meydanları)

2.1.1.2. Şekillerine göre Meydanlar

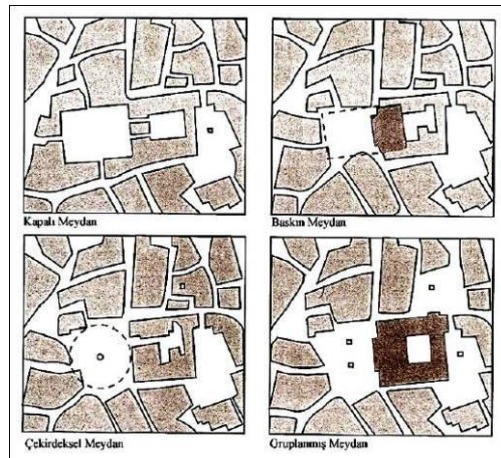
Meydanların şekillerine göre yapılan birçok ayırlama olmuştur. Meydanların form, fonksiyon, büyüklük açısından yapılan fiziksel biçimlerinden doğan sınıflandırmalar üzerinde kamu yaşantısı üzerindeki etkilerin yanı sıra dönemin mimari karakteristikleri de önemli rol oynamıştır. Bu bağlamda Barkul ve Tönük (1999) belirttiği üzere;

- Saf Geometrik Formlar
 - Dikdörtgen (Agora-Forum - Ortaçağ Meydanları - Rönesans Meydanları - 19. yy Meydanları - Günümüz Meydanları - vb.)
 - Kare (Ortaçağ Meydanları – Rönesans Meydanları – 19.yy Meydanları – vb.)
 - Elips (Barok Meydanlar)
 - Daire (Rönesans Meydanları - 19.yy Meydanları - Günümüz Meydanları - vb.)

- Karmaşık ve Serbest Geometrik Formlar

Şeklinde ayrılabilir. Buna rağmen formlarla yapılan bu genel sınıflandırma dışında kalan istisnai durumların olabileceği belirtilmiştir.

Bu düşünceye paralel olarak Platon’a göre bir şehir meydanının ideal şekli, temel kavramı veya fikri, bir kare, dikdörtgen veya dairesel yer planı kullanılarak oluşturulan basit geometrik bir hacimdir. Paul Zucker (1966) meydanların genel makroform özelliklerine bakarak; Kapalı meydan, Baskın meydan (geniş alan bir yapıya yönlendiriyorsa), Nükleik meydan (bir merkez etrafında oluşuyorsa), Grup meydan (uzamsal birimler birleşerek bir bütün oluşturuyorsa), Amorf meydan (belirli sınırlarla belirlenmemişse) şeklinde sınıflandırılmıştır. Buradaki temel özellik aslında meydanın çevresiyle olan ya da fonksiyonuyla olan ilişkisi sonucu kullanıcıya verdiği etkinlik biçimidir.



Şekil 2.5 Zucker'ın (1959) Meydanlar İle İlgili Yaptığı Çalışmalarda Belirttiği Şekillerine Göre Meydan Türlerinden Örnekler (Carmona vd., 2003)

Ayrıca İnceoğlu (2007) belirttiği üzere “*Sitte (Collins, George R. ve C.C. Collins, 1986,177) tarafından şu şekilde belirlenmiştir. Sitte için, çevrili olmak bir meydan için gereken ön koşullardan birisidir ve ona göre şekilsel bazda ele alındığında meydanların sadece iki türü vardı, ya doğa ya da baskın bina tarafından belirlenme durumu.*

Sitte tarafından belirlenen iki meydan türü şunlardır:

- *Derin tip*
- *ve Geniş tip”*

2.1.3 Yeni Meydan Tasarımları

Çağlar boyunca yenilenerek gelişen ve günümüzde hala kullanılan eski meydanların yanı sıra değişen toplum yaşantısı ve gereksimlerine cevap vermek için, yeni meydan zenginlik ve kendine özgü güzelliklerini yeni kentlerde veya yeni yaşam alanlarında kendi yorumlarıyla

yaratmaya çalışmışlardır. Bu gelişim süreci boyunca Gordon Cullen ve Kriker kardeşlerin oluşturdukları “*townspace*” grubundaki gibi tarihteki estetik değerlere sahip mimari elemanları tasarımlarının içinde bulundurmak, Charles Moore New Orleans’daki Plaza d’Italia’da olduğu gibi esinlenerek ya da Tsukuba’da Arata Isosaki Michelangelo’nun Campidoglio’su’nun fark edilebilir bir kopyası yapma gibi çeşitli yollar izlemişlerdir.

New York’ta 1931-1949 yıllarında yapılan Rockefeller Cener meydan kimliğindeki değişim sürecinde önemli bir örnektir. Meydanları tekil kullanım olarak değil çevresiyle bütünleşen bir yapıya sahip olması gerekliliği sorgulanmaya başladığı dönemde hem çevresine sosyal bir potansiyel oluşturan Rockefeller, ayrıca çevre binaların ışık kullanımı arttırmak, ekonomik fayda sağlamak ve kent için bir simge halini almak gibi özellikleri bünyesinde barındırmaktadır. Bilindik meydan ve yapılaşma anlayışından farklı tasarlanan Rockefeller Center toplum tarafından önce değersiz olarak görülmesine rağmen günümüzde kent ve toplum için önemli bir role sahiptir.

Yapı teknolojisinin gelişmesi ve kent içinde bulunan arazilerin değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkan yüksek yapıların, mevcut arazinin hepsine yapılaşmaması ve önlerindeki bulunan alanları ortak kullanı için kullanması yeni bir anlayışı yanında getirmiştir. Barkul ve Tönük (1999) belirttiği üzere, mimarlar tarafından öne sürülen yaygın bir teoride, bina önlerini kamusal alan olarak terk ederek yapılacak yapıların arsa sahiplerine daha fazla gelir getireceği olmuştur. Buna rağmen ilk örnekler bu teoriyi desteklememiştir. Amerika’da kulelerin önünde bırakılan açık alanlar 1950 sonları 1960 başlarında özel nedenlerle bina alanlarını genişletmişlerdir. Böylece yapılar sokak çizgisine kadar ilerlemişlerdir. Daha sonra mal sahipleri tarafından yeni yüzüyle ortaya çıkmaya başlamıştır. Kent mobilyaları ve peyzajla desteklenmiş sokaklara entegre olan cep parkları haline dönüşmüşlerdir.

Bunun yanı sıra 1970’lerde hızlı bir şekilde yayılan en etkileyici örneği Minneapolis’teki IDS Center’ın Crystal Cour’u güvenli ve klima kontrollü binalarla çevrili atriumlar sahip yapılar, “*mall*” yapılaşmasını hızla artırmıştır. Bu alanlarda giriş için bilet kesilmesi ve fotoğraf çekilmesinin paralı olması 1968 yargı yoluna gidilmesine yol açmıştır. ABD üst mahkemesi sokaklarla özel mülkiyetli mallar arasında hiçbir fark olmadığını karar verdi ve mall’leri kamu olarak tanımlamıştır.

Bu konuyla ilgili olarak, ilk defa Webber tarafından 1964’te kullanılmış olan “Non- place” Yersizlik-(Webber, 1964) kavramı, günümüz toplum anlayışına hizmet eden, kendi tasarım ve

estetik kriterlerine sahip alışveriş merkezleri, tren istasyonları, havaalanları gibi ulaşım ve geçiş alanları olarak kullanılan mekânlar olarak tanımlanmaktadır (Augé, 1995).

Alışveriş merkezleri ve bunlarla ilişkili olan mekânlar kamusal alanlar olarak algılanmaktadırlar. Bu algı yanılsaması sonucu kamusal alanların doğası değişmiştir. Bu kimlik kargaşası sonucu dikkat edilmesi gereken en önemli sorun mülk sahiplerinin haklarıdır. Özel mekânları kamusal mekânlardan ayıran en önemli özellik, kişisel mülkiyet alanlarının tersine kamusal alan kullanımının herkese açık olmasıdır (Krupa, 1993). Bu algı yanılsaması yüzünden hukuksal sınırlamalar getirilmiş ve yeni tanımlar oluşmuştur.

Bu gelişmelere paralel olarak 1980’li yıllardan sonra kamusal alan kavramı belirsizleşmiş durumdadır. Globalleşme sürecine paralel olarak, bireyin dolayısıyla toplumun günlük yaşam biçiminde değişiklikler meydana gelmeye başlamıştır. Zamanın ön plana çıkması ile beraber aynı anda birkaç aktiviteyi bünyesinde barındıran, tüketici toplum kültürünün yaygınlaşmasında ön plana çıkan alışveriş merkezleri ve eğlence merkezleri (sinemalar, bowling salonları, bilgisayar oyunları... vb.) yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu yönelme kamusal-özel alan kimlik karmaşasına neden olmuştur. Kısa sürede bu ayrımın yapılamaması hukuksal boyutları ve mülkiyet sorununu yanında getirmiştir. Ayrıca bu farklılaşma sonucu kent bünyesinde bulunan ve toplumun buluşma noktaları olarak tasarlanan mekânlar ıssızlaşmaya başlamıştır. Kullanıcı sayısında görülen bu azalma yanında güvenlik sorununu getirmiştir (Gray ve Gray, 1999).

Kent merkezlerinde “mantar” gibi türeyen, tüketici toplum kültürüne hizmet eden alışveriş merkezleri, tasarım kriterlerinde ortak kullanım amacı yerine ticari kaygıyı barındırmaktadır. Tasarımcıların ideal alışveriş merkezi için yaptığı oranlama %66 kiralanabilir alanlar, %34 sirkülasyon ve depolama alanlarıdır. Kamusal mekân kimliğine sahip meydanlarda karşımıza çıkan ticari fonksiyonlar ve ortak kullanım alanlarının benzeri alışveriş merkezlerinde de karşımıza çıkmaktadır. Tıpkı meydanlarda olduğu gibi, yeme-içme bölümü olarak nitelendirilen ticari fonksiyonların ortasında ortak kullanım alanları bulunmaktadır. Fakat bu ortak kullanım alanları meydanlardan farklı olarak kamu mülkü değildir. Bu alanı çevreleyen ticari alan sahipleri/ kiracıları tarafından alışveriş merkezine gelmiş bireylerin kullanması için satın alınmış/ kiralanmış alanlardır. Ayrıca bu alanlarda kamusal alanlarda olduğu gibi simgesel ve dini törenler, görsel ve işitsel iletişimi sağlayacak organizasyonlar gerçekleştirilememektedir. Burada yapılan ve alışveriş merkezlerinde bulunan bireylerin bu alana toplanmasını tüm aktiviteler önceden bedeli ödenmiş aktiviteler olmaktadır.

Değişen toplum yapısı sonucu ortaya çıkan kapalı ortak kullanım alanlarının yanı sıra açık kentsel mekânlar günümüzde farklı disiplin dallarının ortak çalışması sonucu değişen toplum ihtiyacına cevap vermektedir. Küreselleşme sonucu hızlı gelişen kentlerde sıklıkla karşımıza çıkan “çözumsuz” mekânların bu ortak çalışma sonucu kent yaşamına dâhil olduğunu görmekteyiz. *Adriaan Geuze (West 8) tasarımı Rotterdam’daki Schouwburgplein* bu bakımdan önemli bir örnektir. İkinci Dünya Savaşı sonrası hasar gören kent merkezinin tekrar yapılaşması sonucu ortaya çıkan alan, günümüz kentlerinin ihtiyacı da göz önünde tutularak tasarlanmıştır. Yeraltında bulunan otoparkın üstüne tasarlanan meydan bir sahne olarak tasarlanmış ve Avrupa’nın en büyüğü olan Rotterdam Limanı’na yapılan göndermelerle ezber bozan bir yaklaşıma sahiptir. Günümüzde sıkça karşımıza çıkan meydanlarının / parkların aksine belirli bir fonksiyon üstlenmeyen alan kullanıcının farklı dönemlerde farklı ihtiyacı karşılaması için peyzaj elemanlarıyla desteklenmiştir. Tasarımcısı Geuze, modern parkı “*artık sakin kırsal bir alan değil, kentin yollarının anlam yüklü bir şekilde kesiştiği yer olarak görüyor. Tasarımıyla, kentlerde ve kent dışında bulunan kamusal mekânların kullanıcıyı sürekli işaretlerle yönlendirme çabası içinde olmasına eleştirel bir bakış açısı getiren ve kullanıcının alanlarda izleyici değil aktör olması gerektiğini görselleştiren proje, peyzaj mimarlığı ve tasarım algısına önemli göndermeler yapıyor.*” (West 8) şeklinde tanımlayarak tasarım kriterlerini göz önüne sermektedir.



Şekil 2.6 West 8 Tarafından Tasarlanan Schouwburgplein (Theater Square),

2.1.2-Kamusal Mekân Olarak Sokaklar ve Caddeler

Norberg - Schulz'un sembolik yol, sokak tanımında (N.Schulz, 1971), *“İnsanlar, düzlemde, var oluşu ile ilgili mekâna (boşluğa) kimlik kazandıracak ve ailelik katacak yollar yaratmayı seçer. İnsanın çevreye her zaman ikamet ettiği yerden ayrılması, amacı ve çevrenin ona ifade ettiği imajı ile belirlenen yol boyunca çıktığı bir yolculuktur. Bu sebeple yol, insan var oluşunun en temel varlığını temsil eder ve insanın en önemli orijinal sembollerindendir.”* diye açıklamaktadır (Erdönmez,2005).

Günümüzdeki cadde ve sokakların temel sorunu olarak sadece geçiş alanları olarak kullanılması nedeniyle kamusal kullanım açısından yeterli önem verilmemektedir. Alexander (1977) bu sorun karşısında “Kamusal bir yolun ortasına bir şişkinlik (çıkıntı/yükselti) yapın ve iki ucunu da daha dar yapın ki böylece yol bir çevrelenmişlik şekli alsın ve sadece içinden geçilecek bir yer olmaktan çıkarak üzerinde durulabilecek bir mekâna dönüşsün.” diyerek bir çözüm önermektedir.

İnceoğlu'nun (2005) belirttiği üzere “Cadde ve sokakların taşıtla ya da yaya olarak kullanımı farklı sonuçları yanında getirmektedir. Yaya kullanımı açısından değerlendirdiğimizde cadde ve sokakların sahip olacakları girinti/çıkıntılar duraklama noktaları aktif kullanımı arttıracaktır bunun yanı sıra taşıtla kullanıldığında en etken hız olduğu için olabildiğince lineer yollar olması tercih edilmektedir. Bu yüzden kent sokaklarının bu iki farklı gereksimi dengelemeleri gerekmektedir.”

Sokaklar bir kentin kimliği hakkında bize birçok bilgi sunmaktadır. Sokaklar ve kaldırımlar ayrılmaz bir bütünlük sergilemektedir. Eğer bir kentin sokakları aktif yaşama dâhil ise, kullanıcıya sunduğu konfor kentin sahip olduğu kimliğe de örnek teşkil eder. J.Jacobs'a (1961) göre, bir kentin sokakları her zamanda aktif tutulmalı ki orada yaşayan insanlar, çalışan insanlar tarafından geçiş noktaları yerine yaşam alanları haline gelebilsin.

Kent içerisinde sokaklar sadece ulaşım aracı olarak görülmemelidir. Gün içerisinde yaşam izlerini daha çok taşıyan sokaklar sadece iki mekân arasında erişimi kolaylaştırmanın yanı sıra kullanıcıya huzur, konfor, güven... vb. özellikleri de sunar. Donatılarla zenginleştirilmiş sokaklar hem orada yaşayan insanları hem de kısmi kullanıcıları için dinlenme, duraklama ve sosyalleşme mekânları haline dönüşürler.

Bu bağlamda meydan ve sokakları kamusal mekânın birer parçasıdır. Kamusal mekân kavramını irdelerken sadece ortak kullanım alanları olarak kabul etmek yerine, bir süreklilik

içinde ve özellikle yaya olma durumu üzerinden ulaşım dolayısıyla yaşama/ kente entegre olmak için gerekli mekânlar olarak düşünmek yeterli değildir. Bu mekânların arasında kaybolmadan sürekliliği barındıran, engellenmeden, durmaksızın, dokunarak, 24 saati bünyesinde barındıran ve çoklu kullanıma elverişli alanlar olarak kabul edilmelidir. Bu alanların çevresindeki yapılarla bütünleşmesi sonucunda ortaya çıkan kimliğin toplum odaklı olması sağlanmalıdır. Toplumu oluşturan en küçük parçanın birey olduğunu düşünürsek, birey için yaşam ve mekân kalitesini arttırabilmek, kenti algılama ve ona dahil olma yönünde yeni açılımlar yapmamıza olanak verecektir. Böylece tasarlanan, kullanılan alan kentin bir iletişim noktası olabilecektir.

2.1.1 Kamusal Alanın Özellikleri

Kamusal alanda yaşam kalitesinin arttırılması ve içinde geçirilecek zamanın kalitesi açısından bu mekânların sahip olması gereken bazı önemli özellikler vardır. Bu özellikler sayesinde kamusal alan gerçek kimliğine kavuşmakta ve insanların ilgisini çekerek canlı ve yaşanılabilir olmaktadır.

Gülen'in (2006) belirttiği üzere Önür, yaptığı bir çalışmada kamusal alanı şu özellikleriyle tanımlamıştır:

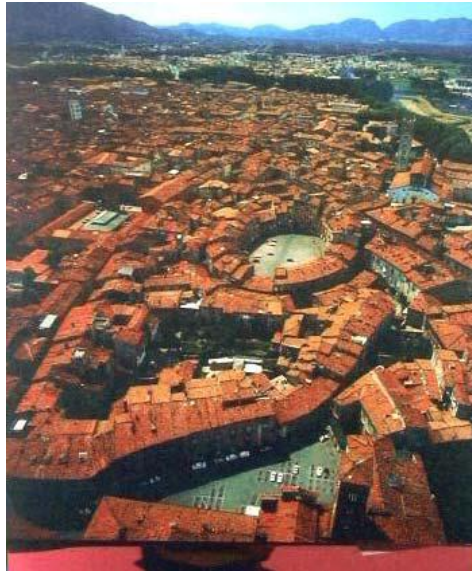
- 1) Açık olması (ulaşılabilirlik) ya da ortak olarak paylaşılması (kullanım ve anlam olarak)
- 2) Birbirine yabancı insanları bir araya getirmesi
- 3) Kalıcılık
- 4) Toplumsal insan davranışlarına yön vermesi
- 5) Bireysel denetimin ötesinde bulunması
- 6) İçinde olunan çevreyi tanımlamada önemli rol oynaması
- 7) Macera kaynağı ve ortamı oluşu
- 8) Özel ve bireysel mekânlarla olan ilişkileriyle algılanması
- 9) Kullanım açısından çeşitlilik gösterme
- 10) Kolektif olarak oluşturulmuş olması

Kamusal alanın en belirgin özelliklerinden birisi tanımlanabilir olmasıdır. Sınırlarının, sürekliliğinin, durağanlığın kullanıcı tarafından algılanabilmesi gerekmektedir. Ayrıca kullanıcının mekâna ait olma hissi kendini daha güvende olduğunu hissettireceği için, boyutları da çok önemlidir. Günümüzdeki kamusal alanların en önemli sorunlarından biriside güvenlik sorunudur. Gündüz aktif kullanılan alanlar olsalar dahi, gece kullanımı için

elverişsiz (yeterince aydınlatma olmaması gibi) olan alanlar zaman içerisinde kullanılmaz hale gelmektedir.

Kullanıcı gözlem ve anketlerini içeren araştırmalara göre, kamusal mekânlarda başarıya ulaşmak için tanımlanan ve Avrupa Konseyi tarafından da desteklenen ana ilkeler şunlardır:

- Mekânın kullanılır durumda ve kullanıma açık olduğuna dair mesajlar vermesi
- Estetik çekiciliği olması
- İç ve dış mekânlar arasında maksimum ölçüde geçişi sağlaması
- En çok istem duyulan ve gerçekleşme olasılığı en fazla olan etkinliklerle donatılmış olması,
- Güvenli ve korunmalı bir ortam sağlaması
- Kentsel stresi aşmaya yardımcı olacak doğal ortamlar sunması
- Kullanma olasılığı en fazla olan kullanıcı grubunun gereksinimlerine uygun olması ve kullanımda çeşitlilik sağlaması
- En yoğun kullanımın gerçekleştiği zamanlarda güneş, gölge, rüzgâr ve benzeri doğal çevre öğeleriyle ilintili olarak rahat bir çevre sunması
- Çocuklar ve özürllüler için erişilebilir ve kullanılabilir olması
- Kolay ve ekonomik bakımın sağlanması
- Özel gereksinimlerin en uygun malzeme seçimiyle karşılanması, kullanımda farklılıkların malzeme değişimiyle vurgulanması
- Mekânın hem görsel sanatın ifade edildiği bir yer hem de sosyal bir ortam olarak tasarlanması



Şekil 2.7 Meydanda Kapalılık Hissi piazza Del Anfiteatro, Toscana (Kostof,1999)

Lynch, (1981) “iyi şehir yapısı” için beş kategori veya teori belirlemiştir. Bu teoriler şunlardır: canlılık (sağlıklı bir çevre), hissiyat (mekân veya kimlik hissi), uyma (bir yerin adapte olabilme yeteneği), erişim (insanlara, aktivitelere, kaynaklara, mekânlara, bilgiye), ve kontroldür (çevrenin sorumluluk içinde kontrolü).

Whyte'a (2000) göre bir kamusal alanı başarılı kılan 4 özellik vardır. *“ulaşılabilir olmaları, insanlar çeşitli aktivitelerde gerçekleştirebilir olması, konforlu olmaları ve iyi bir imajı sahip olmalarıdır. Bu özellikler sayesinde sosyal faaliyetleri destekleyebilen ve insanların etkileşim içinde oldukları dolayısıyla sosyal kimliği oluşturabilen mekânlardır.”*

Bu düşünceye paralel olarak Gülen'nin (2006) belirttiği üzere kentsel tasarımcılar, canlı ve yaşam kalitesi yüksek bir kentsel mekânda bulunması gereken özellikleri dört başlıkta toplamaktadır.

1-Kimlik

2-Esneklik

3- Ulaşılabilirlik/Geçirgenlik

4- Çok Fonksiyonluluk

Kimlik

Kent kimliği kavramı, yapma ve doğal çevre etkileşiminin yanı sıra tarihten gelen kültür ve sosyal yapının etkileşmesinden doğan bir buluşma platformudur. Maalesef günümüz kentlerinde küreselleşmenin etkisiyle yerel kimlikler azalmıştır. Yöresel olma ve bölgeye aitlik geri plana itilmiştir.

“Geçmişte, toplumun değer yargıları ve geleneksel yaşam biçimlerine göre oluşturulan kent yapısı, günümüz modernist planlama anlayışı ile (unutulan ekolojik değerler, salt mülkiyet ve rantın yeniden düzenlenmesine yönelik imar planı anlayışı ve uygulamaları) sosyal yaşam değerleri dikkate alınmadan gerçekleşmektedir. Bu bağlamda; kentlerin sosyo-kültürel anlamı ve kimliği sürekli olarak tahrip ve/veya yok edilmektedir. Bu tahrip edilme süreciyle beraber, kentler aynılaşmakta, kentlere ve kent parçalarına karakterini veren ve diğerlerinden ayıran özellik olan ‘kimlik’ yozlaşmaktadır.”(Gülen, 2006).

Hem kent tasarımcıları hem de mimarlar yapmış oldukları tasarımının bölgeye aitliğini sağlamak zorundadırlar. Dünya'nın her yerinde birbirine benzeyen tasarımlarla karşılaşmaktayız. Geçmişten gelen kültürel ve sosyal doku bir kenara itilmiştir. Toplumun sahip olduğu alışkanlıklar değişmiştir. Bu da kent kimliğinin bozulmasına sebep vermiştir.

Günümüzde tarihi dokusunu koruyabilmiş bölgeler/ alanlar hakkında yapılan açıklamalarda üzerinde durulan en önemli özellik kent kimliği olmuştur. Bu bağlamda, korunabilen ve sürdürülebilir kent kimliği sayesinde o bölgenin kulacıları tarafından daha yaşayan alanlar kurgulanmalıdır.

Esneklik:

“H.Somer ve C.Umur’a göre, esneklik bir çözümün, değişen gereksinimleri, kendisinde hiçbir değişiklik yapılmadan karşılayabilmesi özelliğine verilen isim olarak değerlendirilmiştir. Oxman’a, esneklik değişen şartlara uyabilmektir. Dluhosch esnekliği “temel sistemi değiştirmeden şartları değiştirme yeteneği” olarak tanımlamaktadır. Musgrove esnekliği “mekân organizasyonlarının değişikliğe uğramadan farklı fonksiyonlara uyabilmesi” olarak tanımlamaktadır”(Gülen,2006).

Esneklik, yapının/alanın niteliğini kaybetmeden, değişen koşullara çözüm üretebilme yetisidir. Mekân, farklı kullanıcı beklentilerine, zaman içerisinde değişen çevresel faktörlere ve farklı fonksiyonlara cevap verebilmelidir. Bu nitelik mekânın kullanımına teşvik eder ve kullanım ömrünü artırır.

Tasarımcılar tasarımlarını, yapma ve doğal çevre etkenlerini göz önünde tutarak şekillendirirler. Fakat mevcut durum olarak nitelendirilen bu tasarım girdisi zaman içerisinde değişkenlik gösterebilir. Elbette hiçbir tasarımcı tasarımlarını bu değişkenlik üzerine kurgulayamaz. Buna rağmen tasarımın olabildiğince farklı taleplere cevap verecek mekân esnekliğini göz önünde tutmalıdır.

Ulaşılabilirlik/Geçirgenlik

Erdönmez’in (2005) belirttiği üzere Goodman ulaşılabilirliği, insanların yaşam kalitelerini koruyabilmek gerekli olan ihtiyaçlarına ulaşma özgürlüğü olarak tanımlamaktadır.

Kentsel mekânlar isteğe bağlı kullanılan alanlardır. İşlerlikleri, davetkâr, çok fonksiyonlu ve en önemlisi ulaşılabilir olmalarına bağlıdır. Dolayısıyla kentteki diğer donatılarla doğru yollardan ilişkilendirilmeli, çeşitli ulaşım hatlarıyla desteklenmelidir. Yaya, araç ve diğer sirkülasyon alanları güvenli ve akıcı biçimde bağlanmalıdır. Bununla birlikte kamusal alan ile kullanıcı arasında görsel iletişimi sekteye uğratacak herhangi bir fiziksel engelin olmaması, mekânın tam ve kesintisiz olarak algılanması kullanıcının kendini güvende hissetmesini sağlanmalıdır.

Bu organizasyon sürecinde göz önünde bulundurulması gereken bir diğer kriter ise, toplumun her kesimi tarafından kullanılabilir olmasıdır. Nasıl ki kent içerisindeki yüksek istinat duvarları ve son teknoloji güvenlik sistemleriyle çevrelenmiş konut siteleri kullanıcılarını dışarıdan, dışarıdakini içerden izole ediyorsa kamusal mekân da eğer iyi tasarlanmazsa bir kısım kentliyi dışarıda bırakabilir. Dolayısıyla ulaşılabilirliği tanımlarken fiziksel unsurların yanında kentin sosyal yapısının da dikkate alınması gerekmektedir. Kentsel mekânın tasarımı farklı ekonomik, kültürel ya da etnik gruplar tarafından eşit oranda kullanılabilmesine ve bu grupların fonksiyonlarını aynı kamusal alanda gerçekleştirebilmelerine olanak sağlamalıdır.

Yapı adalarının çok büyük olmaması, yeraltı geçitleri, üst geçitler ve pasajlar kent içi geçirgenliği sağlar. Kentsel mekânların geçirgenliği yayaların dolaşım ve erişimin sağlanması yönünden olumludur ve mekânın her yönü ile algılanmasını sağlar. Devamında özel alanların kamusaldan tamamıyla yalıtılmaması iki mekân tipi için de denetimi yani güvenliğini artırır.

Çok Fonksiyonluluk:

Fonksiyon kullanıcıların kamusal mekân tercihlerinde büyük rol oynar. Mekânın kullanım yoğunluğu birçok fonksiyonu içinde barındırmasıyla doğru orantılıdır. Böylelikle kullanıma teşvik edildiği gibi orada geçirilen zamanın kalitesi de artırılmış olur.

Ayrıca toplumu oluşturan bireylerin farklı dil, kültür, ırk, din... vb. unsurlara sahip olması göz önünde bulundurulmalıdır. Kamusal mekânlar bireylerin etkileşim noktalarıdır. Bünyesinde barındıracağı farklı kesimlere (gelir, yaş, cinsiyet... vb.) eşit kullanışlılığı sağlamalıdır.

3. YÜKSEK YAPILARIN KAMUSAL ALAN İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ

Yapı teknolojisinin gelişmesi ve kent içinde bulunan arazilerin değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkan yüksek yapıların, mevcut arazinin hepsine yapılaşmaması ve önlerindeki bulunan alanları ortak kullanı için kullanması yeni bir anlayışı yanında getirmiştir.

Tapan'dan alıntı yapan Çiğdem Eren'e (2007) göre, Tapan; yüksek binaları tanımlarken onların kentle ilişkisini kurarak bir tanım oluşturmaktadır. Tapan'a göre yüksek yapılar, sadece yakın ve uzak çevresini, fiziksel çevre, kent dokusu ve alt yapı yönünden etkileyen binalar olarak tanımlamaktadır. Yine Eren'e (2007) göre, Öke; yüksek yapıları sınıflandırırken sadece kısıtlı bir tanım olan 'gökdelen'le sınırlandırılmaması gerektiğini belirtip, bu sınıflamayı dört ana başlıkta tanımlayarak sistemleştirmektedir.

“(i) 10-12 kata kadar yükselen binalar: Yaygın ve alışılmış teknoloji sınırları içinde tasarlanıp inşa edilebilmektedir. Taşıyıcı sistem, tesisat ve asansör problemleri genellikle basittir ve işletme aşamasında da büyük problemler ortaya çıkmamaktadır. Ancak, bu sınır içinde bile bazı hallerde önemli güçlükler ve riskler söz konusu olabilmektedir.

(ii) 20-25 kata kadar yükselen binalar: Bu düzeyde taşıyıcı sistem ve tesisat bakımından karmaşık problemlerin çözülmesi, dikey ulaşım ve taşıma analizleri yapılması, binayı hafifletmek için çaba harcanması gerekmektedir.

(iii) 55–60 kata kadar yükselen binalar: Taşıyıcı sistemleri genellikle çeliktir. Ancak son zamanlarda hesap metodlarında ve malzemede sağlanan gelişmeler sonucu, tamamen betonarme ve karma taşıyıcı sistemler gittikçe daha fazla kullanılmaktadır. Binaları tesisat bakımından, aralarında yardımcı merkezler (tesisat katı) bulunan bölümlere ayırmak gerekmektedir. Asansörler de belirli katlara hizmet etmek üzere gruplara ayrılmakta ve hızları 5-6 m/sn.ye kadar yükselmektedir.

(iv) Yukarıdaki sınırları aşan yüksek binalar: "Gökdelen" ismiyle de tanımlanabilmektedir. Taşıyıcı sistem, tesisat, dış cephe malzemesi ve detayları, asansör düzenleri, yangın önlemleri bakımından üstün teknolojiyi gerektirmektedir. Taşıyıcı sistem ve ulaşım problemlerinin karmaşıklığı ve kullanılabilir alan oranının düşmesi yüzünden süper gökdelenlerde ekonomik avantaj kaybolmakta ve genellikle prestij amacı öne çıkmaktadır.”

Bu bağlamda yüksek yapılar ve kamusal alan ilişkisi incelenirken nesnel bir karşılaştırma yapabilmek için iki örnek üzerinden inceleme yapılmıştır. Büyükdere Caddesi'nin tipik

özelliklerini yansıtan Zincirilikuyu- 4. Levent aksıyla, Büyükdere Caddesi ile aynı dönemde yapılaşmaya başlayan ve günümüzde aynı fonksiyona sahip La Défense Bölgesi'nin gelişim süreçleri ve buradaki yüksek yapıların kamusal alan ile kurdukları ilişkiler incelenmiştir.

3.1 La Défense Aksı ve Gelişim Süreci

La Défense (Paris'in yeni merkezi iş alanı) Seine bölgesinin batısında hemen şehir sınırında kurulmuştur. "All of piece" tasarıma örnek gösterilen La Défense; Neuilly Sur Seine'in hemen yanında yükselmektedir. Haut de Seine yönetim biriminin etrafını çevreleyen yolun içinde yer alan (Şekil 3.1), alt yönetim birimlerinden Nanterre, Courbevoie ve Puteaux'nun merkezinde yükselmiştir. Bu bölge Louvre'dan başlayan ve Paris'i ortasından ikiye bölerek geçen Champs Elysées ve Arc Triomphe aksının ucundadır. (Şekil 3.2) (The Plan, 2009)



Şekil 3.1 Haute De Seinin Konumu

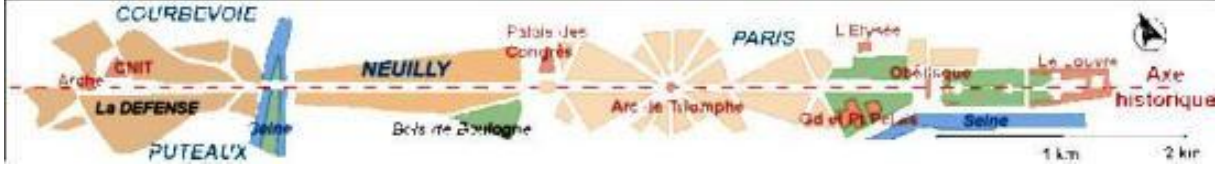


Şekil 3.2 La Défense'in yeri (23-24-25)

Hausman zamanında Paris'te açılan aksların en ünlüsü, Louvre Müzesi aksı, Concorde Meydanı, Champs Elysees Bulvarı ve Grande Arch olan aksın batıya uzantısında yer almaktadır. La Défense; Paris'in "sınır şehri"dir ve Champs Elysées sembolik olarak Paris'in kalbine, tarihi yol ağına, metro sistemine, RER'a ve A-14 otoyoluna bağlanmaktadır.

750 hektarlık alan ve Grand Arc'ın etrafında olan bölge, 3,5 milyon m²'lik ofis alanı ile Paris'in en büyük yapılaşmasını içermektedir. Devlet tarafından kurulan ve desteklenen EPAD (Etablissement Public Pour Aménagement de la Region de la Défense) tarafından gelişim süreci planlanmıştır. Günümüzde yeni gelişim planı oluşturularak mevcut kimliği daha da kuvvetlendirilmiştir.

3.2 La Défense Tarihi



Şekil 3.3 Tarihi Aks

La Défense'in tarihi, Paris'in tarihi akslarının oluşumu ile yakından ilgilidir. Louvre'dan başlayıp Concorde ve L'Arc Triomphe ile devam eden aks, La Défense aksında sonlanmaktadır. Aksın kuruluşu 1599'da kadar dayanmaktadır. Kral 4. Henri'nin, Louvre'dan, ormanlarından aristokratların av köpekleri ile avlanmayı sevdiği Saint Germain Şatosu'na kadar olan yolu işaretlemesine kadar uzanmaktadır. 1667'de 14. Louis'in isteği ile, baş bahçıvanı olan Le Notre bir sıra karaağaç dikerek, Tuilieres aksını genişleterek Seine aksını başlatmıştır. Bunun devamında birçok prestijli nirengi işareti oluşmaya başlamıştır: Kral 15. Louis "Place de la Concorde"'u oluşturmuş, 1. Napolyon da Fransız ordularının başarısı sonucunda L'Arc de Triomphe'u inşa ettirmiştir. 1772'de Seine üzerine aksın, Chantecoq kavşağında sonlanabilmesine sebep olan bir taş köprü 15. Louis'in mühendislerinden bir olan Pennoret tarafından inşa edilmiştir. "Place de L'Etoile"deki kadar büyük olan bu kesişim, La Défense kavşağı, Fransa-Prusya savaşı süresince 1883-1870 yılında Paris'i savunan askerler için anıt olarak yapılan "La Défense de Paris" heykelinden gelmiştir (EPAD,2008).



Şekil 3.4 Tarihi Aks (EPAD,2008)

1958’de hükümet Paris’e tarihi aks ile sınırlandırılmış modern bir iş merkezi bölgesi sağlamaya karar vermiştir. Bölge, Courbevoie, Nanterre ve Puteaux’da bölgelerinde 760 hektarlık az gelişmiş, varoş evlerden, ufak sanayiden ve gecekonduardan oluşmuş bir alanda kurulmaya başlamıştır.

EPAD (Etablissement Public Pour Aménagement de la Region de la Défense), hükümet tarafından La Défense’ın iş merkezi olarak tasarlanması için görevlendirilmiştir. Kurum bölgeyi ,“modern hareket”in Le Courbisier’den esinlenen Athens 1933 Sözleşmesi ile gelişen; yolların olmamasını savunan, ışık geçişinin yüksek binaları uygun bulan, özel yaya alanları ile yaya ve trafik ilişkilerini ayıran, altgeçitlerle işleyen bir otoyol ile sınırlanması ilkeleri ile geliştirmeye başlamıştır (Lang, 2007).

Bölge için ilk planlama çalışmaları 1959-1960 yıllarında yapılmıştır, sembolik ve fiziksel anlamdaki yerleşme Fransız Modernleşmesi’nin temelini oluşturmaktadır. Dönemin Cumhurbaşkanı De Gaulle tarafından desteklenen projenin amacı, kentin tarihi dokusunu korumak için küreselleşmenin etkisiyle gelişmekte olan iş merkezlerini şehrin dışına taşımaktır. Proje bu yönüyle de kentsel koruma anlamında örnek teşkil etmektedir.

Bölgenin gelişimi için görevlendirilen EPAD tarafından La Défense’ın gelişim sürecini

1- 1958-1964 arası dönem

2- 1965-1969 arası dönem

3- 1970-1973 arası dönem

4- 1974-1977 arası dönem

5- 1978-1982 arası dönem

6- 1983-1992 arası dönem

7- 1993-1997 arası dönem

8- 1998–2004 arası dönem

9- 2005-2015 arası dönem

olmak üzere 9 dönem olarak incelenmiştir.

3.2.1 1958-1964 Arası Dönem



Şekil 3.5 1958 La Défense (www.ladefense.fr.)

Paris'in tarihi çizgisinin stratejik konumu dışında hiçbir şey La Défense düşüncesinin gelecekteki kentsel planlamanın stratejisinin önüne engel olmaması için, devlet tarafından bölgenin şekillenmesi düzenlemek ve kontrol etmek üzere EPAD kurulmuştur. O dönemde gelişen otomobil endüstrisine hizmet yan sanayi alanı ve bunlara hizmet eden konut görevindeki birkaç barakaya komşu olan La Défense bölgesi için mülkiyet sorunu devlet tarafından çözülmüştür (EPAD,2008).

CNIT yapılması ardından bölgede bir çekim gücü oluşmuştur. Bu çekim gücünü iyi kullanarak hareket eden hükümetin izlediği politika, kamuoyu tarafından desteklenmiştir.

1956 'da Bölgesel Gelişim Ve Organizasyon Planı (Regional Development And Organization Plan); Kent merkezinin yoğununun azaltılması gerekliliği üzerinde durularak kent çeperinde yeni mekânlar kurulması önerilmiştir. Turizm açısından önemli olan kent merkezi böylece bazı sektörlerden yalıtılmıştır.

1958'de EPAD (Establisement Public Pour Aménagement de la Region de la Défense) bölgeyi canlandırmak için bir nazım planı tasarlanmıştır ve bu süreçte yapılandırmayı hızlandırmak için bölgedeki yapı ve araziler kamusallaştırılmıştır. Bu kamusallaştırmada 25.000'in üzerinde insanın yaşadığı alan, birkaç yüz endüstri binası ofis alanına dönüştürülmesi planlanmıştır. Bölge için yapılan bu ilk planlama çalışmaları 1959-1960 yıllarında hayata geçmeye başlamıştır. Bu plan çalışmalarındaki ana hedef kentin tarihi dokusunu korumak olarak karşımıza çıkmaktadır. Paris'in sahip olduğu tarihi aks kurgusu

korunarak yeni yapılaşma sürecinde de referans noktası olmuştur. Küreselleşmenin etkisiyle gelişmekte olan iş merkezlerini bu plan doğrultusunda şehrin dışına yapılması sağlanmıştır. (EPAD,2008).

1964 yılında bölgenin etrafı konut birimleri ve taşıt yolu ile çevrelenen iki dizi 100 metrelik gökdelenler olmuştur. Bu birinci kuşak gökdelenler 100 metrelik yüksekliklerle sınırlı tutulmuşlardır. Sadece boyutları değil taban oturumlarındaki sınırlamalarla bölgede planlı bir yapılaşma başlamıştır. Yayalar ve araç yolları ayrıştırılmıştır. Oluşturulan bu merkezin yapıldığı dönemde özellikle araç trafiğine kapatılma kurgusu gelişen otomotiv sektörü devleri tarafından eleştirilmiştir. Oluşturulan kamuoyu ile bu kararın değiştirilmesi çabalansa da başarılı bir sonuç elde edememişlerdir (Lang, 2007).

3.2.2 1965-1969 Arası Dönem

EPAD tarafından yapılan planlama doğrultusunda taban oturumu 24 x 48 boyutlarında olan yüksekliği 100 m ile sınırlandırılmış yüksek yapılar tasarlanmıştır. Bu kriterlere uygun olan Nobel Tower inşa edilen ilk ofis binası olmuştur. Mimar Jean de Mailly tarafından tasarlanan yapı, tasarımcısının uzun süre Amerika'daki gökdelenler üzerinde araştırma yapması ve Frank Lloyd Wright'ın Wisconsin'de (1950) yaptığı Johnson Gökdeleni'ne benzemesi nedeniyle 'Fransız yorumu ile tasarlanan Amerikan Gökdeleni' olarak nitelendirilmiştir (Lang, 2007).

Bu dönemde bölgenin aktif yaşama dâhil olabilmesi için sadece ofis yapılarının yeterli olmayacağı göz önünde tutularak ticaret fonksiyonuna sahip birimlerinde bölgenin içine dâhil edilmesi kararlaştırılmıştır ve bunun için ilk adımlar atılmıştır.



Şekil 3.6 1965 La Défense (www.ladefense.fr.)

3.2.3 1970-1973 Arası Dönem



Şekil 3.7 1970 La Défense (www.ladefense.fr.)

Fransa, 1970’li yılların başında önce büyük ekonomik bir dönüşüm yaşamıştır. Bu değişim sürecinin ardından ekonomisi hızlandırılmış bir büyüme içerisine girmiştir. EPAD ülkede yaşanan bu ekonomik gelişimleri göz önünde bulundurarak bölgenin gelişimi için yeni bir plan hazırlamıştır.

Bölge’nin iş merkezi olarak gelişimi göz önünde tutularak burada çalışan için ve bölgenin sahip olacağı fonksiyon dağılımını kontrol altında tutmak için konut alanları belirlenmiştir. Yapılan etüdler sonucunda bölgede 130.000 m² ofis alanı ihtiyacı olduğu belirlense de EPAD öncelikli olarak bölge için 6000 konutluk öncelikli olduğu bir plan tasarlamıştır. Yapılan etüdlere paralel olarak inşa edilen Asur, Fiat, Gan Kuleleri ile bölge artık yüksek yapıların simgesel duruşlarını sergiledikleri alan haline dönüşmeye başlamıştır.

1973 ekonomik krizi bu yapılaşmayı durdurmuştur. Yeni yapılan yapıların ilk yapılardan farklı bir planla anlayışına sahip olması ve üretim bedelinin yanı sıra bakım masraflarının da çok olması bu dönemde kriz döneminde yapıların durmasındaki temel etkindir.

3.2.4 1974-1977 Arası Dönem

1974 yılında La Défense Bölgesinde 600.000 m² ofis alanı bulunmaktadır. Bu alanın 100.000 m² boş büro alanı kalmasına sebep olduğu ekonomik kriz için çözümler üretilmeye çalışılmıştır. Buna paralel olarak EPAD indirimli satışlar yaparak kaynak sağlamaya çalışmasına rağmen 680 milyon franklık bütçe açığı ortaya çıkmıştır. Bu duraklama döneminde bölge yapısal nitelikte gelişimler durmuş ve mevcut potansiyeller kar amacı güdülmeden kullanılmak istenilmiştir.



Şekil 3.8 1974 La Défense (www.ladefense.fr.)

3.2.5 1978-1982 Arası Dönem

Yaşanan kısa süreli duraklama döneminin ardından bölge hızlı bir şekilde yapılanmaya girmiştir. Bu dönemde Başbakan Raymond Barre bölge için yeni önlemler alınması ve aktifleşmesini sağlayacak dinamikler oluşturulmasını sağlamıştır. La Défense bünyesinde 350.000 m² ofis alanı yapılması planlanmıştır. Ayrıca ticaret fonksiyonun da geliştirilmesi planlanarak bu dönemde 100.000 m² mağaza ve marketlerin olduğu bir yapılaşma yaşanmıştır. Avrupa'nın en büyük alışveriş merkezi olan "Quatre Temps" 1981 de bu yapılaşma sürecinin en önemli göstergesidir (EPAD,2008).

Yapısal gelişmelerin yanı sıra alt yapı yönünden de bu dönemde bölgeye önemli atılımlar yapılmıştır. Özellikle La Défense 'ın ulaşılabilirliğini arttırmak için mevcut yollarda iyileştirme yapılmış ve otoyollardan bağlantılar sağlanmıştır. Bölgenin aktifini arttırmak için Bayındırlık Bakanlığı buraya taşınmıştır



Şekil 3.9 1978 La Défense (www.ladefense.fr.)

3.2.6 1983-1992 Arası Dönem



Şekil 3.10 1983 La Défense (www.ladefense.fr.)

La Défense'in tutarlılığını gösteren yüksek ve sembolik bir yapı yapma fikri büyük bir amaç olmaya başlamıştır. Bu yüzden EPAD tarafından tarihi aksın tamamlanması için bölgede bir yapı tasarlanması planlanmış ve bundan önce bu alan için yapılan projelerin yapımından vazgeçilerek yeni bir yarışma açılmıştır. 424 projenin katıldığı yarışmayı az bilinen bir mimar olan Johann Otto von Spreckelsen'in projesi açıklığı ve simgesel gücü sayesinde kazanmıştır. İçi oyuk bir küp, bir perspektifin bittiği aksın sonlandığı yeri sembolize etmiş ve açık bir pencere göstererek bu tarihi aksın sürekliliğini simgelemiştir. Resmi olarak 14 Temmuz 1989'da, Fransız Devrimi'nin 200. yıl dönümü ve G7 zirvesi sırasında açılan yapı bu dönemin başrol oyuncusu olmuştur (EPAD,2008).

Grande Arche ile başlayan yeni nesil yapılar bu dönemde ortaya çıkmıştır. Yapı sektöründeki malzeme, üretim tekniklerinin kullanılması sayesinde önceki nesil yapılarda karşılaşılan sorunlar göz önünde tutularak ortaya çıkan tasarım anlayışı, bölgenin görsel açıdan farklılaşması neden olmuştur.

Bu dönemde kurumsal firmaların bölgede kendileri için merkez almak/yapmak istemeleri bölgenin altın dönemini yaşanmasına neden olmuştur. Birinci dönem yapıları gelişen teknoloji ve yaşam şartlarına göre renovasyon geçirmeye başlamıştır. Bu yenileme süreci de bölgenin yaşantısına olumlu etkiler sunmuştur. Yapılan yeni yapılar ve yenileme projeleri ardından bölgedeki ofis alanı 2.000.000 m²'yi geçmiştir. Bu yapılaşmayı kontrol altında tutmak ve bölgede yaşayan, çalışan, ziyarete gelenlere konforlu ve kullanışlı mekân sunmak için yeni park alanlarıyla bölge desteklenmiştir.

Bölgenin geldiği mevcut durum göz önünde tutularak ulaşım ağı bu dönemde tamamen çözüme ulaştırılmıştır. Aktarmalı ulaşımın yerine metro ağıyla direk ulaşım sağlanmıştır. Ayrıca bölgeye ulaşım için karayolu tercih edenler için belirli noktalara otopark alanları yapılmıştır.

3.2.7 1993-1997 Arası Dönem

La Défense Bölgesi için ikinci kriz dönemi olarak da bilinen bu dönemde ilk krizdeki gibi büyük etkileri olmamasına rağmen önceki kriz göz önünde tutularak yeni yapılaşmaya gidilmemiştir. Bu dönemde La Défense Bölgesi sahip olduğu potansiyeli koruma ve gelişen teknolojik şartları bünyesine adapte etmekle geçirmiştir. Bölgede bulunan ticari, iş ve konut fonksiyonlarının birbirleriyle olan ilişkileri kuvvetlendirilmiştir. Dijital teknolojinin gelişmeye başlaması kendini göstermiş ve bölgedeki yapılar bu teknolojiye direk uyum çabası içerisinde girmiştir (EPAD,2008).



Şekil 3.11 1983 La Défense (www.ladefense.fr.)

3.2.8 1998–2004 Arası Dönem

Yeni nesil binalar ve gelişen teknoloji göz önünde bulundurulduğunda bölgede yenileme görmemiş yapılar için değişimin başladığı dönemdir. Ayrıca bölgede yeni yapı yapmak isteyen kuruluşlar 150.000 m²'lik ihtiyaç programı oluşturmuşlardır. Bu programı olumlu karşılayan EPAD geleceğin Dünya İş Merkezi'ni kurmak için yeni bir planlamanın ilk adımları bu dönemde atılmıştır (EPAD,2008).

Ayrıca bölgenin aktif yaşama dâhil edilmesi için sanatsal, kültürel ve sosyal etkinliklerin düzenli bir şekilde yapılmaya başlanılmıştır. Bunun için alt birimler oluşturulmuştur.



Şekil 3.12 1998 La Défense (www.ladefense.fr.)

3.2.9 2005-2015 Arası Dönem

2005 yılına geldiğinde EPAD bölge için ek bir planlama hazırlanmıştır. Bölgenin yeni dönemde tam anlamıyla dünya iş merkezine dönüşmesi için girişimlerine başlamıştır. Hazırlanan bu yeni plan doğrultusunda bazı yapıların iyileştirilmesine başlanılmıştır.

Bölge için 2013 yılında bitirilmesi planlanan 300.000 m² yeni ofis alanı ve 1400 dairelik bir yenileme projesi yapılmıştır. Ayrıca ulaşım araçlarının güçlendirilmesi ve yaya platformlarının zenginleştirilmesi de proje bünyesinde planlanmaktadır. Bu hedef doğrultusunda 10'dan fazla yüksek bina inşaat halindedir. 185 m. yüksekliğindeki Valode ve Pistre'nin T1 kulesi, Christian De Portzamparc'ın Socere Generale için tasarladığı Granit ve Generali Kulesi, proje CB22, Ata'2, Carpe Diem bölgede yapılan binalardan bazılarıdır.



Şekil 3.13 2005 La Défense (www.ladefense.fr.)

Sadece yapısal ölçekte değil ulaşım ağında, park alanlarında, metro ağında eklemeler ve düzenlemeler yapılarak bölgenin sahip olduğu bütünlük ve ulaşabilirlik arttırılmak istenilmektedir. Bunun yanı sıra çağdaş kent kimliği göz önünde tutularak engelli insanların kullanılabilirliğini arttırmak için özel önlemler alınmaktadır.

3.3 La Défense Bölgesindeki Yapılar

La Défense bölgesinde bulunan yapıların gelişim süreci EPAD tarafından;

- 1- Birinci nesil yapılar
- 2- İkinci nesil yapılar
- 3- Üçüncü nesil yapılar
- 4- Yeni nesil yapılar

olmak üzere 4 sınıfa ayrılmıştır.

3.3.1 Birinci Nesil Yapılar

1958'de EPAD tarafından bölgeyi canlandırmak için tasarlanan yapılardır. Bölgede bulunan 25.000'in üzerinde insanın yaşadığı alan, birkaç yüz endüstri binası bu kamusallaştırma bünyesinde yer almıştır (Erdoğan, 2004).

La Défense kurulurken bölgede yapılacak yapıların mimari bir dili olması istenilmiştir. Bu yüzden 1964 yılındaki ilk nazım imar planında, yapılacak tüm ofis kulelerinin aynı kurallara göre tasarlanması kararlaştırılmıştır. 1964 nazım planına göre bölgede 850.000 m² ofis alanı, 5000 konut ve bazı ticari fonksiyonlar planlanmıştır. Birinci nesil yapılar, nazım imar planının öngörüsü doğrultusunda aynı boyut, yükseklik ve inşaat alanına sahiptir. 42 m'ye 24 m taban alanı, 100 m yüksekliğe ve 30.000 m² inşaat alanı kriterleri üzerinden inşa edilmiştir.

1964 yılında nazım planı doğrultusunda bölgenin etrafı konut birimleri ve taşıt yolu ile çevrelenen iki dizi 100 metrelik gökdelenler inşa edilmiştir. Birinci nesil yapıların tasarım kriterlerine sahip ilk ofis binası Nobel Tower olmuştur. Bu dönemde yapılan yüksek yapıların kat planları açık ofis şekilde düşünülmüştür. Genellikle şeffaf cam cephe tasarımlarının örneklerinin görüldüğü bu dönemde, kullanıcılar ses, ısı yalıtımının eksikliğinden şikâyetçi olmuşlardır.



Şekil 3.14 Nazım Plan Çalışması Maketi (www.skyscrapercity.com)

Bu nesil yapılara örnek olarak Nobel (şu anda Nexity RTE), Europe, Aurore, Atlantiqué, Credit Lyonnais (şu anda Opus 12) kuleleri gösterilebilir. CNIT binası bölgedeki çekim gücünü arttırması ve ilk dönemi başlatması nedeniyle bu dönemin genel özelliklerini taşımamasına rağmen en önemli yapısından birisi olmuştur.

3.3.1.1 CNIT

Bölgede ilk yapılan binadır. Mimarlar Bernard Zehruss, Robert Camelot ve Jean de Mailly tarafından 1950 yılında tasarlanmıştır. Yapıldığı dönemde aykırı mimarisi ile ön plana çıkan CNIT Binası sergi binası olarak tasarlanmıştır. 1958 yılında oluşturulan nazım planı karakteristiğine uyum göstermemiş olmasının nedeni olarak daha önce yapılmış olması gösterilmektedir.

Mimar Jean de Mailly, 50 metre yüksekliğindeki tonozlu tavan, bir eşkenar üzerinden tasarlanmış 218 metre uzunluğundaki kenarlarıyla üçgen formadaki yapı, 220 metre gibi rekor açıklığa sahiptir. Bu formu tamamlayan kabuğu sadece üç puan tarafından desteklemiştir.

Yapıldığı dönemde sadece sergi fonksiyonu olan yapı, geniş galerilerden oluşmaktaydı. Zaman içerisinde yapının yeteri kadar kullanılmadığı göz önünde tutularak ek fonksiyonlarla zenginleştirilmiştir. Ayakta duran mimarisine saygı duyularak sadece cephedeki dış elemanlarının sökülmesine rağmen, planlama olarak tamamen yeniden yapılandırılan bir yapı olarak kapılarını 1989'da açmıştır. Yeni Endüstriler ve Teknolojiler Merkezi” olarak yeniden adlandırılarak, konferanslar, ileri teknoloji hizmetler, çeşitli ticari işletmeler ve otel donanım şirketleri için önemli bir merkez haline dönüşmüştür.



Şekil 3.15 CNIT (EPAD,2008)

Fakat esasında avangart ve adapte edilebilen CNIT büyük bir renovasyon egzersizine doğru ilerlemektedir. Sahibi Unibail-Rodamco, binanın 50. yıldönümü şerefine bir değişiklik yapmaya karar vermiştir. CNIT konferans odaları ve sergi alanı sunmaya devam edecektir. Çok geniş bir iç bahçeye açılan ofisler, sosyal bir çalışma alanına dönüşecektir. Üstgeçitler ve merdivenler farklı kotlara ulaşım olanağı sunacaktır. Sonuç olarak, doğal ışığın optimum yayılımını sağlamak için özel bir emek harcanacaktır. Yeni ticari alanlar yaratılacaktır.

The Grande Arche komşu olan CNIT Binası La Défense yaya aksına konumlanmıştır. Önünde metroya giden iki adet merdiven bulunmaktadır. Farklı kotlardan yapıya olan yaya ulaşımının yanı sıra kabuğun içinde yükseklik ve ortasında bulunan galeri ile görsel iletişim ve yaya akışı yönlendirmektedir.

La Défense aksının sonunda bulunması nedeniyle özellikle Grande Arche'ın yapımından sonra üstlendiği misyon artmıştır. Yapıldığı dönemde sanatsal etkinliklerin merkezi olan yapı günümüzde ek fonksiyonlara sahip olması nedeniyle kullanıcı kimliği artmıştır. Metro ile olan direk bağlantısı ile ulaşım kolaylığı olan yapı Grande Arche önünde yapılan etkinliklerle birebir ilişkili durumdadır. Yapının önünde bulunan metro bağlantıları sayesinde kentin farklı noktasında gelen insanlar öncelikli olarak CNIT ve Grande Arc 'ın kesişim arasındaki alanda bölgeye dahil olmaktadır. Ayrıca La Défense yaya aksına cephesi olan bölümde bilgilendirme birimleri, postahane... vb. birimlerin bulunması yapının dışarıda ve içeride aktif kullanılmasına neden olmaktadır.

3.3.1.2 Nobel (RTE)

Mimar Jean de Mailly tarafından tasarlanan yapı, tasarımcısının uzun süre Amerika'daki gökdelenler üzerinde araştırma yapması ve Frank Lloyd Wright'ın (1950) yaptığı Johnson Gökdeleni'ne benzemesi nedeniyle 'Fransız yorumu ile tasarlanan Amerikan Gökdeleni' olarak nitelendirilmiştir. 1966 yılında kullanıma açılan yapı Fransa'da cephesine uygun cam üretilmemesi sonucu tüm camların Amerika'dan gelmesine rağmen 13 ay gibi kısa sürede tamamlanmıştır.

Amerika'daki yüksek yapıların kültüründen esinlenerek bunu Fransız esintileriyle yeniden yorumlarken paraleliped'lik formun kabalığını yumuşatmak için yapının köşelerini yuvarlatarak yeni bir form oluşturulmuştur.



Şekil 3.16 Nobel (RTE Nexity) Binası yeni hali (EPAD,2008)

Birleştirilmiş panellerden oluşan perde cephe özel olarak Jean Prouve tarafından tasarlanmıştır. Strüktür tasarımı sırasında yeni gelişen çerçeve sistem göz önünde tutularak pencere ve kaplamalara zarar vermeden özgürce hareket edebilen tamamen metal bir

strüktürden oluşturulmuştur. Asansör ve merdiven şaftlarını içeren merkez beton çekirdek, yapıyı daha rijit hale getirmektedir. 1000 m² net kullanım alanına sahip olarak tasarlanan katlarda kablolar ve prizler zemin içinde yapılmış ve duvar bölmeleri kolayca değiştirilebilir şekilde düşünülmüştür. Paris'teki ilk 28 katlı gökdelen inşa süresiyle de ön plana çıkmıştır. Merkez çekirdeğinin 105 m'ye yükselmesi sadece 6 ay sürmüş ve strüktür 7 ayda tamamlanmıştır.

La Défense yaya aksı üzerinden yapıya bir geçiş hattıyla ulaşılmaktadır. Önünde bulunan meydan aktif olarak kullanılabilen ve vakit geçirilebilen bir özelliğe sahiptir. Burada bulunan kentsel donatılar sayesinde sadece bir geçiş alanı değil kamusal alan kimliğine sahip bir mekân özelliği bulunmaktadır. La Défense aksı ile kot farkı bulunmasına rağmen yaya aksına girişin olduğu bu mekân özellikle toplu taşıma olarak karayolunu tercih edenlerin kullandıkları bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.3.1.3 AIG (Aquitaine)

EPAD tarafından tasarlatılan ilk dönem yapıların önemli örneklerinden biridir. Aquitaine Grup için Xavier and Luc Arsene-Henry and Bernard Schoelle tasarlan yapı, 24 m x 48 m ebatlarında 115 m. yüksekliğindedir. Çekirdeğinin merkezde olması ve açık ofis anlayışı ile ilk dönem yapılarının özelliklerini taşımaktadır.

Işığı ve camın koyu şeritleriyle kontrastı yakalayan, elmas şekilli köşeleriyle beyaz betonun yük taşıyan uzun direkleriyle öne çıkan bir cephe geliştirilmiştir. Buna rağmen yapıda çalışanlar için konforsuz bir çalışma ortamına sahip yapı, yenileme projesinde azaltılmış pencereler ve ses yalıtımı ile çalışanlara konforlu bir çalışma alanı oluşturulması sağlanmıştır. Ayrıca bünyesinde sauna, dinlenme alanları, spor aktivitelerinin bulunduğu bir alan tasarlanarak çalışanlar için yeni bir yaklaşım sağlanmış ve çalışanlara yönelik bir yapı haline dönüştürülmüştür. Bu ek fonksiyonlar sayesinde yapının kulacılarıyla ilişkisi arttırılmıştır.

La Défense yaya aksı üzerine bir bağlantı yoluyla ulaşılan yapının önünde yeşil bir alan bulunmaktadır. Yapının çevresindeki yapıların da kullandığı bu ara aksta yaya ulaşımının ortasında bulunan bu yeşil alan kent donatılarıyla bir bütün oluşturmuştur. Bu özelliği sayesinde yaya yolu olmaktan çıkarak duraklama alanı olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.17 AIG (Solda) ve Residence Lorraine (Sağda) (EPAD,2008)

3.3.1.4 Residence Lorraine

EPAD tarafından ilk etap projelerinden olan Residence Lorraine'nin La Défense bölgesindeki ticaret fonksiyonunu desteklemek için tasarlanan konut fonksiyonlu yapılarıdır. 1969 yılında Robert Camelot ve Jean-Claude Finelli tarafından tasarlanan yapı, EPAD'nın bölge için oluşturduğu nazım planı doğrultusunda oluşturulan kare form tasarım kriterlerine uygun olarak tasarlanmıştır. Bölgedeki ofis fonksiyonlu yüksek yapıların aksine 4 katlı olarak tasarlanan yapı insan ölçeğinde algısıyla ön plana çıkarmaktadır. Yapının altındaki yaya geçirgenliğini sağlayan sirkülasyon alanları ve ortasında bulunan avluyla iş merkezi bir bölgede yaşam alanı oluşturulmak istenilmiştir.

Mimar Robert Camelot balkonların arkasını kapatmak için seçtiği cilalı kumtaşının karartısına karşın açıkça dayanan açık renk boyanmış ve yalın betondan yapılan galeriler kurmuştur. Uzun yatay sıraların bu ön yüzüne 112 konut yapılmıştır. Ayrıca cephelerindeki farklı tasarım anlayışı da tek düze bir tasarım anlayışını önlemektedir.

La Défense yaya aksı üzerinde bulunan yapının önünde yeşil alan ve kent donatıları bulunmaktadır. Ayrıca yanlarındaki bağlantı akslarının da bu kimliği koruması nedeniyle yapının çevresi toplum tarafından aktif olarak hem geçiş alanı hem de duraklama alanı olarak kullanılabilir. Ayrıca yapının ortasında bırakılan avlu sayesinde yapı kullanıcılarına ait yarı kamusal bir mekânın varlığından da söz etmek mümkündür.

BİRİNCİ NESİL YAPILAR

Bina adı	Fonksiyonu	Bina Formu	Kamusal Alan İlişkisi
CNIT	* Yapıldığı dönemde sergi salonu olarak kullanılmıştır. * Sahip olduğu geniş alanlar nedeniyle otel, alışveriş merkezi fonksiyonları eklenmiştir. * Yakın dönemde iç avlulu ofis alanları ve bunların kullanabileceği avlulu konut alanlarının yapılması planlanmaktadır.	* 50 m yüksekliğindeki tonoz tavan, bir eşkenar üçgen olarak tasarlanmıştır. 218 m uzunluğundaki kenarlarıyla üçgen form zeminle 3 noktada birleştirilmiştir. * Kabuk tamamen betondan oluşturulmuş ve zeminle birleşme noktalarında çelik punalar kullanılmıştır. Yapının kabukla yer arasında kalan bölümü cam cephe olarak düşünülmüştür. * Eklenen fonksiyonlara paralel olarak dış cephe değiştirilmiştir. Kabukla hemyüz cam cephelerin yanı sıra kabuktan çıkan cam kütleler oluşturulmuştur. Buna rağmen kabuğun formuyla ilgili bir değişiklik yapılmamıştır.	
Nobel (RTE)	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* İlk dönem yapılan genel özelliği olan 24 x 48 boyutların dikdörtgen bir yapıdır. * Dikdörtgen formdan doğan köşelerindeki sivri hatlar yuvarlatılarak paralelepiped'lik bir form elde edilmiştir. Cam cephe elemanı ön plana çıkmaktadır.	
AIG (Aquitaine)	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır. * Yenileme çalışmalarının ardından yapıya çalışanlar için sosyal imkanlar sunan mekanlar (sauna, fitness ..vb.) eklenmiştir.	* İlk dönem yapılan genel özelliği olan 24 x 48 boyutların dikdörtgen bir yapıdır. * İşçi ve camın koyu şeritiyle kontrastı yakalayan, elmas şekilli köşeleriyle beyaz betonun yük taşıyan uzun direkleriyle oluşturulmuş bir cepheye sahiptir.	
Residence Lorraine	* Konut binası olarak kullanılmaktadır.	* İlk dönem yapılan genel özelliği dikdörtgen forma uygun tasarlanmıştır. Aynı zamanda dikdörtgen olarak boşaltılan bir iç avlusu bulunmaktadır. * Tek düzeliği bozan cephe tasarımı balkonlarla sağlanmıştır. Balkonların arkasını kapatmak için cilalı kum taşı karartmaları kullanmıştır.	

Şekil 3.18 La Défense 1. Nesil Yapıları

3.3.2 İkinci Nesil Yapılar

1970'lere gelindiğinde EPAD'ın oluşturmuş olduğu 1964 nazım imar planı, gelişen yeni sistemin gereksinmelerini karşılamak için yeterli görülmemiştir. Bölgede hedeflenen ofis alanı 850.000 m²'den 1.600.000 m²'ye yükseltilmiştir. Ayrıca tek tip yapı tipi yerine Fiat Kuleleri gibi 184 m. Yükseklikte, 44 katlı, 100.000 m² inşaat alanlı sahip kuleler oluşmaya başlamasına rağmen bu hızlı ilerleyiş 1973'de oluşan ekonomik kriz sebebiyle gelişim yavaşlamıştır. 4 yıl boyunca tek bir ofis binası bile satılamamıştır.

Yaşanan bu ekonomik kriz sebebiyle EPAD'ın indirimli satışlar yaparak kaynak sağlamaya çalışmasına rağmen 680 milyon franklık bütçe açığı ortaya çıkmıştır. Cumhurbaşkanı Francoise Mitterand'ın döneminde, desteğiyle yapım süreci hızlanmıştır. İlk aşamada 800 hektarlık alana 800.000 m²'lik büro, 5000 konut ve 500.000 m² ticaret alanı olarak planlanan bölge 2 milyon m²'yi geçmiştir (Barkul,1999).

1970'lerdeki büyüme sırasında çalışanlar, büyük kuleleri, geniş ve kişisel olmayan açık-plan ofis sistemleri, sürekli dolaylı aydınlatmaları, ses yalıtımı sorunları ve sorgulanabilir hava sirkülasyonunu rahatsızlıklarını dile getirmiş ve konforlu bir çalışma ortamı bulunmadığını belirtmişlerdir. Bu yüzden ikinci nesil yapılarda çalışan rahatsızlıkları göz önünde tutularak değişimler gözlenmeye başlamıştır. Kare form ve ortasındaki çekirdek yerine daha bölüntülü ve güneş ışığından daha fazla faydalanmayı sağlayacak tasarım arayışları ön plana çıkmaya başlamıştır. Ayrıca açık ofis yerine ya kapalı ya da bölüntülü ofis sistemine dönmeye başlamıştır.

Bu nesil yapılara örnek olarak Fiat (şimdi Areva), Gan, Asur... vb. gösterilebilir.

3.3.2.1 Axa (Assur/CB31)

Pierre Dufau, Stenzel ve Jean-Pierre Dacbert tarafından 1974 yılında tasarlanmıştır. Yapıldığı dönemde birinci nesil yapıların 100 m yüksekliği göz önünde tutulduğunda 193 m yüksekliğiyle bölgenin hâkimi bir yapı kimliğine sahipti. UAP tüm çalışanlarını bir alana ve iş aktivitelerini bir yapıda gerçekleştirmek istemesi 65 000 m² bir ofiste çalışma gereksimini beraberinde getirmiş ve bu doğrultuda bir yapı tasarlatılmıştır.

Çalışan şikâyetleri göz önüne tutularak başlayan mimari tasarım arayışlarının gözlemlendiği bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. 3 kollu yapı çalışanların günışığından maksimum faydalanmasını ve farklı görsel manzara yakalamak için tasarlanmıştır. Yapıldığı dönemdeki

teknolojik şartlar göz önüne alındığında yapıda bulunan 13 mal ve doküman asansörü tekil bir firmanın kullanımı sırasında personel asansörlerinden daha fazla önem taşımıştır. Günümüze gelindiğinde değişen teknoloji ve gereksimler göz önünde tutularak AXA kulesinin bir yenileme programına girmesi kaçınılmaz hale gelmiştir.

CB31 diye yeniden adlandırılan AXA kulesi yenilenmesi sonucu, yapının bildiğimiz halinden şaşırtıcı derecede farklı bir yapı ortaya çıkarılmıştır. Şu anki 3 bölüm, kalın-kaba profili eğimli çatılarla ve farklılaşan yüksekliklerle bitirilecektir. Kütlelerden birini sağlamlaştırmak ve merkezde 220 m²'de sonlandırmak için merkez yapı tamamen güçlendirilmektedir. Ayrıca 3 koldan birisinin eğik yüzey haline dönüşebilmesi için belirlenen açıyla yıkımı yapılmış ve yükselecek kütle için yeni yüksek kolonlar yapılmıştır.

CB31'in bio-klimatik cephesi, tasarımı ve ekipmanı bina kullanım maliyetini istisnai bir şekilde düşürmektedir. Yüksek çevre kalitesini gösteren HQE standartlarını baz alan ve Fransız standardına sahip La Défense'teki tek yapı haline geleceği belirtilmektedir.

La Défense bölgesini çevreleyen karayolunu üzerinde yer alan yapı, bir köprü ile La Défense yaya aksına bağlanmaktadır. Burada üzerinde durulması gereken nokta bu köprü sayesinde yaya ulaşımı kesintisiz olarak varlığını devam ettirebilmekte ve La Défense yaya aksı üzerinde bulunan kamusal alanlardan yapının kullanıcıları rahatlıkla faydalanabilmektedir.



Şekil 3.19 Assur Eski Hali (Solda) ve Assur Yeni Hali (Sağda) (EPAD,2008)

3.3.2.2 Fiat (Areva)

Yapıldığı dönemde ismini Fiat'tan alan yapı '2001, A Space Odyssey' filminden esinlenmiş mimarisiyle bölgedeki diğer yapılardan ayrı bir kimliğe sahipti. Yönetmenin (Kubrick) eserindeki gibi cephe granit kaplama ve koyu cam pencerelerle şaşırtıcı derece modern görünüşle desteklenmiştir. Kulenin başka bir dikkat çekici noktası ise pencerelerin yerleşimleridir. Yüksekliğin etkisini azaltmak ve yerden bakıldığında kısa görünsün diye yapının mimarları (Skidmore ve SOM) yerden yukarı doğru daralan ve perspektif kurallarını arka plana iten açıklıklar tasarlamışlardır. Kulenin ikizi yapılması planlanmasına rağmen bunun yerine Total Binası'nın yapılması tercih edilmiştir.

Axa örneğinde olduğu gibi karayoluna komşu olan yapı bir köprü ile La Défense yaya aksına bağlanmaktadır. Buradaki farklılaşan nokta ise bu ulaşımı sağlayan köprünün Maision De La Défense yapısı içerisinde oluşturulan bir boşluk sayesinde sağlanmış olmasıdır. Bu da farklı yapıların birbiriyle olan ilişkisini arttırmakta ve dolayısıyla kullanıcıların bu noktaları ortak kullanım alanları olarak görmesini sağlamaktadır.



Şekil 3.20 Fiat /Areva (Solda) ve Gan (Sağda) (EPAD,2008)

3.3.2.3 Gan

La Défense bölgesinin Paris girişinde bulunması sebebiyle hem coğrafi konum olarak önemli bir yere sahiptir. Champs Elyses Bulvarı'ndan görülebilir olması, yapıldığı dönemde uzun tartışmalara neden olmuş hatta kat sayısının azaltılması üzerinde yoğun tartışmalar olmuştur. Buna rağmen Başkan George Pompi'nin projeyi desteklemesi yeni bir dönem açılmasını sağlamıştır.

Yeşil cam cephesiyle ön plana çıkan yapı haç şeklindeki planıyla da kullanıcılarına kesintisiz manzara olanağı sunmaktadır. Son dönemde çevresindeki yapıların yenilenmeye başlanması yakın gelecekte Gan kulesinin de bu yenilenme sürecinin içine gireceğini göstermektedir.

La Défense yaya aksından geri çekilmiş olan yapının önünde bir metro çıkışı bulunmaktadır. Ayrıca önünde bulunan yeşil alan ve kent donatıları sayesinde duraklama noktası olarak karşımıza çıkmaktadır.

İKİNCİ NESİL YAPILAR

Bina adı	Fonksiyonu	Bina Formu	Kamusal Alan İlişkisi
Axa (Assur/CB31)	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* Bir merkeze takılmış 3 eşit koldan oluşmaktadır. * Yapılan yenileme projesiyle merkeze takılmış 3 kolun yüksekliği farklılaştırılmıştır. Kollardan birisi eğik yüzeyle tamamlanarak en yüksek kola ulaştırılmıştır, diğer bir kol ise kırılarak eğik bir yüzey sağlanmıştır. * Yapının cephesi gelişen malzeme teknolojisi göz önünde bulundurularak enerji korunumlu cam cephe olarak tekrar tasarlanmıştır.	
Fiat (Areva)	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* Dikdörtgen bir forma sahiptir. * Cephede granit kaplama ve koyu cam pencerelerle yapıldığı dönemde ezber bozan bir anlayışa sahiptir. Yapının cephelerin pencereler yüksekliği azaltacak bir şekilde perspektif yakalaması için her katta farklı bir boyut verilmiştir.	
Gan	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* İlk dönem yapılardan farklılaşarak farklı bakış açılarına ve güneşiği kullanımına izin vermek için haç formunda tasarlanmıştır. * Yeşil bir cam cepheye sahiptir. Sahip olduğu yükseklik ve haç formun ilişkisiyle ön plana çıkmaktadır.	

Şekil 3.21 La Défense 2. Nesil Yapıları

3.3.3 Üçüncü Nesil Yapılar

Bu dönem yarışma sonunda Grande Arche'ın bölgenin batısında inşa edilmesiyle başlayan dönemdir. (Erdoğan, 2004).

“3. Nesil” kuleler, kullanıcıların gereksinmelerine daha iyi cevap verecek bir modelden oluşmuşlardır. Kazanılan deneyimler sonucu birinci kuşaktaki gibi ofis alanlarının konforsuz ve sorunlu durumu çözüme kavuşturulmaya çalışılmıştır. Birinci ve ikinci kuşakta yapılan ofislerin ses yalıtım, havalandırma gibi sorunları sonucu bölgede 1976 yılında 100.000 m² boş büro alanı kalmasına sebep olduğu göz önünde tutularak tasarımlarda bu sorunlar çözümlendirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca ikincil kuşak yapıların kriz dönemindeki bakım maliyetleri de üçüncü kuşak tasarımlarını etkilemiştir (Barkul, 1999).

3. nesil yapıların karakteri tekil bir düzenden çıkarak daha dar ve farklı yüksekliklerdeki binalardan oluşmasıdır. Ayrıca gelişen teknolojiye paralel olarak kullanılan malzeme çeşitliliği de artmıştır. Tasarım kriterleri olarak özellikle gün ışığı kullanımı ön plana çıkmaktadır. Farklı karakteristikte ve biçimde kuleler oluşturulmuştur. Ortaya çıkan mimari çeşitlendirmeler teknoloji gelişimi ve çağın ofis kullanımı ile birebir ilişkilidir.

Bu nesil yapılara örnek olarak Pascal, Voltaire, Elf (Total) Kuleleri, Michelet Bölgesi'ndeki Kuleler gösterilebilir.

3.3.3.1 Grande Arche

Tete Defence'i planlamak yeni gelişmelerin zengin olduğu bir dönemde olmuştur. Bu dönemde birçok proje ve yarışmaya başlanmasına rağmen sonuç alınamamıştır. 1983'te François Mitterand bölgenin kendi büyük mimari projelerini içermesine karar verdi. 1969'da mimar Leah Ming Pei bölgenin girişine bir bina koyma fikrini sunmuştur. Bu düşünce ilk başta değerlendirilmemiştir ama ilerleyen dönemde La Défense'in tutarlılığını gösteren yüksek ve sembolik bir yapı yapma fikri büyük bir amaç olmaya başlamıştır.

La Défense aksını sonlandırmak için yapının bulunduğu alan hep göz önünde olmuştur. Emile Aillaud tarafından yapılan The Miroir (ayna) binası 1972'de EPAD tarafından başlatılan yarışmanın kazananı ve Valery biscard d'estaing tarafından 1980'de seçilen kristal şekilli ofis projesi kendi kutularında kalmıştır. Temmuz 1982'de EPAD yeni bir yarışma düzenlemiştir. 424 proje katıldığı yarışmayı ve az bilinen bir mimar olan Johann Otto von Spreckelsen'in projesi dikkat kazanmıştır. Proje açıklığı ve gücü sayesinde diğer projelerden farklılaşmıştır.

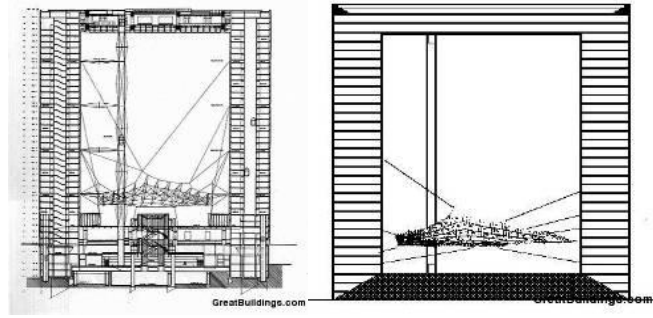
İçi oyuk bir küp bir perspektifin bittiği yeri sembolize edecek ve aynı zamanda açık bir pencere olarak bunu sürdürecekti. Ve gelecek 20 yıl boyunca ki tartışmaları ve her çeşit projeyi geri plana itmiştir.

Günümüzde bu binada, Çevre, Enerji, Sürdürülebilir Gelişim ve Uzaysal Planlama Bakanlıkları ve özel sektör ofisleri bulunmaktadır. Resmi olarak 14 Temmuz 1989'da, Fransız Devrimi'nin 200. yıl dönümü ve G7 zirvesi sırasında açıldı. Spreckelsen 16 Mart 1987'de işinin tamamlandığını göremeden ölmüştür.



Şekil 3.22 La Défense'a genel bakış (EPAD,2008)

Grande Arc kamusal alan sorgusu için verilebilecek en önemli örneklerden birisidir. Sahip olduğu farklı mimarinin yanı sıra yapının tasarım kriterleri sonucu aktif bir toplanma alanına dönmüş olması ve toplumla olan etkileşimi sayesinde ön plana çıkmaktadır. Ayrıca bu özellikleri desteklemek için yapılan etkinliklerde aktif olarak kullanılması günümüzde kamusal alan ve yapı ilişkisinin nasıl sağlanması gerektiğini gözler önüne sermektedir.



Şekil 3.23 Grande Arche Kesiti ve Görünüşü (www.skyscrapercity.com)

3.3.3.2 Les Miroirs

Henri La Fonta tarafından dizayn edilen Les Miroirs kuleleri üçüncü neslinin gelişine işaret etmiş ve insanlık ölçüleriyle mimari stilin dönüşünü çizmektedir. Ancak proje alanı verilen imar dolasıyla parçalı ve oturumu fazla olan yapının yüksekliğin 16 katı aşmadığı gerçeği tartışmasız olarak ortaya çıkmıştır. Les Miroirs kuleleri toplam 106.000 m² alanı kaplayan sekiz binadan oluşmaktadır. Bunların hepsi bir karenin ortasında sağda yer alan granit ve camdan yapılan büyük bir ekran gibi görünen kapıya bağlıdır. Karenin merkezindeki ve Deverne tarafından dekore edilmiş, restaurantlara ve park alanlarına uzanan silindir, asansör ve yürüyen merdivenlere giriş verilmiştir. Bloklar arası geçişi sağlayan köprülerle form ilişkisi kurgulanmış ve bütünsel bir etki yaratılmıştır.



Şekil 3.24 Les Miroirs (EPAD,2008)

La Défense'ı çevreleyen karayolunun belirlediği sınırın dışında yapı bir köprüyle La Défense 'a bağlanmaktadır. Azalan kütlesi ve bu kütlelerin birbiriyle ilişkisi nedeniyle oluşturduğu iç avlu kendi bünyesinde bir toplanma alanı oluşturmaya olanak vermiştir.

3.3.3.3 Pascaland ve Voltaire

La Fonta tarafından IBM Europe için tasarlanan Pascal kulesi köprüye bağlı olan iki binadan oluşmaktadır. Bu beklenmeyen şekil mimarın deneyimsizliği ile açıklanmaktadır. Nazım planı içinde gösterilen sitelerin dışını inşa etmek zorunda kalan ilk kişi olması mevcut deneyimlemelerin dışında bir tasarım yapmasına sebep olmuştur. Bu yeni kısıtlamaların dışında yaratıcı bir yüreklilikle geliştirilen, diğer birçok mimarın hayalini gerçekleştiren keskin açılarla işaretlendiği belirtilmektedir. Bu gelişme ön cephelerin bütün cam bırakılması ile tasarımı ilginç kılmaktadır. Bu pencereler Silobre granit panellerin dışında kalmaktadır. Beş yıl sonra La Fontan'ın aynı ruhla davrandığı Worms Bank için diğer iki binanın gelişimiyle bu işi takip etmeye fırsatı olmuştur. Bu yoldan görüldüğü gibi, soyut bir heykeli andıran dört gri binanın başarısına katkı sağlamışlardır. Onları içine alan Sqaire'nin dizaynı Piotr Kamalski tarafından fark edilmiştir.

La Défense'ı çevreleyen yola cephesini dönen yapı La Défense yaya aksını bakan cephesinde ön kısmında bir toplanma alanı oluşturmaktadır. Bu alanda yapıya yönlendiren yolların oluşturduğu keşişim alanları dışında kalan bölge yeşillik ve duraklama noktaları olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.25 Pascaland ve Voltaire Binaları (EPAD,2008)

3.3.3.4 Total Coupole (ELF)

La Défense bölgesinde bulunan yüksek yapılar arasında 187 m yüksekliğiyle en yüksek ve en bilinen yapılardan birisidir. 5 farklı kütleden oluşan yapı 53.000 m² cam cepheye sahiptir. Farklı yükseklikteki kütleler ve cam cephe sayesinde günışığını direk kullanılması hedeflenmiştir. Cephe rengi deniz mavisinden, metalik gri-maviye kadar değişebilen bir karakteristiğe sahiptir. Tasarımı, manzaraya bağlı kalma zorunluluğu sorgulayarak enerji koruma karakteri üzerinde durulan yapının litaratürdeki Avrupa ve Fransa'daki avangart mimari referanslarından birisi olarak girmesini sağlamıştır. En küçük iki kütle içinde atriumlar tasarlanmıştır.

La Défense'ı çevreleyen karayolunun dışında bulunan yapı La Défense yaya aksına bir köprü ile bağlanmaktadır. Bu bağlantıyı farklı kılan aks üzerinde bulunan Maison De La Défense yapısının kütlelerinde oluşturulan boşluktan geçilerek ulaşıyor olmasıdır. Bu durum yapıların birbiriyle ve kullanıcılarla olan etkisini farklılaştırmaktadır. Ayrıca bu köprüden geçişin sağlanmasından sonra bulunan alanda metro çıkışının olması bu bölgede bulunan yapılara direk ulaşımı sağlamaktadır. Yapının önünde bulunan yeşil doku ve kentsel donatılar sayesinde duraklama alanı oluşturulmuştur.



Şekil 3.26 Total Binası (EPAD,2008)

ÜÇÜNCÜ NESİL YAPILAR

Bina adı	Fonksiyonu	Bina Formu	Kamusal Alan İlişkisi
Grande Arche	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır. Ayrıca bünyesinde kamu birimleri de bulunmaktadır.	* Küp bir forma sahip olan yapının içi aksı simgelemek için yine bir küple boşaltılmıştır. * Formunun parçası olarak oluşturulan merdivenler ile iç kısmı akstan kot farkıyla ayrıştırılmıştır.	
Les Miroirs	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* Azalan katlı, parçalı bir forma sahiptir. Birinin aynı iki azalan kütleli formun birleşmesiyle oluşan yapı bu sayede içerisinde bir avlu oluşturmaktadır. * İki kütle arasında geçiş köprüleri yapılarak yapılar birbiriyle hem görsel hem de fonksiyonel olarak ilişkilendirilmiştir. * Cam cephe tasarlanmış ve köprüler de bu cepheye göre daha dolu olarak düşünülmüştür.	
Pascaland ve Voltaire	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* Paralelkenar ve Eşkenar yamuk formların ilişkisinden oluşturulan bir kompleks olarak tasarlanmıştır. * İki kütle arasında boşluk bırakılarak ve yaya aksında kullanılan geçiş köprüsü sayesinde yapılar birbiriyle hem görsel hem de fonksiyonel olarak ilişkilendirilmiştir. * Granit olarak tasarlanan cephede oluşturulan camların lineerliği ile bir farklılaşma sağlanmaya çalışılmıştır.	
Total Coupole (ELF)	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* Yüksekliği az olan iki kütle ve kademeli yükselen 5 kütleli oluşmaktadır. Tüm kütleler birbiri içerisinde tamamlanır şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca bütünsel etki bırakmak için dış uç birleşimlerinde kısa köşeler oluşturulmuştur. * 53.000 m2 alana sahip cam cepheye sahiptir. Cephe rengi deniz mavisinden, metalik gri-maviye değişebilen bir karakteristiğe sahiptir.	

Şekil 3.27 La Défense 3. Nesil Yapıları

3.3.4 Yeni Nesil Yapılar

2000 yılından beri, La Défense'daki mimarinin çözümlemesi gereken başka bir kriter ortaya çıkmıştır. En eski yapılar hızla yarışan Avrupa ölçeğinde kullanılmaz olmuş, yenilenmeleri gereksimini ortaya çıkmıştır. Yeni kulelerde ise, yeni çevresel kriterleri dikkate alınmaya başlamıştır. 2000'li yıllardan itibaren bütün kuleler, La Défense'ı sürdürülebilir mimaride lider yapmak için, yüksek çevresel kaliteyi sağlayan Fransız standardı olan HQE'yi sağlamalı hatta ilerletmesi söylemiyle tasarlanmaya başlanmıştır.

Ayrıca yeni nesil binaların gelişen teknoloji ve bölgenin kimliği ile orantılı olarak çevreleriyle ilişkileri de ön plana çıkmaktadır. Bunun yanı sıra La Défence yaya aksına bağlantıları 3. dönem yapılarının karakteristliğine uygun şekilde devam etmektedir.

Yapılar farklı kütle oranları ve malzeme kullanımlarıyla teknolojinin gelişimini de simgelemektedirler. Gelişen yapı üretim teknikleri ve malzeme kullanımı göz önünde tutularak form arayışları ve görsel farklılıklar ön plana çıkmaya başlamıştır.

Bu nesil yapılara örnek olarak Coeur Défence, La Pasific, SFR, EDF binaları verilebilir.



Şekil 3.28 La Défense'a genel bakış (www.skyscrapercity.com)

3.3.4.1 La Pasific

Pasific Kulesinin amacı Avrupa ile Güneşin Doğduğu İmparatorluk arasında bir bağ kurmaktır. Güneşin Doğduğu İmparatorluk, 4 ana başlık ile anlatılır. “Şehir Kapısı” arka planı huzur ve dinginliğe olanak sağlayan bir peyzaj sunar. Cephenin perde duvarı “Japon ve Avrupa Kültürlerinin birleşimi” ve “gelenek ve geleceğin birleşimi” olarak kağıt ve ahşap

kayan kapıları ile tipik Japon mimarlığını çağrıştırırken, üst geçit bir kavisli köprü olan Taikobash'ı hatırlatmaktadır. Yüksek dayanımlı beton, yeni inşaat yöntemleri gibi yapımı sırasında kullanılan teknik yenilikleri ilerisinde ve ötesinde Pasifik Kulesi nadir erişilebilen bir kapsamlılığa sahiptir.

Söylemini tasarımcı olan Mimar Kisho Kurukowa'nın mimari anlayışından alan yapı, mimarın kişiselliğini göstermekten öte, doğa ve mimari, teknoloji ve gelenek, farklı kültürler, tarih ve modern gün, soyutlama ve sembolizm arasında bir sentez olmasına inanan Kurukowa'yı yansıtır. Kurukowa her parçanın bütünü aynı özdeki parçası olduğunu ve koordine olmayan formların değişmez denklemlerden geldiğini inanmaktadır.

La Défense yaya aksını sınırlayan Grande Arche'dan sonra bulunan yapı, La Défense'a köprü ile bağlanmaktadır. Bağlantı yolu üzerinde yapının formuyla tanımlanan bir toplanma alanı oluşturmuştur. Bu alanda yeşil ve kullanıcıları için kentsel donatılar bulunmaktadır. Ayrıca La Défense'ı çevreleyen yolun üzerinde bulunan köprüsü ve kullanıcı üzerindeki bıraktığı etkisiyle ön plana çıkmaktadır.



Şekil 3.29 Pasific Binası (EPAD, 2008)

3.3.4.2 Tour SFR

Düz hatlı bir cephe ile desteklenen dairesel bir arkta oluşan cephe, La Défense mimarisinde “çepeçevre” olarak bilinen bir dönemi sembolize etmektedir. Bu model, Kupka ve Societe Generale gibi başka ilerlemelerle de takip edilmiştir. Fakat, bu yenilikçi görünüşün ötesinde ve üzerinde bina akıllı binalar olarak adlandırılan kommunikasyon ve bilgi teknolojileri ile başarılı bir şekilde entegre olabilmış ekonomik bir konsepte sahiptir. CNIT 'nin tonozlu çatısına cevap olarak mimarlar eğri bir yüzey tasarlamışlardır. Kule, fonksiyonları düşey dolaşımı ve kablolamayı bir araya getiren iki eş betonarme bloğun etrafında şekillenmektedir. Büyük bir sadelik barındıran cephe, düşey yivleri ile dikkat çeken cam bir kabuktan oluşmaktadır.

CNIT binasının hemen yanında yer alan yapı, Grande Arche ve CNIT arasında La Défense yaya aksına ulaşmaktır. Sahip olduğu konum itibarıyla yoğun olarak yaya sirkülasyonu ile birebire ilişkidir. Yapıyı La Défense bağlayan aksın üzerindeki yeşil alanlar ve karayolundan bölgeye bağlantıyı sağlayan köprülerin ulaşılabilirliği üzerinde olması kamusal alan kullanımı açısından ön plana çıkmasını sağlamaktadır.

3.3.4.3 Coeur Defence

Jean-Paul Viguier tarafından tasarlanıp 2001'de gerçekleştirilen Couer Défense projesi darlıkları ve yuvarlatılmış uçları ile karakterize edilen alışılmadık iki kule ve kuleler ile aynı tarzda inşa edilmiş minyatüre benzer 3 kısa binadan oluşmaktadır. Kocaman bir büyük “göbek”, atrium, binaları birbirine bağlamaktadır. Geniş alanlı giriş holleri, çeşmeler ve bahçe onu sanki şehir içerisinde bir şehir yaparak, çalışma mekânının gerçek bir yaşama mekânı olarak düşünülebileceğini ispatlamaktadır.

Yeni dönem yapıların arayışını simgeleyen yapı malzeme ve yapı üretim teknolojilerindeki gelişimi bünyesinde barındırmaktadır. La Défense Yaya aksına bakan bölümlerde 3 küçük blok yapılarak insan ölçeğinde tutulan yapının arkasındaki kuleleleri çevresindeki yapılarla yarışır bir biçimde tasarlanmıştır.

La Défense yaya aksı üzerinde olan yapı, farklı tasarım kriterleriyle öne çıktığı gibi yaya kullanımı açısından da farklılaşmaktadır. Aksın üzerinde bulunan yapıların alçak tutulması sayesinde insan ölçeğinde etkisi arttırılmıştır. Ayrıca yaya aksını hiza alarak zemin oturumunun yapılmış olmasına rağmen yaya aksı üzerine konsollarla ulaşılmıştır. Böylece aks üzerinde de yapının aks üzerinde de hissettirilmesi ön plana çıkarılmıştır. Yapının önünde

bulunan yeşil şeritlerde duraklama alanlarının görsel etkisinin yanı sıra yapıya yönlendirmek sağlamaktır. Bu sayede yapının önü gün içerisinde aktif olarak kullanılmaktadır.



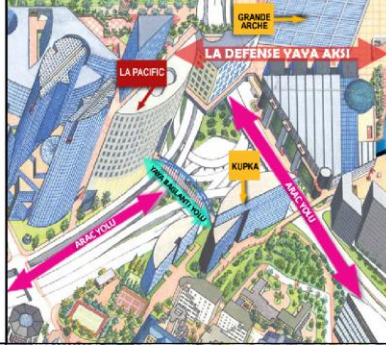
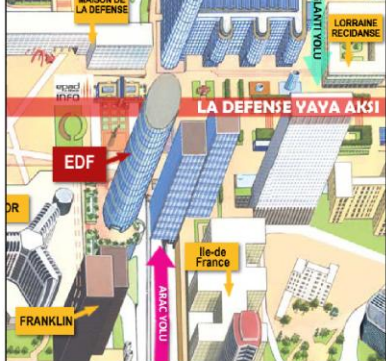
Şekil 3.30 SFR (solda) Coeur Defence (ortada) EDF (sağda) (EPAD,2008)

3.3.4.4 Edf

165 m yükseklikteki ve 40 kattan oluşan bu kule gerçek bir mimarlık başarısı olarak gösterilmektedir. 7 m uzunluk ve 32 m genişlik ile kule üstte alttakinden daha geniştir. Aslında, binanın 26 katında kuzey uçta konik bir şekil görülebilir. İlginç bir ayrıntı ise, konik boşluğun tepe noktası Grande Arche'n tavanı ile aynı yüksekliktedir ve meydan yönünde konumlanan giriş, 24 m çapında cam bir saçak ile vurgulanarak, yayalara bir koruma sağlamakta ve binaya otoriter bir hava vermektedir. Uygulamanın kurucularından Henry N Cobe'a göre, zamanında belirtilen *“Biz meydandaki durumunu reddetmeye çalışmayan bir bina tasarladık fakat bunu karşısında güçlü bir ifade ile doğrudan birleştirmeye çalıştık, La Défense Meydanı’nda.”* Söylemiyle reddetme ve kabullenme ikilemini barındırmaktadır.

La Défense yaya aksı üzerinde bulunan yapı, aksın sahip olduğu yeşil alan ve kentsel donatıları aktif bir şekilde kullanmaktadır. Ayrıca yanında bulunan yaya aksı da yeşil alan ve kentsel donatılarla desteklenmiştir.

YENİ NESİL YAPILAR

Bina adı	Fonksiyonu	Bina Formu	Kamusal Alan İlişkisi
La Pasific	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* Düz bir yüzeyle bir ark keşişimi ile oluşan bir forma sahiptir. Düz yüzeyde açılan geniş ve simgesel kimliği (şehir kapısı) savunulan bir alan boşaltılmıştır. Bu boşaltılan alan eğik yüzeye giderek iyice daraltılmış ve dikdörtgen bir geçit görünümünü almıştır. Yapıya araç yolundan ulaşımı sağlayan köprünün formu da bu eğik yüzeyden referans alınarak tasarlanmıştır. * Yapının ön cephesi ve boşatılan bölümü cam cephe tasarlanmıştır. Yapının eğrisel yüzeyi cam ve granit olarak tasarlanmıştır.	
SFR	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* Düz hatlı bir cephe ile desteklenen dairesel bir artkan oluşan cephe, La Défense mimarisinde "çepeçevre" olarak bilinen bir dönemi sembolize etmektedir. * CNIT 'nin tonozlu çatısına cevap olarak eğri bir yüzey tasarlanmıştır. Kule, fonksiyonları düşey dolaşımı ve kablolamayı bir araya getiren iki eş betonarme bloğun etrafında şekil almaktadır. Büyük bir sadelik barındıran cephe, düşey yivleri ile dikkat çeken cam bir kabuktan oluşmaktadır.	
Coeur Defence	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* Darlıkları ve yuvarlatılmış uçları ile karakterize edilen alışılmadık iki kule ve kuleler ile aynı tarzda inşa edilmiş minyatüre benzer 3 kısa binadan oluşmaktadır * 3 küçük blok yapılar insan ölçeğinde tutulan yapının arkasındaki kuleleri çevresindeki yapılarla yarışır bir biçimde tasarlanmıştır.	
EDF	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* 7 m uzunluk ve 32 m genişlik ile kule üstte alttakinden daha geniştir. Aslında, binanın 26 katında kuzey uçta konik bir şekil görülebilir. * Konik boşluğun tepesi Grande Arche'n tavanı ile aynı yüksekliktedir ve meydan yönünde konumlanan giriş, 24 m çapında cam bir saçak ile vurgulanarak, yayalara bir koruma sağlamaktadır. * Cam cephe olarak tasarlanmıştır.	

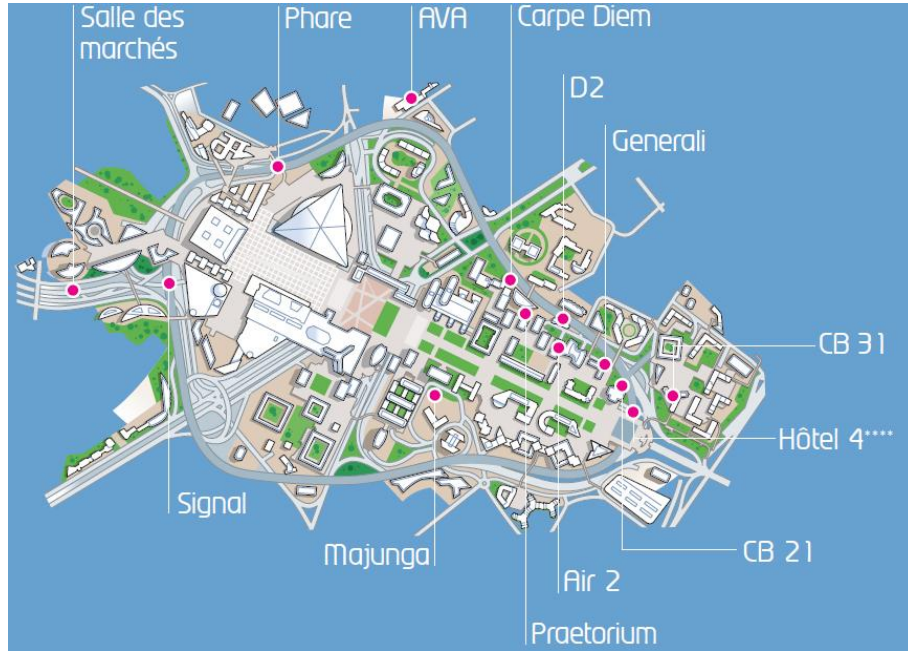
Şekil 3.31 La Défense Yeni Nesil Yapıları

Yapının adı	Yapıldığı tarih	Mimar
BELLINI	1967	Jean De MAILLY
NOBEL(RTE)	1966	Jean de MAILLY and Jacques DEPUSSÉ
AIG	1967	Xavier, Luc ARSÈNE-HENRY and Bernard Schoeller
RESIDENCE LORRAINE	1968	Robert CAMELOT and Jean-Claude FINELLI
AUORE	1970	Claude DAMERY, Pierre VETTER and Gilbert WEIL
EUROPLAZA	1972	Dufau, Stenzel Dacbert (B&B Architectes)
VISION 80	1973	Jean-Pierre JOUVE, Andrei FRIESCHLANDER, C. MAMFREDOS
CB31 (ASSUR)	1974	Pierre DUFAU, STENZEL and Jean-Pierre DACBERT
DEFENCE 2000	1974	Michel PROUX, Jean-Michel DEMONES and SROT
FIAT (AREVA)	1974	SKIDMORE and Associés (SOM New York)
GAN	1974	Wallace K. HARRISON and ASSOCIATES
ARIANNE	1975	Jean de MAILLY and Robert ZAMMIT
MANHATTAN	1975	Michel HERBERT and Michel PROUX
CES DES RENARDIERES	1976	Jacques BINOUX, Michel FOLLIASSON, ABRO and Henry KANDJIAN
SHOPPING CENTRE LES QUATRE TEMPS	1981	Jean DIMITRIJEVIC and Guy LAGNEAU (ATEA), Jean P. LENCLOS
LES MIROIRS	1981	Henri La Fonta
PLACE DE LA DEFENCE	1981	Henri La Fonta
ELYSEES LA DEFENSE	1982	Roger SAUBOT and François JULLIEN, Whitson OVERCASH
PASCALAND VOLTAIRE	1983	Henri La FONTA
SCOR	1983	Jean BALLADUR
LES PLATANES	1984	Georges ROPHÉ
MINERVE	1984	Arsène-Henry FRÈRES
AGF (PFA)	1984	Jean WILLERVAL
TOTAL COUPOLE (ELF)	1985	Roger SAUBOT and François JULLIEN, MENKES, WEBB, ZERAFÀ
SOFITEL LA DEFENCE (TOTAL GALILEE)	1986	Gino VALLE
ATOCHER (LE MICHELET/COFACE)	1985-1986	Michel ANDRAULT and Pierre PARAT
DESCARTES	1988	Fernando URQUIJO, Giorgio MACCOLA and Jean WILLERVAL
VOLTAIRE	1988	Henri La FONTA
CNIT	1980- 1989	Michel ANDRAULT, Pierre PARAT, Ennio TORRIERI and B. LAMY
TOUR SFR	1990	Michel ANDRAULT, Pierre PARAT and Ennio TORRIERI
LES COLLNES DE L'ARCHE	1991	Jean-Pierre BUFFI
LA PASIFIC	1992	Kisho KUROKAWA
ESCAPE 21	1994	Roland CASTRO
SOCIÉTÉ GENERALE	1995	Michel ANDRAULT and Pierre PARAT
EDF	2001	Cabinet PEI, COBB, FREED and Partners
COEUR DEFENCE	2001	Jean Paul VIGUIER S.A. d'architecture
NOTRE DAME DE PENTECOTE	2001	Franck HAMMOUTÈNE
OPUS 12	2004	VALODE & PISTRE
DEFENCE PLAZA	2004	SKIDMORE, OWINGS & MERRILL AND CABINET SRA
CBX	2005	Kohn PEDERSEN FOX Associates, Saubot ROUIT METGE
MAZARS (EXALTİSS)	2006	Bernardo FORT-BRESCIA, MIAMI ARQUITECTONICA, B.WILLERVAL
TOUR GRANITE	2008	PORTZAMPARC

■ otel, hizmet binası, okul, gösteri merkezi ■ ofis ■ alışveriş merkezi ■ ev ve residans

Şekil 3.32 La Défense Aksında Bulunan Yapılar

3.4 La Défense Bölgesine Yapılacak Yapılar



Şekil 3.33 La Défense’da yapılacak Binalar ve yerleri (www.skyscrapercity.com)

3.4.1 Praetorium

Reflet bölgesinde Dexia (CBX) kulesinin aşağı kısmında bulunan Praetorium projesi La Défense’da ofis binası tasarımında yeni bir evre başlatmayı hedeflemektedir. 10.500 m² taban alanı ve 1.150 m² açıklığı kolonsuz geçebilen insan ölçeğinde (37 m yüksekliği geçen 7 katlı-asma kat ve zemin kat dâhil) bir bina olacaktır. “Yeni ofis” konseptinin ön plana çıktığı proje tasarımın sahip olduğu boşlukları geniş cam pencerelerle ön plana çıkarması planlanmaktadır. Yapı doğal ışıktaki daha iyi görsel konfor, daha iyi ses yalıtımı ve havalandırma sağlamaktadır. Yıkılmış olan Bastik Binası’nın yerine yapılması planlanmaktadır.



Şekil 3.34 Praetorium (solda), CB21 (sağda) (EPAD)

3.4.2 CB21

La Défense ‘in doğu girişindeki Paris ve Courbevoie ile yüzleşen CB21 kulesi, tamamen bir renovasyona girmektedir. Ama yine de orijinal rengini ve narin silüetini yitirmeyecektir. Yüksekliği 180 m’den 230 m’ye arttırılacak ve dairesel bulvara bakışı sağlanacaktır. 42 ve 43 katlardaki açıklık (garden), Eiffel kulesinden Grande Arche’a kadar 180 derecelik bir manzara sunmaktadır. HQE sertifikalı kule sürdürülebilirlik üzerine tasarlanmıştır. Doğal ışık, hava kalitesi ve düşük enerji tüketimi ön sırada gelmektedir. Güneş panelleri, tuvaletlere sıcak su sağlamaktadır. İşin 2011’de bitmesi beklenilmektedir.

3.4.3 Majunga

Ariane kulesi arkasına yerleşen Mazunga, farklı mimarisinin avantajıyla ön plana çıkmaktadır. 235 m yüksekliğindeki yapı yan yana 3 blokmuş görünümü verse de bir bütün oluşturmak üzere tasarlanmıştır. Bu prensip kulenin nehir kıyısına bağlanmasına izin vermektedir. Aynı zamanda daha alçak seviyeye konumlandırılmış yeni bahçeye de bağlar ve yayaların her yöne hareketlerini kontrol altına almaktadır. Bloklar, güney tarafta ve cephenin bazı bölümlerinde açık alanlar oluşturmak için parçalanmıştır. Amaç, klima kontrol sisteminin bir parçası olacak olan dizili bahçeleri geliştirmek ve katların monotonluğunu bozmaktır.



Şekil 3.35 Majunga (solda), Air 2 (ortada), Tour Generali (sağda) (EPAD)

3.4.4 Air 2

Air 2 orijinal olarak 2 bağımsız proje olarak gelişmiştir. Aurore kulesinin yeniden inşası ve yeni bir bina inşası olarak ortaya çıkmıştır. La Défense’da 2 proje birden tek bir arsada yeniden başlatmak planlanmıştır. Air 2’de 5000 kişiye kadar insan barınacaktır. Ters koni şekli üst katların alt katlara göre fark edilir ölçüde geniş olmalarını sağlayacaktır. La Défense’ın kamusal alanları ve ring yolu arasında görsel açıklık sağlayan 3 yakın bağlantılı bölümü vardır. Çevresiyle tamamen entegre olan Air 2, zemin katlarda ticari ve sosyal aktivitelere sahiptir. Kat farklılıkları sayesinde nehir kıyısına bağlantılara sahiptir. Çevresel mükemmellik amaçlanarak, kısmen enerji tüketimine bakılarak tasarımcılar THQE almayı beklemektedir.

3.4.5 Tour Generali

Uluslararası mimarlık yarışmasında seçilen projede, Valode&Pistre sürdürülebilir gelişim ve yenilenebilen enerji üzerine bu projeyi tasarlamışlardır. Yarı saydam, yarı opak cephe sayesinde ısı kontrolü sağlanabilmektedir. Gece binayı havalandırmak için doğal havalandırma kullanılacak ve gündüz klima kullanımı sınırlandırılacaktır. Mimari etkisinin yanı sıra “Çan Kulesi”nden yükselen kulenin sivri tepesi rüzgâr tribünleriyle donatılacak ve elektrik üretecektir. Sonunda kulenin nitelikleri, yılda 3500 ton CO²’nin atmosfere salınmasını engellemiş olacak ki bu geleneksel binalardan %70 daha azdır. Kule 50 katlı ve kare plan üzerine oturacaktır. Bu tercih cephe gelişimi ve yüzey alanıyla ilgili optimum ilişkiye liderlik etmektedir. 90.000 m² ofis alanıyla Generali kulesi aynı zamanda bir oditoryum, birkaç tane klüp odası, yemek alanları ve kreşi bünyesinde bulundurmaktadır.

3.4.6 Carpe Diem

Farklı bir geometrik dil icat etmiş gibi görünen mimarisiyle, 45.000 m²’lik 31 katlı bu yüksek kule şimdiki France Telecom (Défense 2) binasının yerine gelecektir. Carpe Diem sürdürülebilir malzemeler kullanarak tasarımda yaratıcılıkla bağlanmaktadır. Cephede güneş ekranları, doğal havalandırma sistemleri, güneş panelleriyle çalışan su ısıtma sistemleri, düşük aydınlatma enerjisi... vb. unsurlar sayesinde sürdürülebilir mimari söylemi bulunmaktadır.

3.4.7 Tour 2

37 katlı D2 kulesi, şimdiki Bureau Veritas binasının yerinde yükselecektir. Bu büyük yıkıp-yeniden yapma projesi, şimdiki 7 kat yerine 50 kat civarında 50.000 m²’lik bir bina yaratacaktır ve bu yüksek çevre kalitesi kriterine uygun olacak şekilde tasarlanmıştır. 5

dünyaca ünlü mimar tarafından yapılan konsültasyonu takiben Anthony Bechu'nun projesi seçilmiştir. Form dışında kulenin metal balık ağı kaplaması %50 sağlamlık sağlamaktadır.

3.4.8 Sociate Generale Tranding Hall

Bu yapı 3500 tüccara ev sahipliği yapmak üzere düşünülmüştür. Granite kulesiyle Quatre Temps alışveriş merkezi arasındaki ring yolu üzerine inşa edilmektedir. Bu da birçok kamusal alanla gerçek bir bağlantı oluşturmaktadır. Ticaret salonu, kuzeyde kulelerle, doğuda yaya köprüsüyle, güneyde spor fonksiyonları ve yeşil alanla sınırlandırılmış olacaktır. Proje yüksek kalite çevresel yaklaşımın yanı sıra ayrı bir mimari tarz sunulmaktadır. 160 m uzunluğunda ve 35 m genişliğinde olan Ticaret Merkezi Esplanade'in üzerine 5 kat yükselecektir.

3.5 Büyükdere Caddesi ve Gelişim Süreci

İstanbul'un Avrupa yakasında bulunan Büyükdere Caddesi, Esentepe, Zincirlikuyu, Levent, Sanayi ve Maslak'tan geçip Hacıosman yokuşunda son bulan kentin en önemli akslarından biridir. Aksın sanayi alanları, toptancılar, merkez otobüs terminali, havaalanı, orman alanlarına ve Tekirdağ'a giden kıyıda yoğunlaşan ikinci konutlarla güçlü bağlantıları olduğu gibi, kendisini saran doku içerisinde, lüks konut alanları, alışveriş merkezleri ve finans merkezleri bulunmaktadır. Kentin iş merkezi olarak çevresinden bağımsız ve farklı bir gelişim göstermiştir. Ayrıca yapma çevre ile güçlü bağlarının bulunmasının yanı sıra, kent için hayati öneme sahip su havzaları ve orman arazilerinin bulunduğu kuzey kesimine doğru yönelmesi nedeniyle de önemi ve değeri büyüktür (Kaptan, 1993).

Büyükdere Caddesi'nin gelişim süreci daha iyi analiz edebilmek için ülkemizdeki planlama anlayışını incelemek gerekmektedir. Bunun içinde planlama stratejisinin mantığının iyi anlaşılması gerekmektedir. Suher'in (1996) belirttiği üzere; Planlama geçmişteki ve günümüzdeki verilerin ışığında geleceğe yönelik bir öngörü oluşturmaktır. Gelecek için kurgulanan planlama çalışmaları sırasında bu kurguyu oluşturabilmek için izlenilecek yol öncelikli olarak gerekli veriler toplanılmalıdır. Bu veri toplama sırasında geçmiş dönemden analizlerin yanı sıra mevcut durumda iyi irdelenmesi gerekmektedir. Böylelikle farklı bakış açıları yakalanabilir. Bu veriler ışığında alternatif çözümler üretilmeli ve bu alternatiflerin içinden uygun olan seçilmelidir. Ayrıca değişen şartlar gözünde bulundurularak seçilen alternatifin gelişimi ya da değişimi için kurgular üretilmelidir.

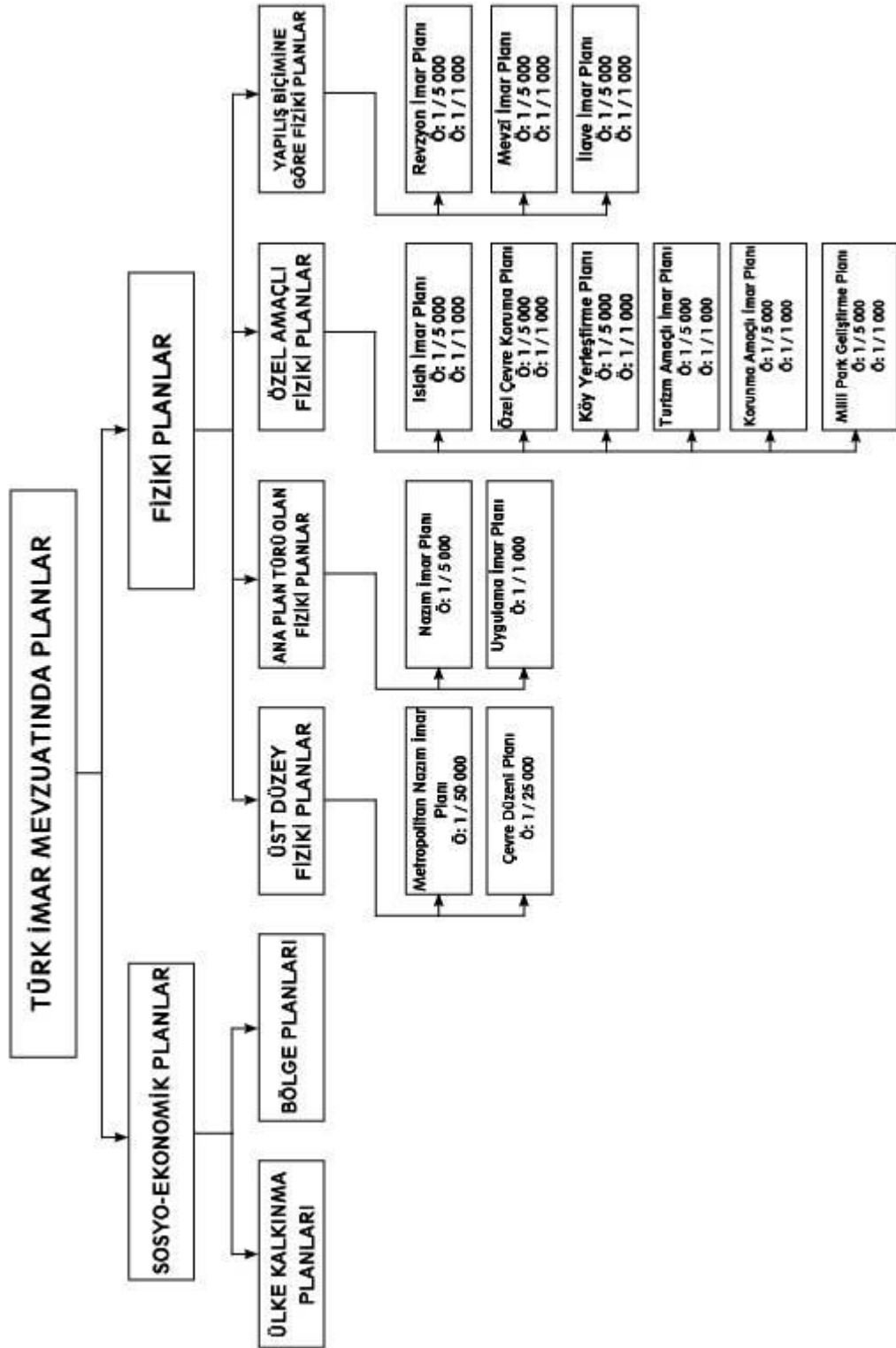
Ünal (1991), ülkemizdeki imar mevzuatını da kapsayan planlama anlayışını 4 ana başlıkta incelemektedir.

1- Ülke Kalkınma Planları

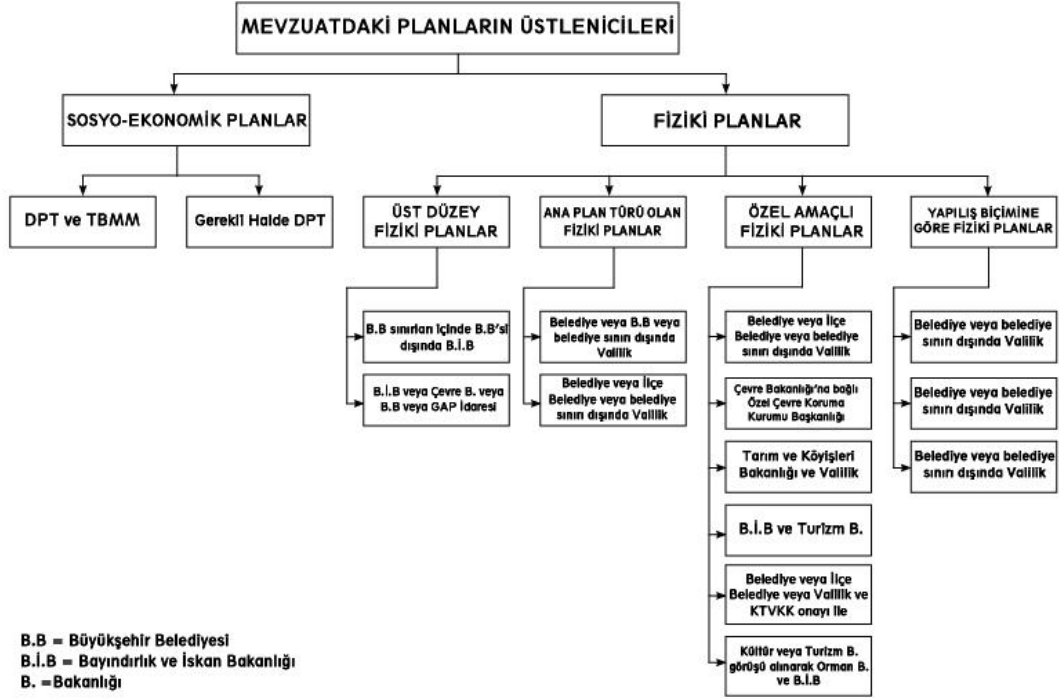
2- Bölge Planları

3- Yerel ölçek üzerinde Çevre Düzenleme Planları

4-Yerel Ölçekte İmar Planları



Şekil 3.36 Türk İmar Mevzuatında Planlar (Ünal, 1985)



Şekil 3.37 Türk İmar Mevzuatındaki Planlama Üstlenicileri (Çiftçi,1999)

Ülke Kalkınma Planları ve Bölge Planlamaları soysa-ekonomik bir yapıya sahipken, Çevre Düzenleme Planları ve İmar Planları fiziki bir yapıya sahiptir. Belirtilen Planlama anlayışında her aşama birbiriyle ilişkilidir ve sahip oldukları hiyerarşi doğrultusunda verilen her türlü karar diğer planlarda da bağlayıcıdır.

İstanbul için önemli akslardan birisi olan Büyükdere Caddesi'nin gelişim sürecini incelerken bölge hakkında uygulanan/uygulanamayan planlama stratejileri/politikaları ve yerel yönetimler/iktidarların etkileri göz önüne alınarak;

1-1950 öncesi dönem

2-1950-1974 arası dönem

3-1974-1984 arası dönem

4-1984-1989 arası dönem

5-1989-1995 arası dönem

6-1995-2009 arası dönem

7-2009-...

şeklinde incelenebilir.

3.5.1 1950 Öncesi

Günümüzde Büyükdere Caddesi'nin bulunduğu alan 1940'tan önce tam anlamıyla kırsaldır. (Lütfi Kırdar'ın İstanbul Belediye Başkanlığı) 1938-1949 yılları arasında alanı etkileyecek ilk değişikliğin temelleri atılmıştır. Beşiktaş'ı şehre bağlayan Dolmabahçe'den Rumelihisarı'na uzanan yolun niteliği yükseltilmiştir. Bununla beraber Zincirlikuyu-Beşiktaş yolunun ve İhlamurdere Caddesi'nin de niteliği yükseltilmiştir. Ayrıca Beşiktaş iskelesinin arkasında bulunan yapı adaları istimlak edilerek Barbaros Meydanı oluşturulmuştur. Zincirlikuyu-Büyükdere yolu İstinye- Tarabya bağlantısıyla bir bulvar haline dönüştürülmüştür. Bu yolun Beşiktaş Meydanı'na uzanmasıyla Beşiktaş semti iki yaşam alanına bölünmüştür (Gülen, 2006).

İstanbul'da 1950'ye kadar uygulamada olan Proust Planı ile kentin kuzey yönündeki gelişmesi önlenmiştir (Cansever,1993). 1950 öncesi İstanbul Belediyesine bağlı olmayan alanda Proust Planı doğrultusunda yapılaşma görülmemiştir.



Şekil 3.38 Büyükdere aksının başlangıcı olan Barbaros Bulvarı'nın ilk hali

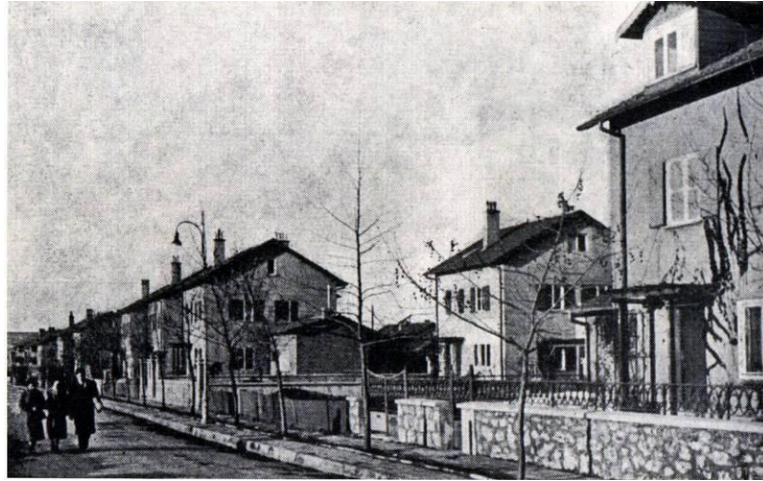
3.5.2 1950-1974 Arası Dönem

1950'li yılların başında, bölge kırsal alan kimliğini korumuştur. Ama bu dönemde dünyada başlayan ve kısa sürede Türkiye'yi de etkileyecek olan alt yapı üretme süreçleri kentsel alanların dönüşümünü sağlamıştır. Bireysel girişimciye öncelik verilmesi ve dış piyasalara açık ekonomi politikası izlenmesi Türkiye'yi dolayısıyla İstanbul'u hızlı bir gelişime sokmuştur (Kılıçarslan, 1993).

1950-1960 yılları arasında İstanbul'da önemli imar hareketleri yaşanmıştır (Berköz, 1996). Bu döneme kadar kent merkezinin dışında olan Büyükdere Caddesi, Türkiye'deki sanayide görülen hızlı gelişim, tarım sektöründeki iyileştirmeler... vb. ekonomik önlemler sayesinde hızlı bir değişim yaşamaya başlamıştır (Akkal,1996).

İstanbul'da 1950'ye kadar uygulamada olan Proust Planı'nın ardından izlenen planlama politikasıyla 1. Levent konut alanı olarak imara açılmıştır. Kooperatifler kurularak bölgede düşük gelirler için Alman ekolüyle tasarlanmış konut alanlarının inşası başlamıştır. Yapıldığı dönemde düşük gelirliler için düşünülen konutlar ilerleyen dönemde Büyükdere Caddesi'nin gelişimine paralel olarak önce lüks konutlar haline daha sonra iş merkezi haline dönüşmüştür. Ayrıca 1951-52 yıllarında bölgede ilaç fabrikalarının açılmasıyla küçük ölçekli sanayi ve ticari işletmeler için bölgede bir çekim gücü oluşturmuştur.

1956 sonrası bölgeye yapılan imar planlamaları sanayiye yoğunlaştırmış, bununla beraber gecekondulaşmayı doğurmuştur (Koç, 1997). Gecekondulaşma ve çarpık kentleşmedeki en temel sebep ise; bölgenin İstanbul Belediyesi sınırları içerisinde olmayan bölgede, sanayi firmalarının köy muhtarlıklarından aldıkları izinle yapılaşmaya başlamış olmalarıdır. İstanbul'un 1950'li yıllarda planlama görevini üstlenmiş olan Danışman Heyeti, buradaki plansız oluşan yerleşmenin önüne geçmek ve denetim altında tutabilmek ve sanayi kuruluşlarına rehberlik etmek amacıyla, bölgeye sanayi planlaması yapmıştır. Böylece Mecidiyeköy-Levent-Şişli ve Bomonti çevresi, sanayi alanları olarak ilan edilmiştir (Tekeli, 1994).



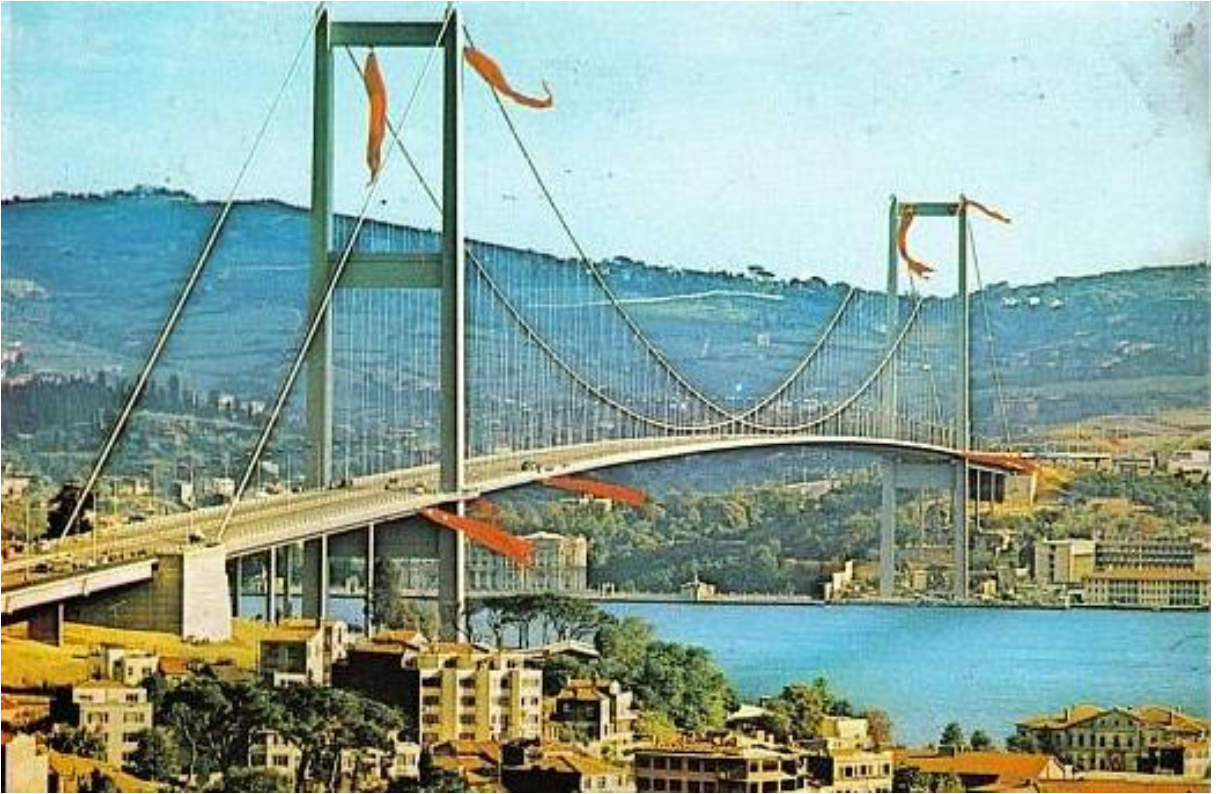
Şekil 3.39 Levent Evleri'nin ilk yapıldığı dönemden bir sokak görünüşü

1950–1960 yılları arasında sanayileşme Zincirlikuyu-Levent arasındaki bölgede sınırlı kalmamış, Maslak-Ayazağa bölgesine uzanmaya başlamıştır. Sanayideki bu hızlı gelişim 1960 sonrası hazırlanan Sanayi Alanları Planı'nın da dokuz sanayi alanı belirlenmesine yol açmış ve IV. Levent'te Otomotiv Sanayi için bir alan ayrılmıştır. Küçük ölçekli sanayilerin yoğunlaştığı bu alan, bir süre sonra genişleyerek planlı alanın dışına taşmaya başlamıştır

(Öktem, 2005). Bu hızlı ilerleme paralel olarak gecekondulaşma da hızla ilerlemiştir. Sanayi ucuz iş gücünü kendine çeker ve bu da gecekondulaşmayı getirmesi yüzünden bugünkü Çeliktepe, 4.Levent ve Sanayi mahallesinin temelleri atılmasına sebep olmuştur.

1967 yılındaki yapı yönetmeliğine eklenen bir madde ile İstanbul'da gökdelen olarak tanımlanan çok katlı yapıların yapılması teşvik edilmiştir. Yönetmelikteki maddeye göre arsanın %25'inden az kullanımı halinde, binaya verilebilecek kat yüksekliğinin arttırılabileceğidir (Çetiner,1991).

1973 yılında Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları Asya ve Avrupa Yakaları arasındaki erişebilirliği koylaştırmıştır. Bunun sonucu olarak Anadolu Yakasında Kadıköy, Avrupa Yakasında Şişli- Beşiktaş gibi ilçelerin ana arter boylarında ofis binaları artmaya başlamıştır (Osmay, 1998).



Şekil 3.40 İstanbul Boğaziçi Köprüsü'nün açılışı

Bu dönemde bölgedeki sanayinin gelişimine paralel olarak günümüzde Seyrantepe, Gültepe, Çeliktepe mahalleleri oluşmuştur. Ayrıca büyük sermaye grupları bu gelişimi izleyerek, gelecekte bölgenin sahip olacağı potansiyeli göz önünde bulundurarak arazi alımları yapmıştır (Öktem, 2005).

3.5.3 1974- 1984 Arası Dönem

1974 Nazım Planı'nda şehrin gelişimi Marmara Denizi'ne paralel olarak öngörülmüştür. Ama aynı planda Mecidiyeköy-Zincirlikuyu arası ikinci dereceden merkez kabul edilmesiyle Büyükdere Caddesi'nin hızlı bir şekilde iş merkezleri tarafından kullanılmaya başlanmasını sağlamıştır (Öktem, 2005).

1974 Nazım Planı'yla Büyükdere Caddesi'ndeki önemli bir gelişme de ordunun “güvenlik bandı” uygulamasıdır. Bu uygulama sayesinde gelişime kapalı olan alanlar orduya tahsis edilmiş ve koruma altına alınmıştır. Ama 1970'lerin sonunda ordu sahip olduğu alanları daraltmıştır. Bununla paralel olarak ordu tarafından terk edilen alanlar konut ve sanayi bölgesine dönüşmeye başlamıştır (Gülen, 2006).

1970'lerden sonra Türkiye'de otomobil üretilmeye başlanması ile otomobil sayısı artmıştır. Kent çevresi yeni ulaşım akslarının oluşması, yeni alt merkezlerinin oluşmasını sağlamıştır. Alt merkezler genişlemiş ve birbiriyle iç içe geçmiştir. Ayrıca dünyada yaşanan ekonomik değişim ve iletişim teknolojisindeki gelişmeler etkisi göstermiş ve İstanbul'da da merkezi iş alanlarının sayısı artmıştır (Osmay, 1998).

1970'lerin sonu 1980'lerin başında merkezi iş alanı Zincirlikuyu'ya kadar ilerlemiştir. Toprak sahiplerinin bölgede yatırım yapmak istemesine rağmen İstanbul Nazım Plan Bürosu 1974 Nazım Planı'na sadık kalarak kentin kuzeye gelişimini engellemek için buna izin vermemiştir.



Şekil 3.41 1966 Büyükdere Caddesi (solda), 1982 Büyükdere Caddesi (sağda)

3.5.4-1984-1989 Arası Dönem

Bu dönemdeki en önemli kentsel projelerden birisi de İstanbul'u uluslararası bir iş merkezi haline getirmek olmuştur. Bu amaçla gerçekleştirilmeye çalışılan ilk proje, çöküntü ve gecekondulu alanı olan Piyalepaşa-Dolapdere aksında uygulanması düşünülen Essen Projesi'dir. Proje kapsamında Tarlabası Bulvarı ve Taksim Meydanı'nda düzenlemelere gidilmiş ancak aldığı pek çok eleştiri nedeniyle uygulanamamıştır. Büyük sermayelerin baskısı sonucu uluslararası iş merkezi hattı Büyükdere Caddesi'ne kaydırılmıştır. Bölgedeki arazilerin yeterli büyüklükte olmamasına karşın ulaşılabilirliğin kolay olması bu bölgenin seçilmesinde önemli rol oynamıştır (Gülen, 2006).

Bu dönemde iktidar olan yerel yönetim, İstanbul'u dünyadaki küreselleşme referans gösterilerek Ortadoğu ve Avrupa'nın finans, kültür, ticaret merkezi yapma zorunluluğunu vurgulamış ve bu yönde kentsel ölçekte kararlar almaya başlamıştır. Mevcut planlama sistemine müdahale edilerek plan yapma, uygulama ve değiştirme hakları Büyükşehir Belediyesi'nden ilçe yönetimlerine devredilmiştir. Ayrıca ağır sanayi bölgelerinin kent dışına taşınması, Tarihi Yarımada'nın Turizm Alanı ilan edilmesi, uluslararası iş merkezleri, lüks konutlar, alışveriş merkezleri ve beş yıldızlı otellerin yapılması bu dönemde teşvik edilmiştir (Keyder; Öncü, 1993).

Yapılan ilk gökdelenlerin satışındaki başarı ve akstaki prestijli firmaların varlığı arazi yatırımcılarının alana yönelmesini sağlamıştır. Artan talepler doğrultusunda Büyükdere aksı için iki plan hazırlanmıştır; 1988'de Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları Uygulama Planı ve Şişli-Ayazağa Revizyon İmar Planı. Bu planlarda Şişli-Büyükdere arasındaki arsalara emsal 4,5 ve Maslak'taki arsalara emsal 2,3 ile yapılaşma hakkı verilmiştir. Bu iki plan sayesinde bölgedeki yapılaşma hızlanmıştır. (Büyükdere Caddesi Güzergahı Ticaret Alanları Uygulama Planı Notları, 1988; Şişli-Ayazağa Revizyon İmar Plan Notları, 1988).

Yerel yönetimin izlediği politikaya paralel olarak Büyükdere Caddesi aksında ilk idare binası inşa etmeye yönelik ilk imar izni talepleri geldiğinde, sermaye grupları için maksimum yükseklikleri ve yapı inşaat alanını talep etmişlerdir. Hedeflenen planlama politikasıyla bu aksın iş merkezi haline dönüştürülmesi için bir dizi mekanizma geliştirilmiştir. Boğaziçi Öngörünüm ve Etkileme Alanı Planında Zincirlikuyu-Levent arası yönetim merkezi olarak ilan edilmiş, burası için emsal 3 verilmiştir. Bölgedeki arsa sahipleri emsale dair plan

değişikliği talep etmiştir. O zamana dek planlama pratiğinde yer almayan bir mekanizmayla Büyükşehir Belediyesi Danışman grubunun görüş ve kararları ile avan proje diye adlandırılan, tamamen bu binalar için gerekli yüksek yapılaşma izinlerini vermeyi amaçlayan ön proje ile emsal verilmesi kararlaştırılmıştır (Gülen, 2006; Öktem, 2005).

3290 sayılı yasaya göre onanan 1/1000 ölçekli ve 7.4.1987 tarihli İl Belediye Meclisince onanlı "Büyükdere Caddesi ve Güzergâhı İslah İmar Planı"nda bu alan ticaret fonksiyonuna ayrılmış ve parsellere min. parsel büyüklüğü 1200 m² olmak üzere KAKS= 4.5 inşaat emsali verilmiş, yükseklik serbest bırakılmıştır. Maslak bölgesi için de KAKS= 2.3 olarak belirlenmiştir. Daha sonra Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Uygulama Daire Bakanlığı, bu bölgedeki fonksiyon değişiminin Büyükşehir Belediye Meclisince onanmasının zorunlu olduğunu belirtmiş ve yapılmış olan "İslah İmar Planları" iptal edilmiştir. Bölge üzerinde, minimum parsel alanı 2000 m² olmak kaydı ile minimum TAKS = 0.35, maksimum TAKS = 0,50 olmak üzere ticaret fonksiyonu verilmiş ve bu plan tasdik edilmiştir. 13.09.1989 tarih 20281 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 89/14499 sayılı kararnameye ek olan "9 GRUP TURİZM VE MERKEZLERİ'ne dâhil edilmiştir. Çıkarılan bu kararname ile bölgedeki yapılaşma fonksiyonunun %90 'İş Merkezi' olarak belirtilmiştir. Kalan %10'luk bölümünde turizm alanı olarak kullanılması hedeflenmiştir. (Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları Uygulama Planı Notları, 1988; Şişli-Ayazağa Revizyon İmar Plan Notları, 1988 ; Erdönmez, 2005).

Yapılan bu planlara paralel olarak akstaki birkaç gökdelen dışında diğer arsa sahipleri Türkiye'nin büyük inşaat şirketleriyle kat karşılığı anlaşmalara gitmişlerdir. Bu dönemde biten çok fazla yapı bulunmamakla birlikte toprak sahiplerine yüksek yapılaşma hakları verilmiş ve önemli bir çoğunluk da inşaat firmaları ile anlaşmalara giderek iş merkezlerinin inşası için hazırlıklara başlamışlardır (Öktem, 2005).

3.5.5-1989-1994 Arası Dönem

1989 yılında yerel yönetimin el değiştirmesiyle kent gelişimi için alınan kararlar ve bakış açısı da değişmiştir. Bu dönemdeki yerel yönetimin amacı İstanbul'u Avrupa sistemine eklemlmek ve kentin hinterlandı olan Avrupa'da önemli bir rol vererek dünya kenti yapmaktır. Bu dönemde küreselleşmenin kaçınılmaz olduğu vurgulanmıştır. Yeni küresel ekonominin metropoliten alanlar üzerinden organize edildiği savunulmuş ve yeni küresel ekonominin temelinde yeni güç bloklarının ortaya çıktığı bu yüzden Türkiye'nin AB'ye

katılarak küreselleşmesi gerektiği ve bu süreçte İstanbul'un rolünün önemli olduğu ileri sürülmüştür (Gülen, 2006).

1989-20281 sayılı Resmi Gazete'de 'İstanbul-Levent-Beşiktaş Turizm Merkezi' olarak gösterilen alan bir yıl sonra 1990 tarihli ve 20450 sayılı Resmi Gazete'de 'İstanbul-Levent-Beşiktaş Turizm Merkezi Tefsii olarak ilan edilerek bakanlık yetki alanının içine yeni arsalar dâhil edilerek genişlemiştir. Turizm alanları olarak bakanlığa bağlanan bölgenin, tekil imar adaları şeklinde düşünülerek parsel bazında imar revizyonları yapılmıştır.

1980'lerin ortasında başlanan ve o dönemin planlama stratejilerine uygun kentsel projelerin durdurulması ve verilmiş olan yapılaşma haklarının azaltılması üzerine, yerel yönetimden farklı bir siyasi görüşe sahip olan merkezi hükümet bu alanları turizm alanı ilan ederek buralara dair plan yapma, onaylama ve değişiklik haklarını yerel yönetimlerden alarak merkezi hükümete vermiştir. Bu karar 1993'te kaldırılmış olsa da aksın gelişmesi sürmüştür (Öktem, 2005).

1991 tarihli 1/5000 ölçekli Beşiktaş geri görünüm ve etkilenme bölgesi planında, 1950'li yıllarda konut alanı olarak yapılaşmaya açılan 1. Levent Bölgesi'ndeki Büyükdere Caddesi'ne paralel olan bölümlerinde, mevcut bina büyüklük ve kat yüksekliği korunması şartıyla konut olarak kullanılan alanın turizm amaçlı ticaret alanı olarak kullanılabileceğine karar verilmiştir. Kararın sonucu olarak, bölgedeki arazi değeri çok artmış ve bölgede bir değişim süreci başlamıştır. Konut olarak kullanılan bölge hızlı bir şekilde ticaret alanına dönmüştür. Ticaret merkezlerinin hızlı değişimi sonucu bölge ve alt bölgelerde fonksiyon değişimi kontrol edilemez bir şekilde hızlanmıştır. Ayrıca bölgede yapılmaya başlanan çok katlı yapıların etkisiyle başta altyapı sorunu olmak üzere ulaşım, yoğunluk, gürültü, çevre kirliliği gibi birçok çözümü zor olan sorun oluşmaktadır.

Yakın dönemlerde alınan bu farklı politikalar sonucu bölge planlama kriterleri, yapma ve doğal çevre ilişkisi açısından sorunlu bir bölge haline gelmeye başlamıştır. Hızlı ve plansız bir şekilde gelişmesi sonucunda bölgede altyapı sorunu baş göstermeye başlamıştır. Ayrıca ekonomideki büyümeye paralel olarak İstanbul'da taşıt sayısı artmıştır. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün açılmasıyla bölgeye taşıtla ulaşımı arttırmıştır. İş merkezi olarak plansız gelişen bölgede trafik sorunları baş göstermeye başlamıştır.

3.5.6-1994-2009 Arası Dönem

1994 yılında yönetime gelen siyasi iktidar İstanbul'un uluslararası ticaret, bilim ve teknoloji merkezi yapma gerekliliğini vurgulamıştır. Ancak bu projenin Türk ve İslami değerleri benimseyen kültürel alt yapı birikimiyle olması gerektiğini savunmuştur (Aksoy; Robins, 1996). İstanbul'un sahip olduğu tarihi alt yapının bunun için yeterli olduğu belirtilmiş ve bu kimliğiyle dünya kenti olması hedeflenmiştir.

Bu dönemde yönetim İstanbul'da uluslararası bir iş merkezi yaratılması gerekliliğini kabul etmiş ancak bu gelişmenin kent dışında olması gerektiği belirtilmiştir. 1995 Nazım Planı'nda kentin kuzeye doğru gelişimini engellemek için bu aksdaki gelişmenin dondurulmasına dair plan kararı verilerek bu aksın gelişimi olabildiğince engellenmiştir. Şişli-Beşiktaş-Levent-Maslak aksı Rehabilit Edilecek Ticaret Alanı olarak tasarlanmış ve uzmanlaşmış servis ve ticaret fonksiyonlarının aksa yer seçmesi, aksın sosyal ve teknik altyapısının iyileştirilmesine karar verilmiştir (Nazım Plan, 1995). Büyükşehir Belediyesi'nin uluslararası iş merkezi politikasına muhalefet olan Şişli Belediyesi, Büyükdere aksının Şişli 2020 Projesi kapsamında yüksek yapılaşmaya izin verilmesi gerekliliğini savunmuştur. Bu proje kapsamında Şişli uluslararası bir finans ve ticaret merkezi olarak gelişeceği belirtilmiştir. (Sisli We Are The Vision of İstanbul 2000, 1995) Fakat bu proje hayata geçmemiştir.

İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nın 1995 yılında İstinye sırtlarına taşınması İMKB'ye yakın bir mesafede bulunmak isteyen, banka-finance sektörünün Zincirlikuyu-Maslak hattına taşınmasını hızlandıran ve bu hattaki iş merkezlerine olan talebi arttıran bir etkidir (Korcu, 2004).

Bu dönemde Büyükdere aksındaki çok katlı yapı gelişimi de hızlanmıştır. Bu dönemde bölge için tasarlanan gökdelenlere rezidans ve alışveriş merkezi fonksiyonu eklenmiştir. Günlük yaşam kullanımında hızlanma olsa da yeterli olmayan alt yapı nedeniyle birçok sorun ortaya çıkmıştır. Bu sorunların başında da trafik sorunu gelmektedir. İki yakayı bağlayan köprü ile kesişen aks erişebilirliği fazla olduğu ve geçiş bölgesi olarak da kullanıldığı için araç yükü fazladır.

"Tarihi Yarımada - Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan bölgenin tek merkezli çekim alanı olarak gelişmesinin, kentin en başta çarpık yapılaşma ve trafik olmak üzere birçok sorununun temeli olduğu ve kuzeye yayılma eğilimini sürdüren MİA aksının kentin kuzeyindeki orman alanları ve İstanbul Boğazı'nı tehdit ettiği düşünülmektedir. Bu nedenle,

1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında kentin gelişim stratejileri tanımlanırken, ekolojik sürdürülebilirlik çerçevesinde merkezi iş alanının kuzeye gelişiminin engellenerek, bu yöndeki mevcut gelişmesinin rehabilite edilmesi ve MİA'nın gelişiminin kontrollü bir şekilde yönlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bu çerçevede alınan kararlar doğrultusunda, söz konusu alanın rahatlatılması, merkezi kentsel dokulardaki yer seçim süreçlerinin yeniden tanımlanması ve köprü geçişlerinin sınırlandırılmasına yönelik politikalar izlenmektedir. Bu nedenle yapılacak planda MİA gelişiminin daha batıya doğru çekilmesi düşünülmektedir. Bu karar orman alanlarının korunması yönünde temel bir araç olduğu gibi, MİA'nın rahatlatılması ve Boğaziçi üzerindeki baskının azaltılması açısından da önem taşımaktadır" (Gülen, 2006).

1984-2009 yılları arasında hem yerel yönetimdeki hem de merkez hükümetteki farklı siyasi partilerin göreve gelmiş olmasına rağmen Büyükdere Caddesi'nin uluslararası bir finans merkezinin olması üzerinde durmuşlardır ve birbirinden farklı projeler üretmişlerdir.

Görüldüğü gibi uluslararası bir finans merkezine sahip olma gerekliliği fikri 1984'ten beri yönetime gelen İstanbul Büyükşehir Belediyesi yerel yönetimlerince ve bazı merkezi hükümetlerce benimsenmiştir. Yerel yönetimler ve bazen de merkezi hükümetler tarafından İstanbul için farklı uluslararası iş merkezi projeleri üretilmiştir. Bu projelerin birçoğu kentin mekânsal yapısını farklı boyutları ile etkilemiş, bir kısmı ise proje aşamasında kalmıştır. Geliştirilen projelerin çokluğu ve çeşitliliğine rağmen, Büyükdere-Maslak aksı Avrupa yakasının uluslararası finans merkezi olma rolünü sürdürürken, yeni projelerle de konut, eğlence vb. gibi farklı ihtiyaçlara cevap verebilecek işlevleri bünyesinde toplamaktadır.

2000 yıllar bölgedeki yüksek yapıların hızlı bir şekilde inşa edildiği dönem olmuştur. Bölgenin MİA (Merkezi İş Alanı) olarak belirlenmesinden sonra verilen emsaller ve İstanbul İmar Yönetmeliği doğrultusunda emsale girmeyen alanlar toplam yapı inşaat alanları üzerindeki etkileri yüzünden planlanan sosyal donatılar, yeşil alan miktarı... vb. yetersiz bir hal almaya başlamıştır. Yapılar tekil ihtiyaçlarına göre çözümler üretmiş genel bakış açısı yakalanmamıştır. Özellikle brüt parsel üzerinden emsal alınarak yapılan yapılar ve bunların gereksinim duyduğu alt yapıların fazlalığı sonucu bölge için karamsar senaryolar oluşturulmaya başlanılmıştır.

Bölgedeki toplu taşıma için yeterli önlemlerin zamanında alınmaması sonucu ortaya çıkan yoğun trafik temel sorun haline dönüşmeye başlamıştır. Bu dönemde açılan metronun

güzergâhının kısalığı bu soruna tamamıyla çözüme ulaştıramamıştır. Ayrıca iki köprü arasında kalan aksın sadece kendi taşıt yükü değil, başka bölgelere giden taşıtların da geçiş güzergâhında olması mevcut durumu daha da kötü hale getirmiştir.

Levent Mevzi İmar Planı'nda konut lejandı yapılara daha önceden verilen ticari izinler alınmasından ötürü bölgedeki konut alanları hızla ticaret alanlarına dönmekteydi. 2008 yılının mayıs ayında Levent Bölgesindeki 1950 sonrası konutların korunması için yapılan başvurular sonrasında bölge kentsel sit alanı ilan edilmiştir.

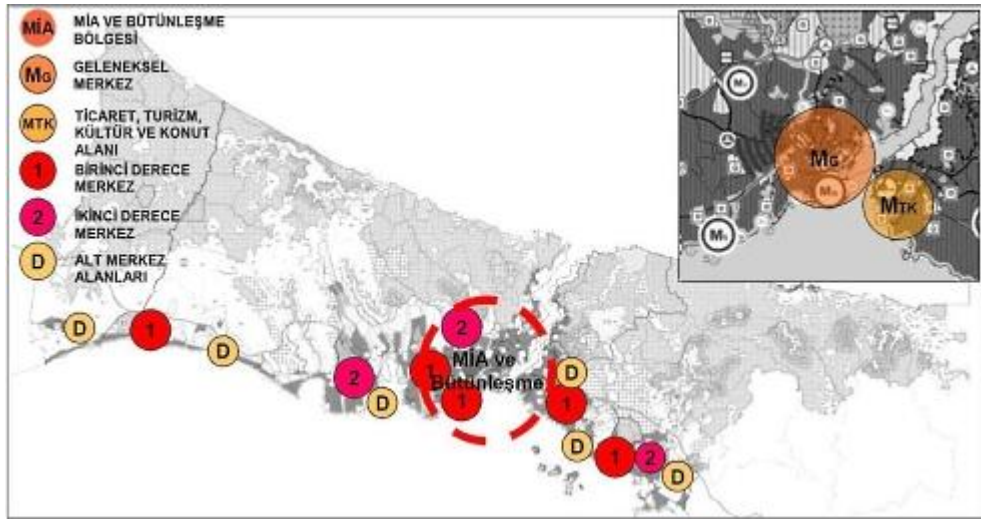
3.5.7-2009-....

İlk adımları 2006 yılında atılan ve Türkiye Mühendis ve Mimarlar Odaları Birliği'ne (TMMOB) bağlı meslek odaları tarafından hakkında iptal davaları açılan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, 21 Mart 2008 tarihinde yargı kararı ile iptal edilmiştir. Bu süreç ardından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü'nce, 28 uzmandan oluşan Plan Yapım Ekibi tarafından 14 Temmuz 2008 tarihinde tamamlanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı revizyon çalışmaları, 13 Şubat 2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi'nde oy çokluğu ile onaylanmıştır. Bu sürecin ardından oluşturulan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, 15 Haziran 2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

16 Ağustos 2009'da sona eren askı süresinde gelen itirazlara 16 Ekim 2009 tarihine kadar İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından bir cevap verilmemesi halinde plana, 16 Aralık 2009 tarihine kadar dava açılabilir.



Şekil 3.42 Merkezi İş Alanı ve Bütünleşme Bölgesi (İBB, 2009)



Şekil 3.43 Öneri Merkezler Kademelenmesi (İBB,2009)

Tamamlanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı revizyon çalışmaları sonrası onanan planda daha önceden Büyükdere Caddesi için verilen MIA (Merkezi İş Alanı) kararı devam ettirilmiştir. İstanbul'un merkez ve bölgesel sahip olduğu potansiyeller ve sürdürülebilir kentler güçlendirilmesi hedefi doğrultusunda MIA'nın ve alt merkezlerinin kademelenme hiyerarşisindeki yerini ve gelişme yönlerini bu planın öncelikleri arasında olduğu belirtilip Büyükdere Caddesi'nde içinde bulunduğu alan MIA bütünleşme bölgesi olarak gösterilmiştir.

2008 yılının mayıs ayında Levent Bölgesindeki 1950 sonrası konutların korunması için yapılan başvurular sonrasında bölge kentsel sit alanı ilan edilmesinden sonra itirazlar ve mahkemeler sonucu kararı onayladı. Beşiktaş Belediye Başkanı'nı 28 Kasım 2009 bir açıklamada bölge hakkında şu yorumu yapmıştır : "*Bölgede bulunan sivil toplum örgütleri ve vatandaşlarımız 1., 2., 3., 4. Levent Mahallelerinde konut olarak tescil ve ilan edilen parsellerde yer alan binalardaki işyerlerinin yasal çerçevede tahliyesinin sağlanması ve anılan binaların amacına uygun şekilde konut olarak kullanılması için belediyemize başvuruda bulunmuşlardır. Başkanlığımız tarafından yapılan değerlendirme sonucu, bu bölgede konut alanında kalan tüm işyerlerinin program dahilinde ticari faaliyetten men edilerek binaların amacına uygun şekilde konut olarak kullanılmasının sağlanması yönünde çalışmalar başlatılmıştır.*" (Habertürk Gazetesi, 2009)

3.6 Büyükdere Caddesi'ndeki Yüksek Yapılar

Kent merkezlerinde bulunan yüksek yapılar değerlendirilirken çevrelerinden bağımsız düşünülemezler. Bu bağlamda yüksek yapılar, kent dokusunun oluşmasında olumlu ve olumsuz birçok katkıları bulunmaktadır. Bu tür yapıların yapılacağı bölge iyi seçilmeli ve kentin oluşan/oluşacak dokusunu, mevcut alt yapısını, ulaşım ağını, tarihi mirasını, yerleşim düzenini göz önünde bulundurulmalıdır.

Yüksek yapılar, yapma ve doğal çevreyle kurdukları ilişki doğrultusunda daha verimli kullanıma elverişli olurlar. Yüksek yapıların gölge boylarının fazlalığı, kent üzerindeki rüzgâr yollarının yönünü değiştirmesi, güneşiği kullanımını azaltması ve yapay aydınlatma gereksinimi, kentteki ulaşımında yoğunluğu arttırmaları ve trafik sorununu oluşturmaları, hızlı büyüme sonucu yapıldıkları bölgede alt yapı sorunlarını oluşturmaları (kanalizasyon, su, elektrik... v.b.) gibi birçok olumsuz yönleri, yapma ve doğal çevre ile kurulması gereken ilişkinin tam anlamıyla gerçekleşmemesinden kaynaklanmaktadır. Sorunlu bir bölge olarak nitelendirilen Büyükdere Caddesi'ndeki en temel sorunlar bu sorunlarla örtüşmektedir.

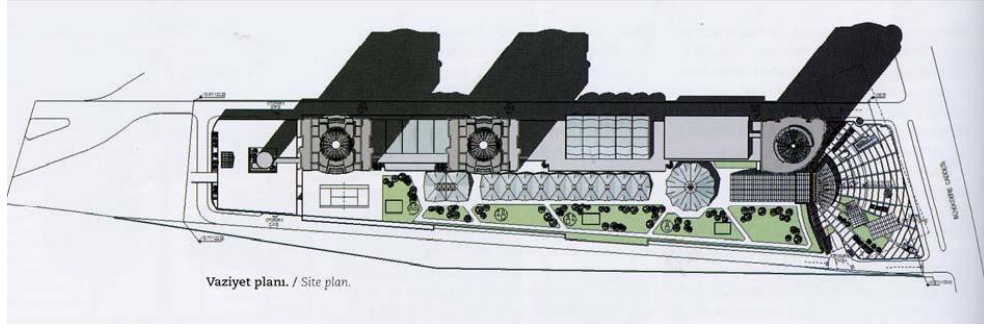
Büyükdere Caddesi'ndeki yapıları tekil olarak ve bütün olarak incelediğimizde tekil çözümlerin farklılık gösterdiği görülmektedir.

3.6.1 Metrocity

Metrocity, Büyükdere Caddesi üzerinde 1.Levent semtinde yer almaktadır. Bulunduğu mevki sayesinde TEM ve E-5 Karayollarına Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleriyle kolayca bağlanabilmektedir. Ayrıca Taksim- 4. Levent metrosuna doğrudan bağlantılıdır.

Metrocity, bölgedeki arazilerin tipik özelliklerini taşıyan parselde Büyükdere Caddesi'ne bakan cephe dar, derinliği fazla olan bir alan üzerinde tasarlanmıştır. 1950'lilerde parselde, bölgenin sanayileşmesinin bir ürünü olan bir fabrika binası bulunmaktaydı.

İşveren özel teşebbüs kuruluşları, programının sadece anahtarı belirtilmiş bir yapı kompleksi için Tekeli-Sisa Bürosu ile beraber diğer iki bürodan proje teklifleri almışlardı. Bu ilk aşamada elde edilen projeler, tam olarak tatmin edici bulunmayıp yine Tekeli-Sisa Bürosu ile beraber üç Amerikan mimarlık bürosundan proje istenmiştir. Bu aşama sonucunda Tekeli-Sisa projesi uygulama için seçilmiştir. Kohn Pederson Fox, Swanke Hayden ve Skidmore, Owings Merrill ve Doğan Tekeli-Sami Sisa Mimarlık proje hazırlatılan mimarlık bürolarıdır (Karabey, 2003).

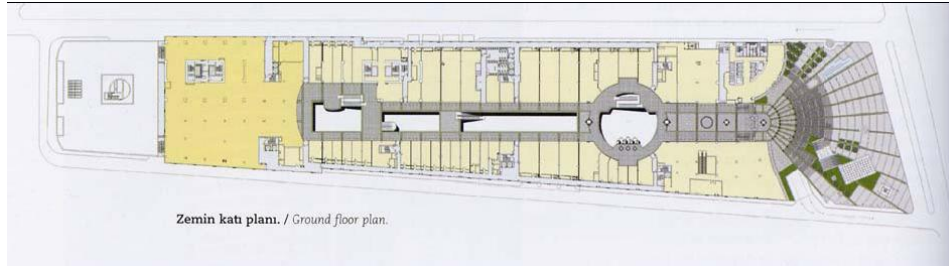


Şekil 3.44 Metrocity Vaziyet Planı

Metrocity binasının yapıldığı parsel Büyükdere Caddesi'nden arkaya doğru eğimlidir. İmar durumu göz önünde alınarak zemin katla beraber altındaki üç kat arsa yüzölçümünün yüzde ellisini kaplayan geniş kitle alıveriş merkezi olarak tasarlanmıştır. 52.000 m²'lik toplam 140 mağazadan oluşan alışveriş merkezi, 4 katlıdır. Bir kitle üzerinde yükselen üç bloğun ikisi konut, cadde üzerindeki üçüncüsü de büro olarak tasarlanmıştır. Konut blokları 27'şer katlı ve toplam 45.500 m²'lik alan içerisinde farklı büyüklüklere sahip toplam 205 daireden oluşmaktadır. Konutların lobilerinde 24 saat güvenlik ve resepsiyon hizmeti verilmektedir. Dairelerden lobi ve resepsiyon ile sesli ve görüntülü bağlantı kurulmaktadır. Ayrıca konut bloklarına hizmet eden 10.000 m²'lik bir alana yayılmış sosyal tesislerde, konut sakinleri, yarı açık ve kapalı yüzme havuzu, squash, fitness, masaj hizmetlerinden, paten ve yürüyüş parkurları bulunmaktadır. Ofis bloğu her katı 720 m² büyüklüğünde toplam 16.500 m²'lik ve 23 katlıdır. Ayrıca imar yönetmeliğinde emsale dahil olmayan alanlar olarak geçen otopark ve teknik hacimler için en alttaki 5 bodrum kat ayrılmıştır ve yaklaşık 2300 araç kapasiteli 85.000 m²'lik otopark mevcuttur. Ofis ve alışveriş kullanıcılarının otoparkları birlikte, konut kullanıcılarının ise otoparkları ayrıdır.



Şekil 3.45 Metrocity Alışveriş Merkezi



Şekil 3.46 Metrocity Zemin Kat Planı

Metro istasyonunun çıkışının çok yakın bir mesafede olması, bu kompleksin en büyük avantajlarından biridir. Kompleksin hemen yanında Zincirlikuyu Mezarlığı'nın bulunması, böyle bir yatırımın bu noktada yapılması, yapıldığı dönemde tartışmalara neden olmuştur (Karabey, 2003).

Metrocity Projesi, Büyükdere Caddesi'nde konumlanan ilk karma kullanımlı merkez yapısıdır. Büyükdere Caddesi'nin 1980'li yıllardan sonra tüm yerel yönetimlerin uluslararası iş merkezi olarak kentsel planlamalarından ötürü bölgede bulunan arazilerin değeri oldukça artmıştır. Küreselleşmenin bir sonucu olarak ekonomi arsa sahipleri tarafından daha göz önünde tutulmuş ve aynı yapı içerisinde farklı fonksiyonların daha karlı bir yatırım olacağı görülmüştür. Ayrıca bölgenin iş merkezi kimliğinin göz önünde tutularak artan konut ihtiyacı 'lüks' konutların bu karma yapı içerisinde bulundurulması bu yatırımı daha güçlü kılacağı öngörülmüştür. Bu düşünceye paralel olarak alışveriş gereksinimini karşılayacak mekânların da bölgede yer almasına neden olmuştur. Böylece bölgede hakim olan tek fonksiyon (iş merkezi) hakimiyeti ikinci plana atılarak bölgenin gündüzleri yaşayan, geceleri ise terk edilen ölü alanlara dönüşen iş bölgesinin, 24 saat canlı kalabilmesini sağlayacağı savunulmuştur.

Kent ölçeğinde bir bölgenin tek bir fonksiyona sahip olması gün içerisinde aktif bir yaşantı sunsa da gece Eminönü'nde olduğu gibi kullanışsız alanlar oluşturmaktadır. Buna rağmen rezidans ismiyle literatüre geçmiş 'lüks' konutların bölgeden izole olması ve konutlar için sosyal alanların alışveriş merkezinin çatısında tasarlanan havuzu, tenis kortu ve yeşil alanları yapının içe dönük kimliğini desteklemektedir.

Karabey'in (2003) belirttiği üzere Metrocity ölçeğindeki yapıların kente belirli bir alan vermek zorunda kalarak kendi içine dönük bir yapıya sahip olmasını eleştirerek kente 'mini plaza' özelliklerini gösteren çarşı-kule kompleksi özelliklerini gösteren yapıların Türkiye'de bulunmamaktadır. Yapının mimari Doğan Tekeli'nin bu konu hakkındaki açıklaması da bu eleştiriyi desteklemektedir.

“İstanbul’da, özellikle Büyükdere Caddesi’ndeki yüksek yapıların, etrafi trafikle çevrilmiş adacıklarda kendi kendilerine yaşadıkları, birbirlerine yaya alanları ile bağlanmadıkları, dolayısıyla kentsel bir bütünlük sağlamadıkları belli. Oysa New York’ta, geniş kaldırımlarla bağlanan yüksek yapılar, caddeler boyunca insanlarla dostça bir arada yaşıyor. Canlı bir kent yaşantısına olanak veriyorlar. İstanbul’da Büyükdere caddesinde imar kuralı olarak kentsel tasarım yapılmadan, sadece yoğunluk katsayısı verildiği için, insan ve kentsel yaşam da galiba kimsenin umurunda olmadığı için büyük kaynaklar kullanılarak gerçekleştirilen bu yapılar, kentsel yaşantıya katkıda bulunacaklarına trafik denizi içindeki bağımsız adalarında her biri tek başına yaşayıp gidiyorlar.” (Karabey, 2003)



Şekil 3.47 Metrocity Binası Önündeki Alan (Murat Şahin arşiv)

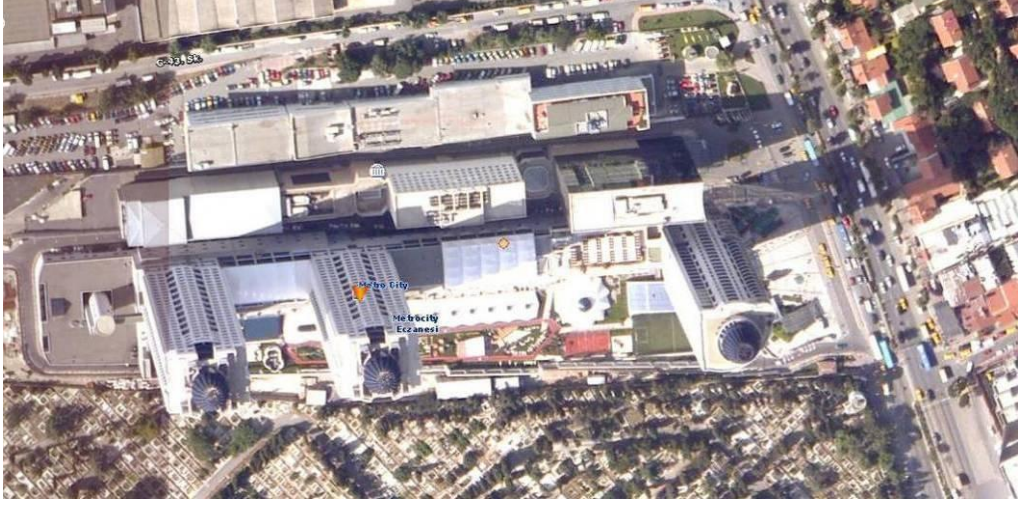
Karma yapı kimliği ele alınıp fonksiyonları arasındaki baskınlık göz önüne alındığında alışveriş merkezinin ön plana çıktığını görmekteyiz. Parselin sahip olduğu şekil lineer alışveriş merkezinin şeklini belirlemesine rağmen, tasarımcıların göz önünde bulundurduğu kiralanabilir alan ve sirkülasyon alanı oranı ideale yakın olarak kurgulanmıştır. Alışveriş merkezinin en alt katında bulunan yeme-içme bölümü çevredeki iş merkezlerindeki çalışanların öğlen arasındaki vakit geçirdikleri alan haline dönüşmüştür. Ayrıca özellikle iş çıkışlarında bölgede çalışanların yoğun olarak kullandığı bir yapı haline dönüşmüştür.

Metro'dan alışveriş merkezine direk ulaşım sağlanması bir ilk özelliği taşımakla beraber şu anda benzer özelliğe sahip diğer yapılarda (Kanyon, Cevahir... v.b.) da görülmektedir.

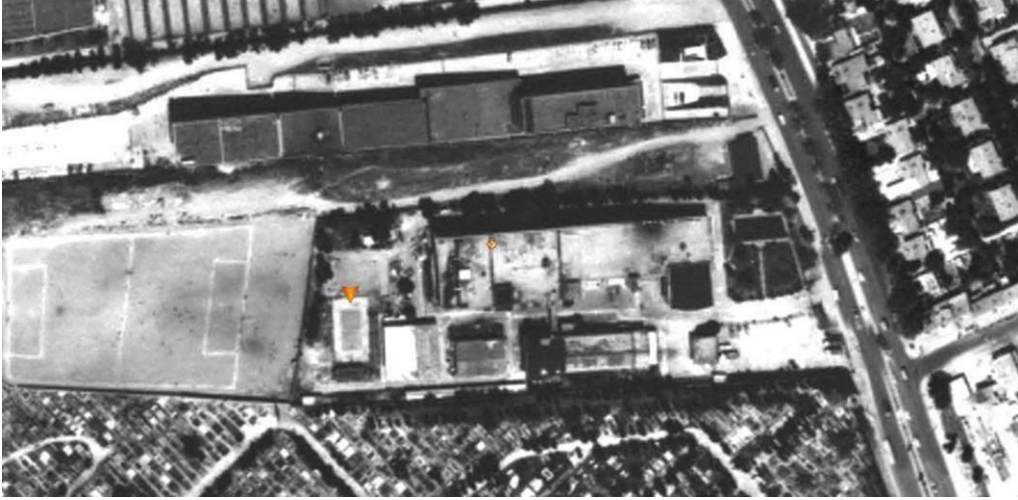
Metrocity'nin sahip olduğu yoğun ve farklı fonksiyonlar sonucu Büyükdere Caddesi'nde önemli bir yeri bulunmaktadır. Buna paralel olarak önemli ölçüde trafik yükü getirmektedir. İş giriş-çıkış saatlerinde iki yakayı birbirine bağlayan köprülerin ortasında bulunması da eklenince trafik sorunu ortaya çıkmaktadır. Özellikle otopark giriş ve çıkışlarındaki yoğunluk çoğu zaman trafiğin kilitlenmesine sebep olmaktadır.

Mimarlar tarafından öne sürülen yaygın bir teoride, bina önlerini kamusal alan olarak terk ederek yapılacak yapıların arsa sahiplerine daha fazla gelir getireceği olmuştur. Buna rağmen ilk örnekler bu teoriyi desteklememiştir. Amerika'da kulelerin önünde bırakılan açık alanlar 1950 sonları 1960 başlarında özel nedenlerle bina alanlarını genişletmişlerdir. Böylece yapılar sokak çizgisine kadar ilerlemişlerdir. Daha sonra mal sahipleri tarafından yeni yüzüyle ortaya çıkmaya başlamıştır. Kent mobilyaları ve peyzajla desteklenmiş sokaklara entegre olan cep parkları haline dönüşmüşlerdir (Barkul ve Tönük,1999).

Büyükdere Caddesi'ndeki diğer yüksek yapılardan farklı olarak karşımıza çıkan, parselin Büyükdere Caddesi'ne bakan bölümde 'kamusal alan' kimliği sorgulansa dahi bir 'meydan(cık)' bulunmasıdır. Günlük yaşantıda tam anlamıyla kamusal alan kimliğine kavuşmayan alan yine de bölgedeki duraklama, nefes alma, etkinlik alanı gibi bir özelliğe sahiptir. Bu alanın ticari üniteler, küçük oyun alanları... v.b. fonksiyonlarla tam desteklenmemesi ve sadece yapıya ulaşım alanı olarak kullanılması kamusal alan kimliğine dönüşmesine izin vermeyen eksiklikler olarak görülebilir. Metro çıkışın olduğu hizadan kaldırım hizasına uzanan bir alan günümüzde bariyerlerle belirlenmiş ve alanın kullanımı görsel olarak kısıtlanmıştır. Böylece alanın sahip olduğu kısıtlı potansiyelde engellenmiş durumdadır. Ayrıca Bilgin (2006) belirttiği üzere, o dönemde belediye tarafından oluşturulan metro güzergahında olan arazinin önünde 2600 m² bir alan bırakılmasının parselde emsal:3 hakkının korunmasına sebep olmasıdır. Bölgede yapıldığı dönemde tekil olan ve farklılaşmayı sağlayan alanın bir tasarım kararı yerine arsa sahipleri/inşaat firmalarının yerel yönetimle yapmış olduğu bir anlaşma sonucu brüt alan üzerinden emsal kullanılmış olmasıdır. Yapılan bu anlaşma sonucu alanın kamusal –özel alan sorgusu ortaya çıkmıştır.



Şekil 3.48 Metrocity Binasının Bulunduğu Alan 2008



Şekil 3.49 Metrocity Binasının Bulunduğu Alan 1982



Şekil 3.50 Metrocity Binasının Bulunduğu Alan 1966

3.6.2 Kanyon

Kanyon İstanbul Projesi, Büyükdere Caddesi üzerinde, Beşiktaş, Şişli ve Levent'in kesiştiği noktadadır. Bulunduğu mevkii sayesinde TEM ve E-5 Karayollarına Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleriyle kolayca bağlanabilmektedir. Ayrıca Taksim-4. Levent metrosuna doğrudan bağlantılıdır.

1940'larda kırsal alan olan parsel, 1950'lerden sonra Büyükdere Caddesi'nin sanayi bölgesi olması ardından Eczacıbaşı Holding bünyesinde bulunan ilaç fabrikası olarak kullanılmıştır. Bölge için izlenen iş merkezi politikasına paralel Eczacıbaşı Holding burada bir iş merkezi yapmayı planlamış ve 1991 yılında mimar Kevin Roche, John Dinkeloo & Associates ortaklığının tasarlamış olduğu kırksekiz ve kırk bir katlı iki kuleden oluşan bir iş merkezi projesinin uygulanması kabul edilmiştir. 1992 yılında 30 dönümlük araziye yayılan ilaç fabrikası buradan taşınmıştır. Fakat Eczacıbaşı Holding bünyesindeki bazı sorunlar ve ardından gelen ekonomik kriz bu alan için yeniden fizibilite çalışmalarının yapılmasına sebep olmuştur. Bölgenin iş merkezi olmasına rağmen yapılacak karma bir yapının maliyet-kazanç tablosunun daha iyi olması nedeniyle alışveriş merkezi, konut, ofis ve eğlence merkezini barındıran bir kompleks olmasına karar verilmiştir. Bölgedeki arazilerin tipik özelliklerini taşıyan parselde Büyükdere Caddesi'ne bakan cephe dar, derinliği fazla olan bir alan üzerinde tasarlanmıştır.



Şekil 3.51 Eczacıbaşı İlaç Fabrikası

Karma bir yapı olan Kanyon, 30.000 m² arazi üzerine 250.000 m²'lik bir inşaat alanına sahiptir. Büyükdere Caddesi'ne bakan bölümündeki 26 katlı blok ofis olarak kullanılmaktadır. 1.167 m² kat alanına sahip ofisler bloğu toplam 30.000 m²'dir. Ofis bloğuyla bütünleşen ve

arkaya doğru uzanıp vadi şeklindeki alışveriş merkezi ve eğlence merkezi 4 kattan oluşmaktadır. Yarım küre şeklinde tasarlanan kütlede 9 sinema salonu bulunmaktadır. 37.500 m² alana sahip alışveriş merkezi 1700 adet dükkân ve bunlar için ayrılmış olan 2300 araçlık otoparka sahiptir. Kapalı alışveriş merkezi tipolojisinden farklı olarak üstü açık, sokak kültürünü referans gösteren bir anlayışla tasarlanmıştır. 20 plan şemasıyla 179 apartman dairesi çözülmüştür.(70 m2 den başlayıp 380 m2 ye kadar değişen) Konut blokları ofis bloğuna gibi yüksek yapı yapmak yerine yatayda ilerleyen ve teraslamalar oluşturan bir tasarım yapılmıştır. Teraslamalar yeşil alanlar olarak kurgulanarak yapılan yapılaşma hafifletilmeye çalışılmıştır.

Kanyon Genel Müdürü tarafından yapılan açıklamada bölgenin başat iş merkezi olarak kullanıldığı ve bu yüzden buraya gelen insanların duraklamadığı belirtilmiştir. Bu bir sorun olarak görüldüğünden bu bölgede insanların eğlenebilecekleri, iş dışındaki zamanlarda vakit geçirebilecekleri bir yapıya ihtiyaçları olduğunu belirterek bu projeye şehir içinde şehir oluşturmayı amaçladıklarını belirtmişlerdir. (Bilgin,2006).



Şekil 3.52 Kanyon Binası Ofis Binası (Murat Şahin Arşiv)



Şekil 3.53 Kanyon Binası İç Görünüm (Murat Şahin Arşiv)

Kanyon Genel Müdürünün yapmış olduğu şehir için şehir oluşturma çabası, yapının programında da önemli bir rol oynamıştır. Belirlenen fonksiyonlar kendi içerisinde bir bütünlük oluştururken tasarımın kente de entegre olabilmesi hedeflenmiştir. Bu bağlamda ismiyle örtüşen ve kanyon konseptinden çıkan projede kısmi yeşil alanlar, konut, ofis, dükkânlar, eğlence alanları ve diğer sosyal alanlar bulunmaktadır. Büyükdere Caddesi'ndeki konumu itibarıyla ve metro destekli ulaşım kolaylığına rağmen Büyükdere Caddesi'nden arka tarafa uzanan kot farkı kullanılarak yapıya farklı noktalardan ve kotlardan ulaşım sağlanmıştır. Ana erişim Büyükdere Caddesi yönünde olmasına rağmen merkezin kuzeyinde yer alan Ecza Sokak ve diğer sokaklarla ilişki kuran, yapı içinde yer alan meydan ve sokaklarla kamusal alanın devam ettiği bir merkez tasarlanması öngörülmüştür.

Kanyon'da ofis kulesi Büyükdere Caddesi'ne daha yakın konumlandırılmış ve iş merkezi kimliğindeki bölgenin yüksek yapılarına eş değer bir güç sergilemiştir. Ayrıca konut birimleri gürültü kontrolü, güvenlik ve mahremiyet sebebiyle Büyükdere Caddesi'nden daha geride planlanmıştır. Ortak kullanım alanları olarak görülen ofis ve alışveriş bloğuna caddeden direk ulaşım imkânı verilirken, konut bloğunun girişi caddeye açılan yan yollara yapılmıştır. Ayrıca konut blokları tasarımında ön plana çıkan teraslamalar sayesinde yeşil doku etkisi güçlendirilmek istenilmiştir.

Kamusal alanın devamlılık içermesi tasarım kriteri olarak görülse de bu alan içerisinde fotoğraf çekmek isteyenlerin ya da meydan olarak tanımlanan alanın buz pisti olarak kullanılması/kiralanması kamusal alan-özel alan sınırları hakkında bir sorgulamayı yanında getirmektedir. Özel alanın hukuksal tanımlamaları içinde mülk/mal sahibinin istediğin kullanılmasına izin verebileceği gibi istemediklerini de kullanmasını engelleyebilir ayrımı aslında kamusal alan kimliği hakkında gerçekleri göz önüne sermektedir. Bu bağlamda Kanyon projesinin tasarım kriterleri içerisinde bulunan ve sokakların meydana bağlanması ve kamusal alanın devamlılık hissi sadece bir tasarım kriteri kaldığı ve günümüz kamusal mekân anlayışının geldiği/getirildiği noktayı göstermektedir. Ayrıca Kanyon bünyesinde bulunan mağazaların yüksek gelir grubuna hitap eden mağazalar olması aslında toplumdaki ekonomiye bağlı sınıf farklılaşmasını ön görerek buraya belirli bir grubun gelmesi için yapılan bir pazarlama stratejisi olarak görülmektedir.

Ayrıca Kanyon'un açılışından kısa bir süre sonra konsept proje kriterlerinde altı çizilen ve sokak kültürü söylemi olumsuz iklim koşulları nedeniyle sirkülasyon alanlarının kışın kapatılma zorunluluğunu yanında getirmiştir. Yurtdışında birçok ülkede Kanyon konsepti ile yapılan birbirine çok benzeyen projeler olması projenin yapıldığı bölgeyle, iklimle ve kültürle bağdaşıp bağdaşmadığı sorusunu yanında getirmiştir.



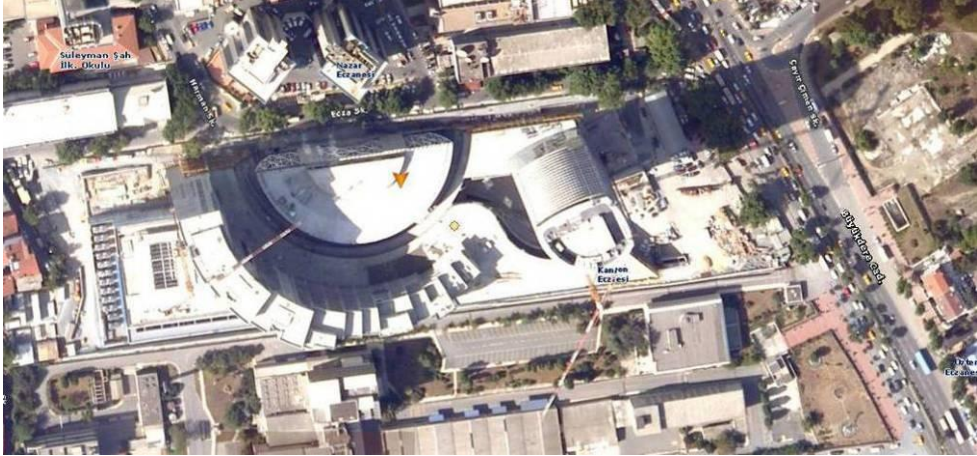
Şekil 3.54 Kanyon Binası Önündeki Alan (Murat Şahin Arşiv)

İlk olarak metrocity örneğinde karşımıza çıkan, Büyükdere Caddesi'ne bakan bölümde 'kamusal alan' kimliği sorgulansa dahi bir 'meydan(cık)' bulunması Kanyon'un önünde bulunmaktadır. Boyutu daha büyük olan 'meydan(cık)' tıpkı metrocity örneğinde olduğu gibi duraklama, nefes alma, etkinlik alanı gibi bir özelliğe sahiptir ve bu alanın ticari üniteler, küçük oyun alanları... v.b. fonksiyonlarla tam desteklenmemesi ve sadece yapıya ulaşım alanı olarak kullanılması kamusal alan kimliğine dönüşmesine izin vermeyen eksiklikler olarak görülebilir. Alan içerisinde yapılan yeşillendirmeler alanın insan ölçeğinde algının farklılaşmasına yol açmaktadır. Buna rağmen meydanın sınırlarının tam anlamıyla belirlenmemesi ve kullanılan saksıların alanla oranlandığında az kalması ilk bakıştaki göze çarpan etkilerdir.

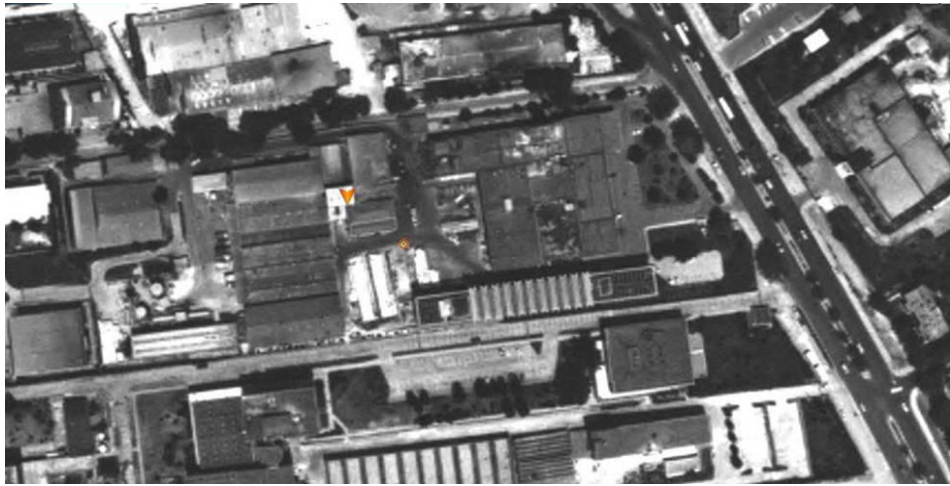
Kanyon'un sahip olduğu yoğun ve farklı fonksiyonlar sonucu Büyükdere Caddesi'nde önemli bir yeri bulunmaktadır. Buna paralel olarak önemli ölçüde trafik yükü getirmektedir. Özellikle Gültepe'nin Büyükdere Caddesi'ne çıkışına komşu olması ve Kanyon'un iş giriş-çıkış saatlerinde iki yakayı birbirine bağlayan köprülerin ortasında bulunması da eklenince trafik sorunu ortaya çıkmaktadır. Özellikle otopark giriş ve çıkışlarındaki yoğunluk çoğu zaman trafiğin kilitlenmesine sebep olmaktadır



Şekil 3.55 Kanyon Binası Önündeki Alan (Murat Şahin Arşiv)



Şekil 3.56 Kanyon Binasının Bulunduğu Alan 2008



Şekil 3.57 Kanyon Binasının Bulunduğu Alan 1982



Şekil 3.58 Kanyon Binasının Bulunduğu Alan 1966

3.6.3 Sabancı Center

Sabancı Center Büyükdere Caddesi üzerinde 4. Leventte Fatih Sultan Mehmet Köprüsü kesiştiği noktada yer almaktadır. Bulunduğu mevki sayesinde TEM ve E-5 Karayollarına Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleriyle kolayca bağlanabilmektedir.

Büyükdere Caddesi'nin gelişimi önemli bir yere sahip olan yapının Mimarları Haluk Tümay ve Ayhan Böke'dir. Holding yöneticileri ile yapılan toplantılar sonucu Sabancı Holding ve Akbank Genel Müdürlük binalarının ihtiyacına göre iki kule yapılmasına karar verilmiştir (Tümay, 1994).

1993 yılında yapılan yapı 18.171 m²'lik bir arazi üzerinde 107.000 m²'lik bir kullanım alanına sahiptir. Yapı, birisi 39 katlı Akbank genel Müdürlüğü diğeri 34 katlı Sabancı Holding yönetim merkezi olmak üzere iki kule ve konferans salonu ve bir banka şubesinin bulunduğu annex yapılarından oluşmaktadır.

Plan ve kütle geometrilerindeki dik ve 45°'lik oynamalar, geri çekilmeler, binaları görsel açıdan (manzara ve estetiklik) başarılı kılmıştır. Tümay'ın(1994) belirttiği üzere; Kule katları projelendirmesi yaparken her katta 30-40 kişi çalışacağı düşünülmüş ve bu yoğunluk için ortalama 800 m²'lik bir alanın yeterli olacağına karar verilmiştir. Bu bağlamda kulelerin cepheleri ve estetik kaygı göz önünde tutularak kat alanı 875 m² den başlayan ve 835 m² ye kadar azalarak giden 4 kademeli bir yapı tasarlanmıştır. 5 Bodrum kattan oluşan yapının 9300 m² olan 5. bodrumda katı mekanik odalar ve 10 araçlık otopark, 9200 m² olan 4. bodrum katında 160 araçlık otopark, 9200 m² olan 3. bodrum katında 110 araçlık otopark ve fitness center ve matbaa, 9300 m² olan 2. bodrum katında ofisler ve jeneratör mahalleri, 9900 m² olan 1. bodrum katta toplamda 1800 kişilik kafeterya ve ek birim mahalleri bulunmaktadır. Zemin katta yapı 22 m. Yüksekliğindeki çelik konstrüksiyon giriş saçağı ile birleştirilmiş ve 12 m yüksekliğindeki kule giriş holleriyle harmonik bir birleşim gösterecek şekilde tasarlanmıştır. Bu sayede doğal ışık kullanımı arttırılmıştır.

Sabancı Center aynı zamanda Türkiye'nin kendini elektronik olarak izleyip düzenleyen ilk akıllı binasıdır. Binayı merkezi olarak kontrol eden bilgisayarlar bina güvenliği, ulaşım kontrolü, ısıtma, soğutma, havalandırma, yangın alarmı ve söndürme, enerji kaynağı, aydınlatma kontrolü, iletişim ve asansör kontrolünü sağlayan birbiriyle ilişkili karmaşık sistemlerin bir arada uyumlu çalışmasına olanak vermektedir. Kompleksin bilgisayar destekli ısıtma, soğutma ve havalandırma sistemleri Variable Air Volume sistemini ve geri dönüşüm

tekniklerini kullanarak enerji tüketimini minimize etmektedir. Sabancı Center yangın korunumu, ofis katlarına ulaşımı, teknik hacimler ve yapı ilişkisi açısından dönemin en iyi şartlarında yapılmıştır



Şekil 3.59 Sabancı Center Gece Görünüm(solda), Gündüz Görünüm (sağda)

Tüm barındırdığı başarılı teknik özellik ve kriterlere rağmen yapının doğal çevre ve yapma çevre ile ilişkilerinden aynı başarıdan söz edilememektedir. Büyükdere Caddesi'ne bakan cephesinden geri çekilerek önünde bırakılan ortak kullanım alanı tasarımı önemli kılssa da bölgedeki hâkim rüzgâr etkisi göz önünde tutulduğunda duraklama/nefes alma olarak kullanıma izin vermemektedir. Gün içi kullanımında belirli sayıda araç için otopark hizmeti veren aracın kullanımında dahi hâkim rüzgârın etkisi hissedilmektedir. Ayrıca bu alanın Metrocity ve Kanyon örneklerinden farklı olarak açık olmaması yapının Büyükdere Caddesi ile ilişkisi koparmaktadır. Sabancı Center örneği gibi özelliğe sahip yapılar, Büyükdere Caddesi'ndeki yapılar arasındaki kopukluğun ana sebebini göstermektedir.

Sabancı Center'ın bulunduğu arazinin 1966, 1982 ve 2005 yıllarındaki haline bakıldığında arazinin İkinci köprü'nün açılmasından sonra parçalandığı ve belirli bir kısmının yeşile terk edildiği görülmektedir. Buna rağmen bölgeyi aktifleştirmek adına, brüt alan üzerinden imar hakkı verilmesi ve İstanbul İmar Yönetmeliğindeki Emsal dışı alanların toplam inşaat alanın etkisi nedeniyle araziye kaplayan bir yapılaşmanın oluştuğunu görmekteyiz. Bu durum göz önünde tutulduğunda yapının kent ölçeğinde kurduğu ilişkinin de zayıflığı eklendiğinde yapının tekil bir davranış içerisinde olduğu görülmektedir.

Büyükdere Caddesi'ne sahip olduğu kullanıcılar göz önüne alındığında önemli bir trafik yükü getiren yapının, kullanıcıları ve bölgede yaşayanlar için duraklama/dinlenme noktaları içermemesi önemli bir sorundur. Gün içerisinde aktif kullanıma sahip olan yapı geceleyin ıssızlaşmadır. Bu etkiyi azaltmak ve bölgedeki görsel etkiyi arttırmak için kullanılan ışıklandırma oyunları dahi aktif kullanım olmadığı için sadece görsel bir nitelik kazandırmaktadır.

Ayrıca arazinin sahip olduğu kot farkının tasarımda kullanılmaması ve bölgeden soyutlayan korkuluklarla arazisinin sınırlandırması yapıyı içe dönük hale getirmektedir. Yapıdaki ofis çözümünün açık ofis olarak düşünülmesi ve bazı üst düzey yöneticilere odalar verilmesi çalışma konforu açısından da yoğunluk açısından da yapının olumsuz yönlerindendir. La Défense Bölgesi'ndeki ilk kuşak yapıların açık ofis düzeneğine sahip olması ve oluşturduğu olumsuz etkilerden dolayı iç çözümde revizyon yapılması göz önüne alındığında yapının şuan Sabancı Holding bünyesinde kullanılmasından ötürü kullanılabilirliği sorgulanmasa da farklı firmaların bu yapıyı kullanma ihtimali konfor açısından düşüktür.



Şekil 3.60 Sabancı Center ve İş Kuleleri (Murat Şahin Arşiv)



Şekil 3.61 Sabancı Center Binasının Bulunduğu Alan 2008



Şekil 3.62 Sabancı Center Binasının Bulunduğu Alan 1982



Şekil 3.63 Sabancı Center Binasının Bulunduğu Alan 1966

3.6.4 Tat Towers

Büyükdere Caddesi'nin Zincirlikuyu bölgesinde yer almaktadır. Bulunduğu mevki sayesinde TEM ve E-5 Karayollarına Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleriyle kolayca bağlanabilmektedir.

Tat Towers'ın iki kulesi yapıldığı dönemdeki bölgenin MİA bölgesi olmasında dolayı sahibi Salih Tatlıcı tarafından 1980'li yıllarda temeli atıldığı dönemde İstanbul'un en yüksek ofis yapısı olma hedefiyle tasarlatılmasına rağmen yapım sürecinin ve açılışının uzaması nedeniyle bu misyonunu kaptırmıştır.

Toplam 42 katlı olan Tat Towers binası, simetri olarak tasarlanan iki kuleden oluşmaktadır. Bu kuleler açık ofis planlamasıyla çözümlenmiştir. Her kat 1140 m² olup ortasında bulunan çekirdek 293 m²'dir. Her çekirdekte 7 asansör ve 1 servis asansörü bulunmaktadır. Kulelerin en üstünden Penthouse katı olarak bırakılmış ve özel davet, toplantılar için ayrılmıştır. Yapının altında bulunan Büyükdere Caddesine paralel olan parçalı kütleler ise 2. Bodrum kattan itibaren başlayan 'business mall' adı altında iş tabanlı alışveriş merkezi olarak tasarlanmış ve bünyesinde 110 adet iş merkezi konseptinde mağazalar bulunmaktadır. Yapının altındaki diğer 5 bodrum kat ise otopark alanı olarak tasarlanmıştır. (Mimarlık Dekorasyon Dergisi,2008)



Şekil 3.64 Tat Towers Atrium



Şekil 3.65 Tat Towers

Büyükdere Caddesine paralel bir parselde tasarlanan yapı, İki kule ve bunlara eşlik eden iki kütlede oluşmaktadır. İki kule arasında kalan alan görsel zenginliği tanımlamak için atrium olarak tasarlanmıştır. 9 kat yüksekliğindeki atrium sayesinde yapı içerisinde girildiğinde mekân algısı ve ihtişamı ortaya çıkarılmak istenilmiştir. Bu atriumlara takılan panoramik asansörler sayesinde kullanıcıların görsel zenginlik sunmaktadır. Büyükdere Caddesi'ndeki yüksek yapılarda görülen giriş bölümlerindeki 2-3 katlı atriumlar göz önüne alındığında bu özelliğiyle diğer yapılardan farklılaşmaktadır.

Sekizgen plan kurgusu üzerinde şekillenen kulelerin taşıyıcı sistemi de bu kurgu üzerinden kurularak, dış cephe ve çekirdek arası kolon bulunmadan net hacimler elde edilmek istenilmiştir. Tüm cephe cam olarak tasarlanmış ve bu sayede katların 360 derece İstanbul manzarası hâkim olması sağlanmıştır. Cephe tasarımı sırasında kat hizalarında yatay cephe elemanları kullanılmıştır. Ayrıca Büyükdere Caddesi bakan bölümde yapının cephesindeki tek düzelikli bozan ve yüksekliğini simgeleyen dikey sütunlar bulunmaktadır.

Bulunduğu parselin coğrafik konumundan ötürü (aksın en yüksek noktası) uzak algıda akstaki diğer yapılardan daha yüksek olarak görülmektedir. Bu algı nedeniyle bölgeye hâkim bir yapı

olarak karşımıza çıkmasına rağmen, yapının hala aktif olarak kullanılmaya başlanması nedeniyle bölgeye etkisi sadece görsel niteliktedir. Büyükdere aksına bakan cephesindeki girişin kot farkıyla yükseltilmesi yapının kamusal alan-özel alan sınırlamasını direk ortaya koymaktadır. Yapının kullanılmaya başlanıldığında bu kot farkı Büyükdere Caddesi'ndeki yaya sirkülasyonu ile doğrudan ilişkilendirilebilirse bölgede aktifleştirmeyi sağlayacak bir potansiyeli de göz ardı edilmemelidir.

Yapı arazisinin Büyükdere Caddesi üzerinde bulunan diğer yüksek katlı yapıların arazisinden farklı olması nedeniyle geniş cephesi Büyükdere Caddesi'ne bakmaktadır. Bu yüzden yapının Büyükdere Caddesi ile kurduğu ilişki ön plana çıkmaktadır. Bu ilişkinin ne kadar aktif olacağı yapının kullanılmaya başlanmasıyla ortaya çıkacak olmasına rağmen, tasarım kriterleri ve insan ölçeğinde algısı göz önünde tutulduğunda Büyükdere Caddesi'ndeki diğer yapılar gibi tekil bir davranış göstereceği beklenilmektedir.

Yapının sadece ofis fonksiyonuna sahip olması Büyükdere Caddesi'ne sahip olduğu kullanıcılar göz önüne alındığında önemli bir trafik yükü getirmesini bekleyebiliriz. Gün içerisinde aktif kullanıma sahip olabilse de yapı geceleyin sahip olduğu ofis fonksiyonu nedeniyle çevresindeki ıssızlığı destekleyecektir. Ayrıca yakın parsel komşularının da aynı fonksiyone sahip olması ve günümüzdeki Zincirlikuyu mevkiinin özellikle gece ıssızlaşması göz önünde tutulduğunda bölgeye gündüz getireceği aktifliği gece koruyamayacaktır.

Boğaziçi köprüsünün açılmasıyla beraber aslında Büyükdere Caddesi'nin başlangıç noktası olarak kabul edeceğimiz alanda bulunan yapı Tarihi Yarımada-Osmanbey-Mecidiyeköy – Zincirlikuyu aksının Büyükdere Caddesine katılımı sağlayan yolun yanında bulunması nedeniyle yapı tekil bir konumda kalmıştır. Toplu taşıma olarak 2009 yılında aktif olarak kullanılmaya başlayan Metrobüs durağına yakın olması ve Taksim-4. Levent metrosunun durağının olması yapının çevresini aktif olarak yaya ulaşımında kullanılmaya başlanmasına sebep olmuştur. Bu yüzden yapının açılmasıyla beraber buradaki yaya potansiyeli ve kamusal alan kavramının göz önüne alınarak yeni önlemler alınması gerekmektedir. Büyükdere Caddesi'nde bulunan diğer yapıların metro ile kurduğu direk bağlantının bu yapıda olmaması göz önünde tutulduğunda araç ulaşım ağının yoğun olduğu bu bölgede yeni önlemler alınması gerekmektedir.



Şekil 3.66 Tat Towers Binasının Bulunduğu Alan 2008



Şekil 3.67 Tat Towers Binasının Bulunduğu Alan 1982



Şekil 3.68 Tat Towers Binasının Bulunduğu Alan 1966

3.6.5 İstanbul Sapphire

Büyükdere Caddesi üzerinde 4. Levent mevkiinde Sabancı Kulelerin karşısındaki parselde tasarlanmıştır. Bulunduğu mevki sayesinde TEM ve E-5 Karayollarına Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleriyle kolayca bağlanabilmektedir.

İstanbul Sapphire'ın bulunduğu parsel 1950'lerden sonra Büyükdere Caddesi'nin sanayi bölgesi olması ardından oluşmaya başlayan fabrika yapılarından birisi bulunmaktaydı. Fatih Sultan Mehmet köprüsünün açılmasıyla değeri artan arazinin komşusu olan İETT arazi gibi bölgenin inşaatı uygun önemli yerlerinden birisi olmasıyla büyük bir değere sahiptir. Günümüzde MİA (Merkezi İş Alanı) olan bölgenin konut ihtiyacı karşılamak ve bölgedeki konut stokunu güçlendirmek için Kiler Holding tarafından yaptırılmaktadır. Kaba inşaatı biten yapının 2010 yıl içerisinde inşaatı bitecektir

Büyükdere Caddesi'ndeki parsellerin genel özelliğinde olduğu gibi dar cepheli, uzun ince dikdörtgen bir parselde tasarlanan İstanbul Sapphire, bölgedeki diğer yapılardan farklı olarak arazinin derinliğinin az olmasından dolayı düşeyde yükselmeyi tercih etmiştir. Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından 2007 yılında tasarlanan yapı, 64 katlı ve 157.800 m²'lik toplam inşaat alanına sahiptir. Yapı bünyesinde Rezidans konut ve alışveriş merkezinden oluşmaktadır.

22 farklı konut tipinin (120 m² den 550 m² ye) çözüldüğü konut bloğunda çift cidar uygulaması sayesinde dikey kat bahçeleri oluşturulmuştur. Metrocity örneğinde gördüğümüz gibi bölgenin iş merkezi kimliğinin göz önünde tutularak artan konut ihtiyacı 'lüks' konutların bu karma yapı içerisinde bulundurulması bu yatırımı daha güçlü kılacağı öngörülmüştür. Bu düşünceye paralel olarak alışveriş gereksinimini karşılayacak mekânların da bölgede yer almasına neden olmuştur. Böylece bölgede hâkim olan tek fonksiyon (iş merkezi) hakimiyeti ikinci plana atılarak bölgenin gündüzleri yaşayan, geceleri ise terk edilen ölü alanlara dönüşen iş bölgesinin, 24 saat canlı kalabilmesini sağlayacağı savunulmuştur.

Yapının sahip olduğu çift cephe sayesinde dış atmosferdeki havanın doğal yollarla içeri alınıp, yine doğal yollarla dışarı verilmesine imkân sağlayacağı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra dışarıdaki olumsuz hava koşulları ve gürültüden etkilememek amaçlanmış ve dışarıdaki havayı içeriye içerdeki havayı dışarıya yönlendirecek valf sistemi sayesinde iki kabuk arasında ısı ve nem kontrolü yapılabilmesi hedeflenmiştir. Kış döneminde gün ışığından maksimum faydalanmak yaz döneminde ise dışarıdaki sıcak havadan korunmayı sağlayacağı belirtilmiştir. Ayrıca Yapının dış kabuğunu oluşturan cam kabuk tamamen çelik

konstrüksiyondan tasarlanmıştır. İçeride bulunan çekirdek kısmı ise özel testlere tabi tutulmuş(C 50) beton kullanılmıştır.

İstanbul Sapphire lansmanı sırasında yapının yüksekliği ve konumunun yanı sıra sahip olduğu bio-iklimsel tasarım kriterine özel gösterildiği vurgulanmıştır. Tasarım kriterlerin başında enerji verimliliğinin tutulduğu belirtilerek gün ışığının aktif kullanıldığı belirtilmiştir.

Yapının önünde bırakılan alanın bir toplanma yeri olarak kullanılması beklenmektedir. Büyükdere Caddesi'ne direk bağlantısının bulunmaması ve yan yola komşu olması yüksek taşıt trafiği olmayacağından ötürü alınacak önlemlerle mekânın tanımlı hale gelebileceği düşünülmektedir. Buna rağmen Bölgedeki diğer yüksek yapılar gibi yakın çevresiyle mekânsal kurgu eksikliği inşaat süresinde bile İstanbul Sapphire'de de görülmektedir.



Şekil 3.69 İstanbul Sapphire Binası

İstanbul İmar Yönetmeliğince 60.50 metrede yapılan yapılarda çıkma yapılamaz kuralını, çift cidar yapılarak aşılmıştır. Bu sayede yapı içerisinde birkaç dairenin ya da katın ortak kullanabildiği yarı kamusal mekânlar oluşturulmuş olması alışılmış olan yüksek yapılardaki yaşayanların içe dönük yapısı kırması mümkün kılıyor. Buna rağmen yapıda bırakılan

galerinden ötürü düşülen alanların kütsel olarak yapının büyümesine, bununda yapının bölgeye kütsel olarak bıraktığı etkinin olumsuz olmasını sağlamıştır.

Yapının özelliğı olarak yüksekliğı ve bio-iklimsel altyapısı ön planda tutulmaktadır. Bir yapının yüksek olması bu yapının iyi tasarlandığını ya da diğeryapılardan üstün olduğı anlamına gelmediğın altı çizilmesi gerekmektedir. Tasarım sürecin yapının doğal ve yapma çevre ile kurduğı ilişkiler doğrultusunda yapı diğeryapılardan ayrılabilir ve bulunduğı bölgeye ait olur. Ayrıca günümüzde yapılan yüksek yapıların gelişen teknoloji sayesinde kullandığı malzeme ve üretim teknikleriyle bu söylemi rahatlıkla gerçekleştirdiğı görölmektedir. Dünyada yapılan yeni kuşak yüksek yapılarda yapının kendi enerjisini üretebilmesi ve çevreye minimum zararlar varlığını sürdürebilmesi sağlanmaktadır. Ülkemizdeki bu yeni gelişime ayak uydurmaya çalışan ilk yapı olma özelliğı ile önemli bir adım atılmış olsa da dünyadaki örneklerinin gerisinde olduğı gerçeğı gözden kaçırılmamalıdır.



Şekil 3.70 İstanbul Sapphire Binası



Şekil 3.71 İstanbul Sapphire Binasının Bulunduğu Alan 2008



Şekil 3.72 İstanbul Sapphire Binasının Bulunduğu Alan 1982

3.6.6 Tekfen Tower

Büyükdere Caddesi Üzeinde yer alan Tekfen Tower, Levent bölgesinde iki köprü karayolu bağlantılarına ve 4.Levent-Taksim metro hattına ulaşım kolaylığı olan bir konumdadır.

Tekfen Tower'ın bulundu parsel 1950'lerden sonra Büyükdere Caddesi'nin sanayi bölgesi olması ardından Tekfen'nin ilk sanayi yatırımı olan ampul fabrikasını kurduğu alandır. Levent bölgesinin iş merkezi haline dönmesiyle beraber 1998 yılında Gebze'ye taşınmış ve 10 dönümlük arazide bölgenin kimliğine uygun bir iş merkezi yapılmasına karar verilmiştir.

Yapının genel tasarım konsepti olarak Büyükdere Caddesi'ndeki parsellerde olduğu gibi dar cepheli, uzun ince dikdörtgen bir parselde tasarlanan Tekfen Tower, yüksek bir blok ve bu bloğa bağlı arkaya doğru uzanan podyum katlardan oluşmaktadır. Yatay bloğu oluşturan podyum katlarda otopark alanları, konferans salonu, spor salonu ve mekanik hacimler bulunmaktadır. Podyum üzerindeki teknik hacimler ise tonoz çatı sistemi sayesinde gizlenmiştir.

Toplam 7 bodrum kat bulunan yapıda 7. bodrum ile 2. bodrum kat arasındaki 5 katta 800 araçlık otopark alanı planlanmıştır. 2. Bodrum kat yönetici otopark katı olarak ayrılmıştır. Otoparktan yapıya ulaşım 3 asansörle 2. bodrum katta yer alan lobiye ve oradan kontrollü bir biçimde ofis katlarına yapılmaktadır. Ayrıca 3. bodrum katta bina kullanıcıları için bir spor salonu bulunmaktadır. Ayrıca 1. bodrum katta 750'lik m2 konferans salonu ve 1100 m2 bir kafeterya bulunmaktadır. Ofis bloğu 22 katı büro, 3 katı tesisat katı ve 26. katı ise seyir ve kolokyum terası olarak tasarlanmıştır. Net kullanımı artırmak amacıyla Mimar Sinan'ın minarelerindeki merdivenleri anımsatan makas tipi merdivenlerle sağlanmıştır. Ayrıca otoparklardan cam giriş küntlesindeki lobiye çıkan 3 asanssörle, kule katlarında ise ana lobiden 13. kata çıkan ve 13.kattan 25. kata çıkan 8 asansörlerle düşey sirkülasyon sağlanmıştır.

Tasarım sürecinde mimari verimlilik ve teknik alt yapı ön planda tutulmuş ve A sınıfı bir büro binası tasarım kriteri olmuştur. Bu bağlamda Türkiye'deki yönetmelik ve uluslararası standartlar birleştirilmiş ve çok iyi bir brüt/net büro oranı yakalanarak kullanılabilirliği fazla ve ikiye bölüne bilen büro katları tasarlanmıştır.

Bina dış cephesi giydirme cam cephe, metal ve paslanmaz çelik ve granit taş kombinasyonundan oluşmaktadır. Giydirme cephede kullanılan cam sistemi sayesinde gün ışığını maksimum kullanan, ısı kaybını ve içerdeki kontrollü ısıya etkiyi minimuma indirmek amaçlanmıştır.

Yapı parsel alanından geri çekilerek önünde bir meydan oluşturulmuş ve bu sayede yapının görsel yönden daha etkili olması sağlanmaya çalışılmıştır. Ayrıca açık mekândan kapalı mekâna geçiş ilişkisini aşamalı sağlamak amacıyla saydam bir giriş pavyonu oluşturulmuştur. Özel tasarlanan aydınlatma elemanları sayesinde asansöre giden yol vurgulanmış ve pavyonun etkisi arttırılmak istenmiştir.

Büyükdere Caddesi'ne bakan cephesinden geri çekilerek yapının önünde bırakılan ve özel aydınlatmalarla girişe yönelmenin sağlandığı alan dışarıdan telleler çevrilmesi kamusal alan olarak kullanımına izin vermemektedir. Kayıp alanlar, sağlanan ofis alanları, tasarlanan özel merdivenler, m2 düşen otopark sayısı gibi etmenlerle A sınıfı ofis yapısı kriterleri sağlandığı belirtilen yapının, yapma çevre ile olan ilişkisi aynı derecede başarılıdır.



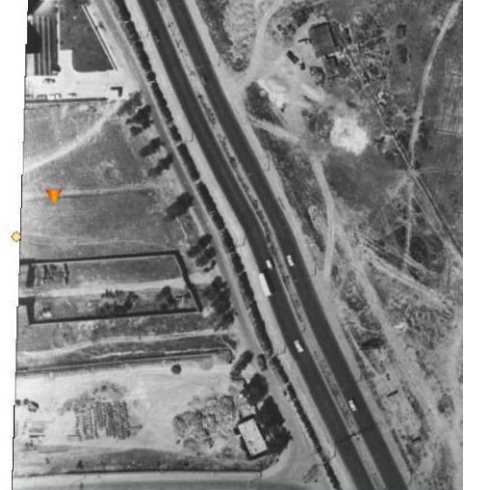
Şekil 3.73 Tefken Tower



Şekil 3.74 Tefken Towers Binasının Bulunduğu Alan 2008



Şekil 3.75 Tefken Towers Binasının Bulunduğu Alan 1982



Şekil 3.76 Tefken Tower Binasının Bulunduğu Alan 1966

3.6.7 İş Bankası Kuleleri

Büyükdere Caddesi üzerinde yer alan İş Bankası Kuleleri, Levent bölgesinde iki köprü karayolu bağlantılarına ve 4.Levent-Taksim metro hattına ulaşım kolaylığı olan bir konumdadır.

İş Kuleleri kompleksi 3 kule ile bunları birbirine bağlayan bir podyumdan oluşmaktadır. Toplam kapalı alan inşaat 224.357 m² olan kompleksin kulelerinden bir tanesi 48 katlı diğer iki kule ise 34'er katlıdır. Yapının bünyesinde Oditoryum, Alışveriş merkezi, ofis katları (İş Bankası'nın Genel Müdürlüğü) ve otoparklardan oluşmaktadır.

Kule 1, 48 kat kullanıma açık toplamda 52 katlıdır ve uzun dönem Türkiye'nin en yüksek binası olarak kalmıştır. Türkiye İş Bankası Genel Müdürlüğü olarak kullanılan kulenin üst katları yöneticiler için ayrılmıştır. Kule 1 çekirdeğinde 6 normal asansör, 1 yük asansörü ve 1 yönetici asansörü olmak üzere 8 asansör bulunmaktadır. Asansörlerde kademeli ulaşım sağlanmıştır. Kulede 2 adet yangın merdiveni bulunmaktadır. Bunun dışında merdiven olmadığı için kule içerisindeki tüm ulaşım bu asansörler sayesinde gerçekleşmektedir. Katlarda çekirdek, dışındaki çalışma mahallerine girişlerde, otopark ve bina girişlerinde olduğu gibi özel güvenlik kartları kullanılmaktadır. Çalışma saatlerinin bitiminde, otomasyon sistemi özel kartların giriş ve çıkış yetkilerini otomatik olarak iptal etmektedir.



Şekil 3.77 Sabancı Center ve İş Kuleleri (Murat Şahin Arşiv)

Kule 1'in 1.bodrum katında genel müdürlük ve şube çalışanları için aynı anda 800 kişinin yemek yiyebileceği, 2550 m² bir kafeterya bulunmaktadır. Burada 1600 kişi iki oturumda yemek yiyebilmektedir. Ayrıca bina güvenlik ve hizmet personelinin yemek yemeleri için 2. bodrum katta ayrı bir yemekhane yapılmıştır.

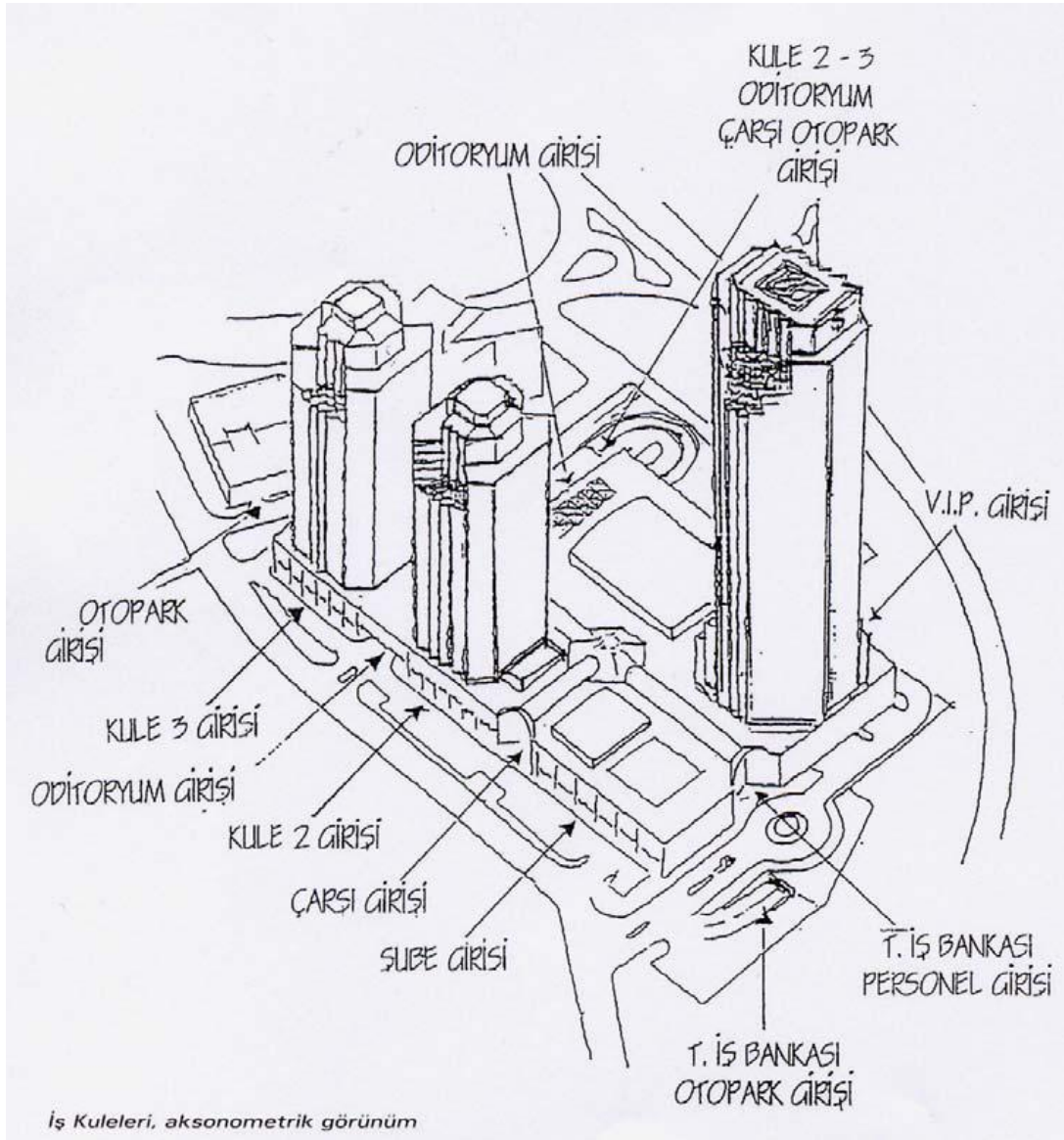
İkiz kuleler ise kiralanmak üzere inşa edilmiştir. Giriş ve asma katlar, 26 ofis katı, 5 bodrum katı olmak üzere toplam, 33 kullanım katı ve tesisat katıyla beraber toplam 34 kattan oluşmaktadır.

Oditoryum, içinde Kibele Sanat Galerisi ile 800 kişi kapasiteli ve çok gelişmiş teknolojik özellikleri bulunan bir salondan oluşmaktadır. Giriş katı sergi salonu olarak tasarlanmıştır. Üst katta 800 kişilik salon sadece banka çalışanları için değil çeşitli etkinlikler için de kullanılabilir. Ayrıca kompleks içerisinde bir banka şubesi yer almaktadır.

Yapıda bulunan Kule Alışveriş Merkezi çevredeki alışveriş merkezlerine bakarak daha küçük ölçeklidir. 2 kattan oluşan alışveriş merkezinin üst katı (1. bodrum kat) giyim mağazalarının olduğu bölüm, Alt kat ise yeme-içme bölümü vardır.

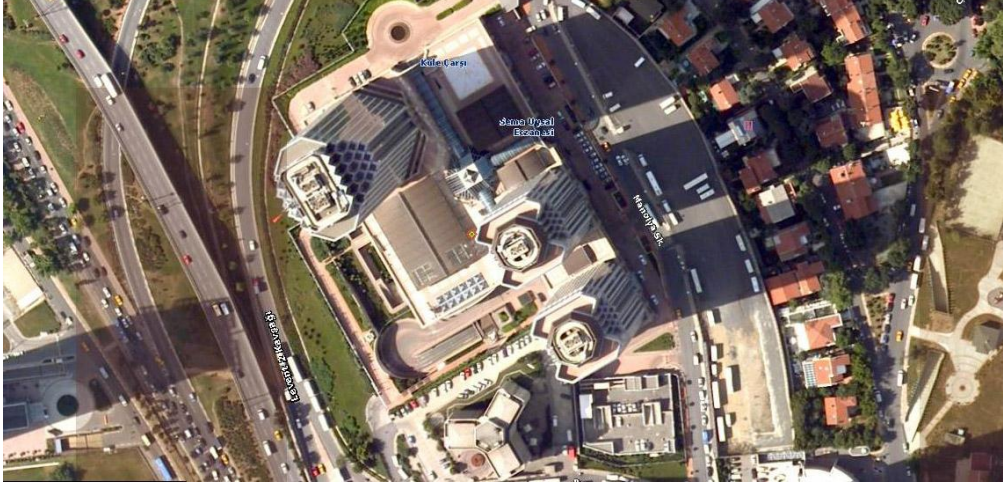


Şekil 3.78 İş Bankası Kuleleri



Şekil 3.79 İş Bankası Kuleleri

İş Bankası Kuleleri tam anlamıyla kurumsal kimliği perçinlemek için tasarlanan prejitij yapısı olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapı içerisinde bulunan alışveriş merkezinin içe dönük olmasının sebebi de bu kurumsallık olarak nitelendirilmektedir. Yapıya sadece Büyükdere Caddesi cephesinden ulaşılabiliyor olması ve alışveriş merkezinin içerisinde sinema olmaması gibi etkenler bu içe dönük yapısını desteklemektedir. Ayrıca İş Bankası Oditoryum'unun dışarıya açık etkinlikler düzenlenmesine rağmen yoğun olarak bu kurumsal kimliğe hizmet etmektedir. Bu bağlamda yapının toplumla bağı görülmez bir duvarla kesilmiştir. Yapının önünde bulunan meydan tamamen kendi bünyesindeki çalışanların kullandığı bir geçiş alanına dönüşmüştür. Ayrıca yapının hemen önünde otobüs durağı olmasına rağmen oluşturduğu görülmez duvar yüzünden yapı kent yaşamına dâhil olmamıştır.



Şekil 3.80 İş Bankası Kulelerinin Bulunduğu Alan 2008



Şekil 3.81 İş Bankası Kulelerinin Bulunduğu Alan 1982



Şekil 3.82 İş Bankası Kulelerinin Bulunduğu Alan 1966

BÜYÜKDERE CADDESİ

Bina adı	Fonksiyonu	Bina Formu	Kamusal Alan İlişkisi
Metrocity	* Alışveriş Merkezi, Ofis ve Konut Fonksiyonu bulunmaktadır. * Konut fonksiyonuna hizmet eden sosyal tesis bulunmaktadır.	* Arazi formuna göre tasarlanan yapının araziye oturan geniş bir kitle ve bu kütle üzerine konumlandırılmış 3 kuleden oluşmaktadır. * Arkada bulunan konut blokları dikdörtgen bir forma sahiptir. Ön taraftaki ofis bloğu dikdörtgen formu üzerinden dairesel bir kurguyla tanımlanmıştır.	
Kanyon	* Alışveriş Merkezi, Ofis, Konut ve Eğlence Merkezi Fonksiyonu bulunmaktadır. * Konut fonksiyonuna hizmet eden sosyal tesis bulunmaktadır.	* Kanyon olarak tasarlanan yapının, Büyükdere Caddesi'ne bakan bölümündeki yüksek blok ofis, Ofis bloğuyla bütünleşen ve arkaya doğru uzanıp vadi şeklindeki alışveriş merkezi ve yarım küre şeklinde eğlence merkezi, ön taratan geriye uzanan ve teraslamalar oluşturan bir konut bloğu bulunmaktadır. * Alışveriş merkezinin her katında kademelendirmeler yapılarak görsel olarak kanyon konsepti üzerinde durulmuştur. Ofis bloğu güneş kırıcılara sahip cam cephe kullanırken yapının diğer bölümleri granit kaplama olarak tasarlanmıştır.	
Sabancı Center	* Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	* İki kuleler olarak tasarlanmıştır. Plan ve kütle geometrilerindeki dik ve 45°'lik oynamalar, geri çekilmeler, binaları görsel açıdan (manzara ve estetiklik) başarılı kılmıştır. Ayrıca Yapı yükseldikçe daralarak bu etki kuvvetli hale getirilmiştir. * İki kuleyi bağlayan ve aynı formda bir atriumla iki kule bağlanmıştır.	
Tat Towers	* Ofis binası ve alışveriş merkezi olarak kullanılmaktadır.	* Altıgen forma sahip yapının eşdeğer 2 kulesi ve bunlara eşlik eden yine altıgen forma sahip küçük kütleler bulunmaktadır. * İki kuleyi bağlayan ve aynı formda bir atriumla iki kule bağlanmıştır. * Giydirmce cephe tasarlanan yapının iki köşesi formunu tamamlayacak şekilde panellerle desteklenmiştir.	

Şekil 3.83 Büyükdere Caddesi'ndeki Yüksek Yapıların Kamusal Alan İlişkisi

4. YÜKSEK YAPILARIN TASARIMDA KAMUSAL ALAN KRİTERİ

La Défense (Paris'in yeni merkezi iş alanı) Seine bölgesinin batısında hemen şehir sınırında kurulmuştur. Neuilly Sur Seine'in hemen yanında yükselmektedir. Haut de Seine yönetim biriminin etrafını çevreleyen yolun içinde yer alan, alt yönetim birimlerinden Nanterre, Courbevoie ve Puteaux'nun merkezinde yükselmiştir. Bu bölge Louvre'dan başlayan ve Paris'i ortasından ikiye bölerek geçen Champs Elysées ve Arc Triomphe aksının ucundadır.

Büyükdere Caddesi, İstanbul'un Avrupa yakasında, Esentepe, Zincirlikuyu, Levent, Sanayi ve Maslak'tan geçip Hacıosman yokuşunda son bulan kentin en önemli akslarından. Aksın sanayi alanları, toptancılar, merkez otobüs terminali, havaalanı, orman alanlarına ve Tekirdağ'a giden kıyıda yoğunlaşan ikinci konutlarla güçlü bağlantıları olduğu gibi, kendisini saran doku içerisinde, lüks konut alanları, alışveriş merkezleri ve finans merkezleri bulunmaktadır. Kentin iş merkezi olarak çevresinden bağımsız ve farklı bir gelişim göstermiştir. Ayrıca yapma çevre ile güçlü bağlarının bulunmasının yanı sıra, kent için hayati öneme sahip su havzaları ve orman arazilerinin bulunduğu kuzey kesimine doğru yönelmesi nedeniyle de önemi ve değeri büyüktür (Kaptan, 1993).

Fransa ve Türkiye'nin iki önemli kentinde bulunan bu alanların ortak noktası MİA (Merkezi İş Alanı) olmalıdır. Daha önceki bölümlerde incelenen bölgelerin gelişim süreçleri ve mevcut yapıların yanı sıra yapılması planlanan yapılar da büyük bir önem içermektedir. Büyükdere Caddesi ve La Défense 'da son dönemde yapılan davetli yarışmalar sonucu kazanan projeler, yüksek yapıların kamusal alan ilişkisini sorgulayan tasarımlar olmuşlardır.

Kamusal alan kimliği sadece kent ölçeğinde değil tekil yapı tasarımı da önemli bir girdi olarak karşımıza çıkmaktadır. Tasarlanan yüksek yapıların barındırdığı potansiyel çevresiyle kurduğu ilişkiyle doğru orantılıdır. Günümüzdeki kamusal alan kimliği ve yüksek yapıların bu alanlarla kurdukları bağın ne kadar önemli olduğunu kanıtlayan bu durum, gelecekteki yüksek yapılar ve kamusal alan ilişkisini anlamamız için referans noktalarıdır.

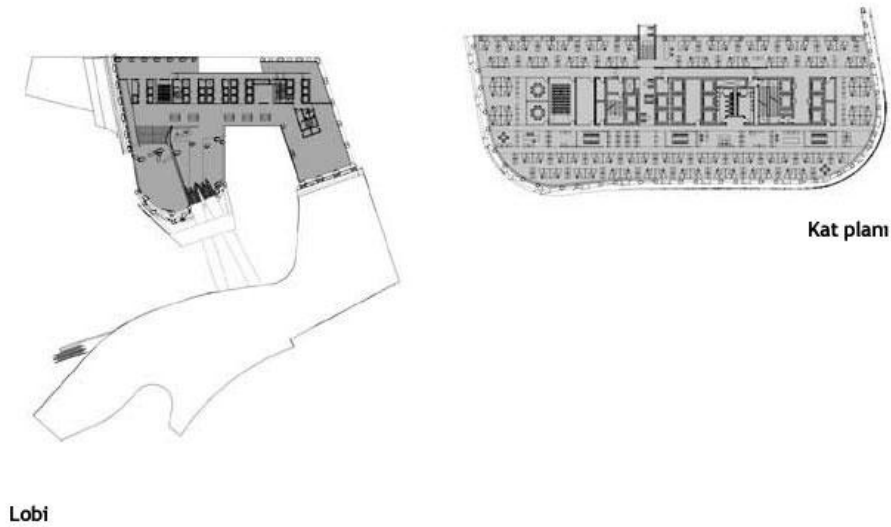
Bu bağlamda önceki bölümde irdelenen Büyükdere Caddesi ve La Defense Bölgesi'nden kamusal alan ilişkileriyle ön plana çıkan iki yapı bu bölümde irdelenmiştir.

4.1 La Défense ve Phare Kulesi

Paris'in La Défense mahallesinde büro inşaatı ticaret sektöründe önemli bir yere sahip olan Unibail grubu tarafından bölgenin yenileme projesi bünyesinde bir yarışma düzenlenmiştir.

CNIT Binası ve Grande Arche'nın arasında inşa edilecek büro kulesi için EPAD'ın (Etablissement Public Pour Aménagement de la Region de La Défense) Genel Müdürü Bernald Bled, 2013 yılına kadar inşaat edilecek 450.000 m²'lik yenileme projesi kapsamında olacağını belirtmiştir.

Mansuroğlu'nun (2007) belirttiği üzere, " *Bu gökdelen sürekli gelişim ideolojisine önemli bir katkıda bulunarak, kentsel dokuda bağlayıcı bir rol oynayacağından ve programı, tasarımı mühendisliği ile 21. yüzyılı yansıtarak, bulunduğu kompleks mekandan organik bir şekilde ortaya çıkıp ufuk çizgisinden bir işaret oluşturacağından, fener kule anlamına gelen 'La Tour Paris' ismine layık görüldü.*" Unibal'in Ceo'su, Guillaume Poitrinal de proje hakkında görüşlerini belirtirken binanın sembolik bir kimliği olacağını ve malzeme teknolojisinin son araştırmalara dayanacağını belirtmiştir. Ayrıca projenin sürekli gelişim adına bir model olacağını savunmuştur (Mansuroğlu, 2007).

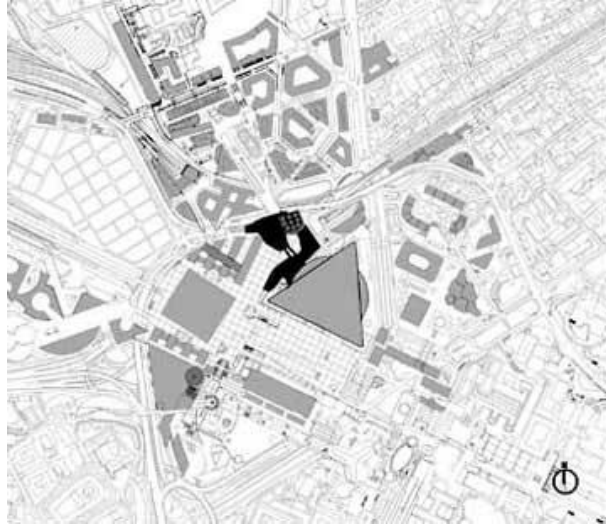


Şekil 4.1 Phare Kulesi'nin Kat Planları (www.morphosis.com)

Açılan yarışmaya Tom Mayne, Norman Foster, Rem Koolhaas, Jacques Ferrier, Massimiliano Fuksas, Herzog & De Meuron, Manuelle Gautrand, Nicolas Michelin, Jean Nouvel ve Dominique Perrault olmak üzere dünyaca ünlü on mimar katılmıştır. Yarışmayı Tom Mayne'in yönettiği Morphosis Grubu kazanmıştır.

Yarışma için hazırlanan programda Eiffel Kulesi'ne rakip 300 m. yüksekliğinde kule tasarlanması istenilmiştir. Unibail grubunun danışmanı seçilen projenin sadece yüksekliği ile değil CNIT Binası ile bir bağ kurarak, metro ile bağlantı kuran tek proje olduğu belirtmiştir.

Bu yapısı sayesinde kopuk olan çevresini de onaracağını savunmuştur. Seçilen projenin sahibi Thom Mayne tasarımı *"Kulenin gökyüzüne doğru uzanışında bir akışkanlık ve formala ilişkili olarak bir tür yumuşaklık hissediliyor. Kulenin etrafında dönüp gözlemlediğinizde geniş görüş sağlayan açık alanların varlığını fark ediyorsunuz. Yapı sadece bir görüntü olmaktan öte, bulunduğu alana, çevreye ve performans gereksinimlerine cevap veren dinamik bir forma sahip olduğunu gösteriyor"* şeklinde tanımlamaktadır.



Şekil 4.2 La Défense Bölgesi ve Phare Kulesi Vaziyet Planı (www.morphosis.com)

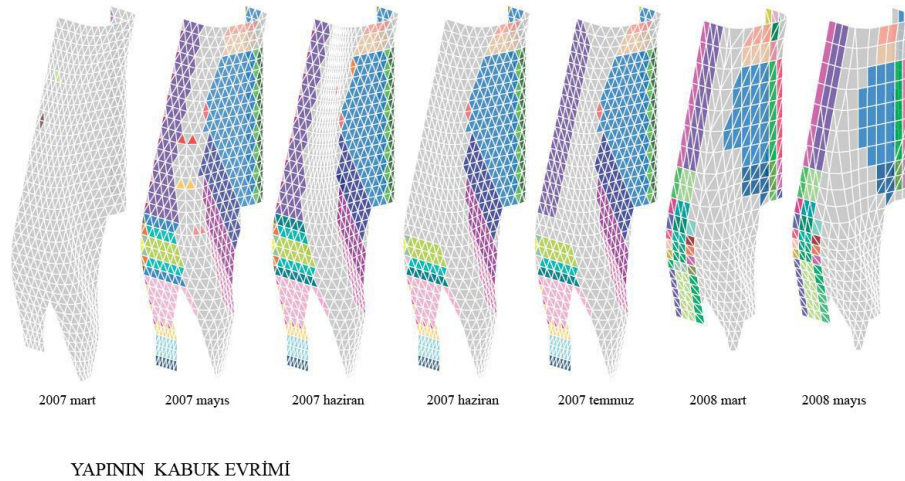
Eiffel Kulesi'sine simgesel ve yükseklik açısından rakip olarak kurgulanması istenilen 300 m. yüksekliğindeki yapı, dünyadaki yüksek yapılarla kıyaslandığında oldukça kısadır. *"Bulunduğu kompleks mekandan organik bir şekilde ortaya çıkıp ufuk çizgisinden bir işaret oluşturacağı"* şeklinde lansmanının yapılması bir pazarlama stratejisi olarak değerlendirilebilir. Ayrıca yüksekliğinin Eiffel Kulesi'ne yakın tutularak, sahip olduğu simgesel güce gönderme yapılmaktadır. Phare Kulesi'nin şehirle kuracağı ilişki ve sürdürülebilirlik konusundaki iddiasıyla bölgede iyimserlik ve gelişimin simgesi olmak konusunda bir çabası olduğu görülmektedir.

130.000 m² kullanılabilir alana sahip olan proje, Tom Mayne tarafından *"bir büro kulesinin işlevsel karakterini aşip toplum için bir enigma halini alması gerek"* şeklinde tanımlanarak yüksek ofis binaları için yeni bir açılım yapmaktadır. Ezber bozan tasarımıyla, programıyla, yapma ve doğal çevre ile olan ilişkisinde denge oluşturmaktadır. Ayrıca oluşturduğu çoğul mekânlarla tutarlılığını ve sahip olduğu farklılığı göstermektedir. Yüksek yapılarda çoğu zaman karşımıza çıkan form arayışı yerine yapma ve doğal çevre koşulları değerlendirilip ortak bir platform oluşturma arayışıyla karşımıza çıkmaktadır.

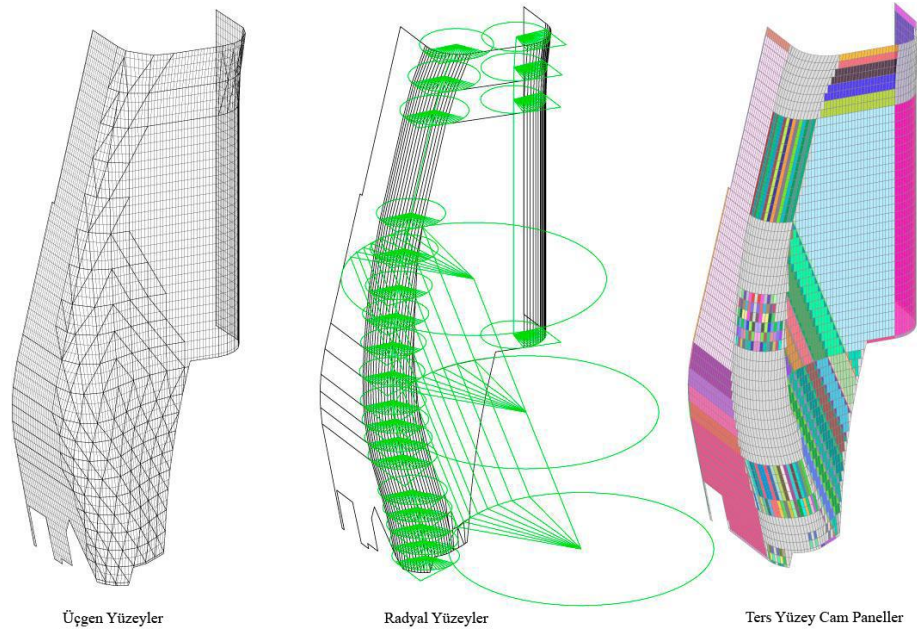


Şekil 4.3 La Défense Bölgesi ve Phare Kulesi (www.morphosis.com)

Doğal çevre şartları göz önünde tutularak kule incelendiğinde, güney cephesinde parlama ve ısınmayı engellemek için çift katmandan oluşan eğri bir cephe tasarlanırken, kuzey cephesinde gün ışığının yıl boyunca maksimum kullanmak için yassı ve açık renkli camla kaplanmıştır. Çift katmanlı yapı enerji kazanımını her zaman en yüksek seviyede tutmaktadır. Ayrıca kulenin tepesinde bulunan ve görsel zenginliğin yanı sıra doğal iklimlendirme sistemini harekete geçiren fanlara temiz ve alternatif bir enerji sağlayan “rüzgar tarlası” hem tasarımı hem de sürdürülebilirlik bağlamındaki kararlılığı göstermektedir.



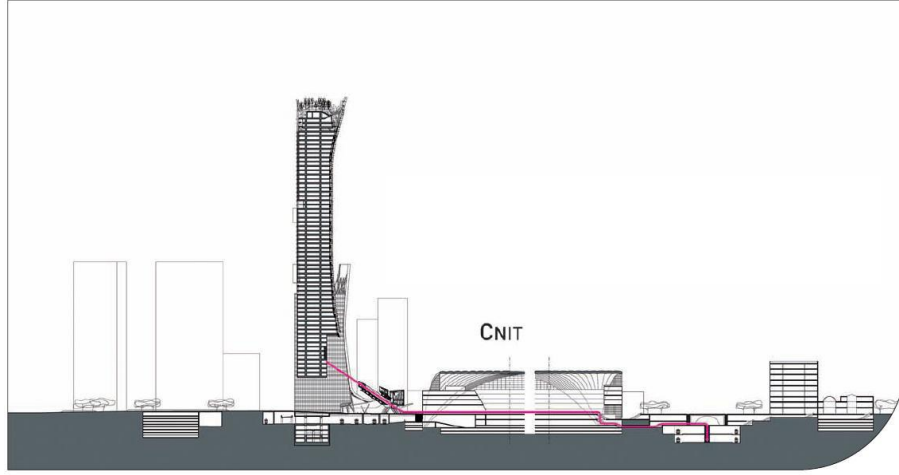
Şekil 4.4 Phare Kulesi Kabuk Evrimi Kullanımı Grafik Şeması (www.morphosis.com)



Şekil 4.5 Phare Kulesi Yüzeyler Grafik Şeması (www.morphosis.com)

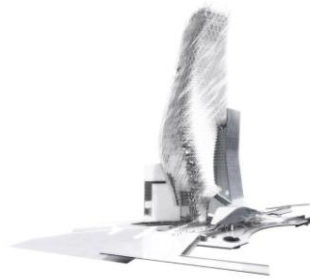
Yapma çevre şartları göz önünde tutularak kule incelendiğinde, tasarımın yapıldığı alandaki dağınıklık ve kopukluğun altı çizilerek, alışık olunan otonom ve izole edilmiş bir bina yerine CNIT'ye ve buradan kamuya açık alanlara doğru, yatay ve düşeyde gelişen akışkan bir şekilde hareket eden melez bir yapı oluşturulmuştur. CNIT binasıyla Phare Kulesi'ni birbirine bağlarken iyi etüd edilmiş bir "bağlayıcı" bina tasarlanmıştır. Böylece eklentik bir bağlantı yerine aittik katılmıştır. Bağlantıyı ilişkilendiren cam kaplı bir tünelde, yürüyen merdivenler kullanıcıyı 60 m. yükseklikte halka açık gökyüzündeki büyük bir meydana çıkarmaktadır. Sadece kullanıcıları için değil kent yaşamı için de bir rol üstlenmektedir. Yapının yalın zemin katı dinamik bir kamusal alana dönüşmektedir. Kent içerisinde karşılaştığımız tipik sosyal alanlar; bahçeler, kafeler ve mağazaların yanı sıra bir gözlem katı ve gökyüzü restoranı, kule boyunca düşey ve tamamen halka açık olarak dağılmaktadır. Ekspres asansörler (her üç katta duran), çalışanlara, gün içinde birbirleriyle karşılaşarak iletişim kurmalarını sağlamaktadır.

Thom Mayne tüm bu tasarım girdilerinin yanı sıra belirli bir ideolojisinin olduğunu "*Phare kulesi optimist ve gelişimci bir sembol yaratarak tüm komşularından ayrılacaktır. Programı, mimari ustalığı ve özellikleri, yenilikçi bir tutuma uyup organik bir şekilde bulunduğu zeminden yükselerek, akıcı ve sansüel şekli ile bölgesel peyzajın içerisinde bir simge halini alacaktır.*" sözleriyle gözler önüne sermektedir.



Şekil 4.6 Phare Kulesi CNIT Binası ile İlişki ve Toplu Taşıma Kullanımı
(www.morphosis.com)

La Défense bölgesinin sahip olduğu kamusal alan potansiyeli ve kullanımı göz önüne alınarak yapılan tasarım kamusal alanı kendi bünyesine taşıdığı iddiasını barındırmaktadır. Günümüzdeki kamusal-özel alan tartışması burada da karşımıza çıkmaktadır. Yapının zeminde çevresiyle kurduğu ilişki ve kentsel donatılar sayesinde bu alanın kamusal alan kimliğine sahip olacağı ve aktif kullanılacağı beklenilmektedir. Buna rağmen yapı içerisine ulaşımın kolaylaştırılması ve CNIT binası ile kurulan ilişkisi sayesinde toplu taşıma araçlarına da ulaşımın sağlanması tasarımın kullanım aktifliğini arttıracak değerler olsalar da zeminle ilişkisi olmayan ve yapı bünyesinde bulunan bir alanın kamusal alan kimliği hala tartışılır bir durumdadır. Bu alanlara ulaşım için belirli kontrol noktalarından geçilerek yapıya dâhil olunacağı düşünüldüğünde bu alanların tam anlamıyla kamusal alan kimliğine kavuşması mümkün görünmemektedir. Bu rağmen La Défense aksının sahip olduğu kimlik göz önünde tutulduğunda yapı içerisinde kurgulanan bu bölümlerin yaşama dâhil olmasını mümkündür.



Şekil 4.7 La Défense Bölgesi ve Phare Kulesi Bağlantı Köprüsü ve Maketi
(www.morphosis.com)

4.2 Büyükdere Caddesi ve Zorlu Center

Zorlu Holding A.Ş. iştiraklerinden Zorlu Yapı Yatırım A.Ş.'nin 07 Mart 2007 tarihinde T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından yapılan ihale sonucunda satın aldığı İstanbul İli, Beşiktaş İlçesi, Ortaköy Mahallesiinde bulunan 30 Ada, 157 Parsel numaralı 96.505,33 m²'lik arsa üzerinde kentsel karma kullanım alanı olarak tasarlanacak ve inşa edilecek olan Zorlu Center için ulusal ve uluslararası mimarlık ve kentsel tasarım bürolarına yeterlilik çağrısı yaparak bir yarışma düzenledi. Yarışmanın jüri üyeliğini Charles Correa (Mimar, Hindistan), Martin Filler (Mimari Eleştirmen ve Gazeteci, ABD) , Ömer Kanıpak (Mimar, Türkiye), Fumihiko Maki (Mimar, Japonya), Haluk Pamir (Mimar, Akademisyen, Türkiye) olarak belirlenmişti (Şahin,2009).



Şekil 4.8 Karayolları Arazisi (Murat Şahin arşiv)

En az 100.000 m²'lik kentsel kullanım alanının, kavramsal düzeyden ihale dosyasına kadar bitirilmiş olunması, uluslararası ve ulusal ödüller alınmış olması, uluslararası yayınlar ve uluslararası jüri üyelikleri görevlerinde bulunulmuş olması, ön seçim için uygulanacak temel ölçütler arasındadır. Zorlu Yapı Yatırım A.Ş. yarışmaya davet edilen her katılımcının sunacağı proje teklifi için uluslararası standartlarda bir ödeme yapacaktır. Ulusal başvuru sahipleri uluslararası ortaklarla konsorsiyum halinde başvurabilecekleri belirtilmiştir.

Arquitectura (Bernardo Fort Brescia), Mario Botta, Gregotti Associati International spa (Vittorio Gregotti) + ARUP Consortium Steven Holl Architects, Cafer Bozkurt Architecture Ltd. + Asp Architekten Stuttgart Partnership (Mete Arat, Cem Arat), Coop Himmelblau (Wolf Prix) + Uras & Dilekçi Architects Consortium (Emir Uras, Durmuş Dilekçi), GAD Architecture Gökhan Avcıoğlu + Odile Decq / Benoit Cornette Architectes Urbanistes

Consortium , Has Architecture Ltd. (Ayse Hasol Erkin, Doğan ve Hayzuran Hasol) + Llewelyn Davies Yeang Consortium (Ken Yeang) , Mimarlar Tasarım (Han Tümertekin) + Hashim Sarkis + George Hargreaves Consortium , EAA Emre Arolat Architects , ERA Urban Planning & Architecture Ltd. (Ali Hızıroğlu) ,Selim Velioğlu / seARCHITECTURE Consortium (Erce Funda, Sunaj Jusuf), SUTE Ltd. (Umut İnan), Tabanlıoğlu Architects Ltd. (Murat and Melkan Tabanlıoğlu) yarışmada seçilen mimarlık ofisleri olmuştur (Şahin, 2009).

Zorlu Center'ın arazisi Boğaziçi köprüsüyle Zincirlikuyu'nun keştiği karayolları arsası olarak bilinen ve Büyükdere Caddesi'nin başlangıç noktası olarak nitelendirilen bölgededir. Parselin doğu cephesi İstanbul Boğazı'na bakmaktadır.

Arazi için yapılan ihale sonucu bölgenin ilk 'gökdelen' projesi olarak nitelendirilen Karayolları Binası'nın yıkılıp yıkılmaması tartışmasıyla mimarlık ortamında önemli yer tutmuştur. İlk modern mimarlık ürünleri arasında gösterilen yapının Docomomo tarafından tescillendiği belirtilmiştir. Yapılan projelerde bu yapı korunmuştur.

Doğal çevre ve yapma çevre etkenleri göz önünde tutulduğunda arazinin kamusal mekân kimliği için önemli nitelikleri bulunmaktadır. Yarışma katılan ve ikinci aşama geçen projeler arasında Emre Arolat imzalı proje kamusal alan kimliğiyle dikkat çekmektedir. Tasarımcılara verilen programın, arazinin bedeli göz önüne alındığında yoğun olmasına rağmen, karma yapıyı kendi yorumuyla değerlendirmesi sonucu karma kullanımı karma kavramlarla ilişkilendiren Emre Arolat, yapının bünyesinde kamusal ve özel alan, ihtişam ve mütevazılık, kurumsallık ve ailevi, toplumsal ve seçkin gibi ikilemleri barındırdığını belirtilmiştir.



Şekil 4.9 Zorlu Center Vaziyet Planı (www.emrearolat.com)



Şekil 4.10 Zorlu Center'ın Büyükdere Caddesi ile Olan İlişkisi (www.emrearolat.com)

Kompleksin içerisinde bulunan farklı fonksiyonları (katmanları) bir kabuk olarak yorumlanmıştır. Büyükdere Caddesi'nden başlayan katmanlaşma kamusal alan kimliğine sahip bir yönlenmeyle doğu ve güneye doğru yükseltilmiştir. Bu noktada oluşturulan çatallaşmayla kamu-özel ayrımı yapıldığı vurgulanmıştır. Bu ayrımı oluşturulan farklı yüksekliklerin tanımlandığı belirtilmiştir. Bu kabuk sayesinde manzaraya 28 m. yüksekliğe ulaşan kabuk bir şehir balkonu olarak tanımlanmıştır. Dış koldan gelen kabuk 32 m. yüksekliğe ulaşp rezidanslara ulaşarak özel alan ayrımı yaptığı savunulmuştur.

Bölgede yapılan diğer yüksek yapılar ve karma yapılardan farklı olarak içe dönük bir yapıyı reddeden proje 'kentli' olma yolunda önemli bir adım atmıştır. Toplum tarafından kullanılabilecek alanların çokluğu hem yapıyı daha yaşanır bir kimliğe sahip kılacak hem de bölgedeki yapıların reddetmiş olduğu ilişkiyi yeniden yorumlamasıyla Büyükdere Caddesi'nin başlangıç noktası olma özelliğiyle bölge için bir katalizör görevi görecektir.



Şekil 4.11 Zorlu Center'a Zincirlikuyu'dan Bakış (www.emrearolat.com)

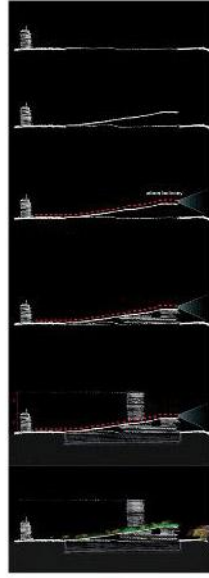


Şekil 4.12 Yapıdaki Meydan Kimliği (www.emrearolat.com)

Yarışma programında yer alan ofis işlevi ve konut işlevinin bir bölümü 32 m. yüksekliğe ulaşan kabuk altında çözülmüştür. Böylece Büyükdere Caddesi'ndeki yapıların aksine kulelerin daha yüksek olma çabası olmadığı savunulmuştur. Ayrıca farklı fonksiyonlar geniş manzara alanı tamamıyla kullanılabilirlik bağlamında yapı bünyesinde bulunan yeşil alanlar bu fonksiyonların özerkliğini arttıracaktır. Kompleksteki 4 kulenin 3 tanesi rezidans 1 tanesi otel olarak tasarlanmıştır ve parselin sahip olduğu manzara kullanımı, gün ışığı kullanımı gibi sebeplerden dolayı kuleler farklı yönlenimlere sahiptir.



Şekil 4.13 Yapıdaki Meydan Kimliği (www.emrearolat.com)



Şekil 4.14 Manzara Balkonlu Grafik Anlatımı
(www.emrearolat.com)



Şekil 4.15 Kütlesel Perspektif
(www.emrearolat.com)

Karma kullanım fonksiyonlarından birisi de bölgede sık karşılaşılan alışveriş merkezidir. Büyükdere Caddesi'yle aynı kotta başlayan alışveriş merkezinin farklılaşması için 'the piazza' olarak tanımlanan sirkülasyon alanı aslında bir meydan kimliğini barındırmaktadır. Ayrıca bu alanın etrafındaki mağazalar, tipik meydanlarda karşımıza çıkan ticari fonksiyonlara gönderme yaparak burada geçirilecek zamanın süresi uzatmasının yanı sıra gün içerisinde aktif kullanıma olanak vermesiyle yaşanabilirliğini de vurgulanmaktadır.

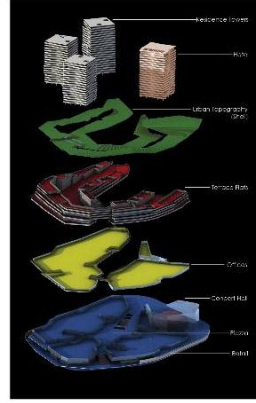
Alışveriş Merkezinin (Çarşı) altında metro bağlantısı ile araçsız ulaşımın sağlanabileceği gibi yeni metrobüs güzergahının yakınlığı ile de toplu taşımayı daha aktif kullanabilecek bir konuma sahiptir.



Şekil 4.16 Konferans Salonu Görünüş
(www.emrearolat.com)



Şekil 4.17 Meydandan Görünüş
(www.emrearolat.com)



Şekil 4.18 Zorlu Center Fonksiyon Şeması (www.emrearolat.com)

Kabuğun altında oluşturulan alanda gerektiğinde 2500 kişilik bir konser alanı olarak kullanılabilecek bir alan bulunmaktadır. Ayrıca bu alan ihtiyaç halinde meydanla ilişkisi sağlanabilecek şekilde tasarlanmıştır. Böylece kent ölçeğinde yapılacak olan etkinlikleri bünyesinde barındırabilmesi düşünülmüştür.



Şekil 4.19 Boğaz'dan Görünüş

(www.emrearolat.com)



Şekil 4.20 Meydandan Görünüş

(www.emrearolat.com)

Aynı yarışmaya katılan projeler arasında Mario Botta'nın projesi incelendiğinde ortaya çıkan ürün ve bölge hakkındaki yorum farklılaşmaktadır. Yarışma için verilen programın yoğunluğu belirtilerek yapılan yapı İstanbul'un dokusu ya da bölgenin dokusunu referans alarak yapıldığını düşünmek yanlış olur. Tamamen içe dönük tasarlanan yapı için en temel tasarım ögesi boğaz manzarası olmuş ve Büyükdere Caddesine bakan cephede tasarlanan yapılar nedeniyle bir set görünümü karşımıza çıkmaktadır.

Proje tanımlanırken, iki farklı kent koşuluna cevap veren iki temel elemandan oluştuğu bu elemanların kuzeydeki üç kule (ofisler ve otel), Büyükdere Caddesi ekseninde konumlanmış ve arkasındaki platonun son uzantısının bir simgesi haline getirildiğini, güneydeki taç gibi bir dairesel bina (rezidanslar) kentin üzerindeki doğal suru devam ettirdiği belirtmektedir.



Şekil 4.21 Zorlu Center Mario Botta Vaziyet Planı (www.arkitera.com)

Tarihi çarşıya canlılık kazandıran ticari merkezi kuşatarak, adeta bir hisara dönüştüğü savunuluyor ki, bu noktada bölge (parsel/Büyükdere Caddesi) hakkında bilgisi olmayan birinin metinsel dokümanlarla İstanbul için oluşturabileceği konsept proje anlayışı şekillenmesi olarak yorumlanabilir. Ayrıca kent ölçeğindeki yeşil alanlar hakkında göndermeler yapıp bu yapılaşma sayesinde bu alanların yaşanabilir alanlar olduğu belirtilmektedir. Genel tasarım kararı olarak bu kadar büyük ve bu kadar parçalı bir tasarım yapmak formu nedeniyle yeşil alanın algılanmasını zorlaştırmaktadır. Yay şeklinde yapılan formun içinde kalan net alan yapı kullanıcıları için ideal ortamlar sunabilmesine rağmen, içe dönük olması nedeniyle kent ölçeğinden kopuk olacaktır.



Şekil 4.22 Zorlu Center Mario Botta Perspektif (www.arkitera.com)

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu tezde günümüz gerçeği olarak karşımıza çıkan yüksek yapılar ve toplumsal değişime paralel olarak farklılık göstermeye başlayan kamusal alan ilişkisi sorgulanmaktadır. Bu sorgulama sırasında kamusal yapı tanımı ve özellikleri incelenerek, günümüzdeki kamusal mekân tanım ve anlayışının yüksek yapılarla ilişkisi irdelenmiştir.



Şekil 5.1 Büyükdere Caddesi

Kamusal alan kullanımı açısından yüksek yapıların incelenmesi İstanbul'un en önemli iş merkezi aksı olan Büyükdere Caddesi üzerinden yapılmıştır. Büyükdere Caddesi bünyesindeki Zincirlikuyu-4.Levent bölgesi pilot bölge olarak belirlenmiştir. Bu bölgenin seçilmesindeki sebeplerden en önemlisi; iki yakayı (Avrupa-Anadolu) birbirine bağlayan köprülerin arasında kalması ve gelişim süreci sırasında bu ulaşabilirliği yüzünden bölgenin iş merkezi olarak belirlenmesidir. Bu çalışmanın nesnel kılınabilmesi için benzer fonksiyona sahip bir örneğin de incelenmesi gerekliliği göz önüne alınarak, aynı dönemde yapılaşmaya başlamış olan ve günümüzde aynı fonksiyona (MİA/ Merkezi İş Alanı) sahip olan La Défense bölgesi incelenmiştir. Mevcut durumları arasındaki farklı karakterlerin nedenleri, gelişim süreçleri ve bünyelerindeki yapılar da incelenerek bir karşılaştırma yapılmak istenilmiştir. Ayrıca son dönemde sınırlı davetli yarışma sonucu bu bölgelerde elde edilen ve kamusal alan sorgusu üzerine kurgulanan iki tasarım irdelenerek, akslara günümüzdeki bakış açısı yakalanmak istenilmiştir. Bu bağlamda Büyükdere Caddesi ve La Défense karşılaştırılırken üzerinde durulması gereken ilk nokta bölgelerdeki planlama politikalarıdır.

1950'lerden sonra dünyayı hızla saran küreselleşme ve bunu takip eden ihtiyaç farklılıklarına cevap vermek zorunda kalan kentler, bir değişim süreci içine girmiştir. Kentlerin değişen

şartlara (ekonomi, sosyal farklılık, çevre koşulları, yaşam kalitesi... vb.) ayak uydurabilmeleri, doğru planlama anlayışının uygulanmasıyla mümkün olur. Bu da ancak stratejik bakış açısını yakalayarak sağlanabilir. Sürdürülebilir bir planlama anlayışı sayesinde kentin kimliği ve bu kimliği tanımlayan alt öğeleri değişimlere uygun tepkiler verebilirler.

Günümüzde kent gelişimleri tekil mimari yapı eklenmeleriyle değil, kent parçacıklarının eklenmesiyle olmaktadır. Bu bağlamda kentsel ölçekteki planlamaların sürdürülebilir olabilmesi için uzun dönemli stratejik planlama süreçlerinin bir parçası olarak ele alınması ve kurgulanması gerekmektedir. Kent üzerinde yetki sahibi olan birimlerin, ortak karar üretme mekanizması içerisinde uzlaşmacı ve aldıkları kararların sürekliliği konusunda takipçi olmaları gerekmektedir. Aksi bir tutum sonucu ortaya çıkan değişiklikler ve tutumlar kentlerin gelişim süreci üzerinde olumsuz etkiler ortaya çıkarır.

Türkiye’de izlenen planlama politikalarında olduğu gibi, kentsel projeler alanında da tutarsızlık görülmektedir. Dönemsel çözümler aramak ve dönemsel kararlar vermek planlama kararlarındaki sürdürülebilirliği engellemektedir. Kentsel projeleri sadece proje alanı olarak düşünmek yerine kentin bütünüyle ele almalı ve kentin vizyonu ile örtüşmesi hedeflenmelidir.

Bu bağlamda Büyükdere Caddesi (Zincirlikuyu-4.Levent) örneği irdelendiğinde, ilk önce sanayi bölgesi, daha sonra turizm bölgesi ve son olarak iş merkezi olarak nitelendirilen bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Büyükdere Caddesi’nde (Zincirlikuyu-4.Levent) uygulanan değişken planlama stratejileri ve yapılan bu fonksiyon değişimleri sonucunda birçok olumsuz etkiyi yanında getirmiştir. Bu etkinin en önemlisi Büyükdere Caddesi’ne uygulanan/uygulanamayan farklı planlama stratejilerinden dolayı bölge bütünsel bir kimliğe sahip olmamasıdır.

1950 yılında İstanbul il sınırı dışında bulunan bölge muhtar tarafından verilen onaylarla gelişimine sanayi bölgesi olarak başlamıştır. Sanayi yapıları geniş açıklıklara ve hacimsel olarak büyük kütlelere ihtiyaç duyarlar ve ulaşım önemli bir girdidir. Bu yüzden kent merkezine yakın ve yapılaşmamış bu bölge yatırımcıların uğrak yeri haline gelmiştir. Ama bu yapılaşma sürecinde denetim geciktiği ve hızlı bir gelişim gösterdiği için sanayi bölgesini beslemek için gerekli olan konut stoğu gecekondulaşma şeklinde gerçekleşmiştir. 1973 yılında köprüünün açılmasıyla iki yaka ulaşımın kolaylığının artması ve gelişimi fark eden büyük sermaye yatırımcıları bölgede arsa alımlarına başlamış olması bölgenin kimlik değişimindeki hızlandırıcı faktörler olmuşlardır. İleriki dönemde yatırımcıların baskıları ve

Essien Projesinin gerçekleşmemesi Büyükdere Caddesi'nin iş merkezi haline dönüşmesine neden olmuştur. Bu dönemden sonra özellikle yerel yönetimlerin bu değişim sürecinde etkisi büyüktür. Bölgedeki fabrikaların hızla yüksek yapılara dönmeye başladığı yakın dönemde, arsa sahiplerinin (yerel yönetimlerle) yapmış oldukları anlaşmalar ya da çıkarılan özel imar durumları sonucu kişisel karlarını arttırmış olsalar da bölge yapıların birbiriyle ilişkisini azaltmıştır. Özellikle Büyükdere Caddesi üzerinde bulunan yapıların, brüt parsel üzerinden yüksek emsal kullanılarak yapılmış olmaları ve İstanbul İmar Mevzuatında emsale dâhil olmayan alanların (Bknz ek x) toplam inşaat alanına etkisi göz önüne alındığında, kentsel ölçekte bölge için hesaplanan birçok değerinin (trafik yoğunluğu, yeşil alan yoğunluğu, sosyal donatı... vb.) günümüz şartlarında yetersiz kalmasına sebep olmuştur.



Şekil 5.2 La Défense Bölgesi

La Défense bölgesi ise kurulduğu dönemde kent merkezinin dışında oluşturulan, kamu destekli bir iş merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır. La Défense aksı imara açıldığı ilk dönemden günümüze hiçbir fonksiyon değişikliği yaşamamıştır. İlk dönem yapılarının tasarım kriterleri bile belirli sınırlar içine sokulmuştur. Ayrıca bölgenin yaşayan bir bölge olması için ek fonksiyonlar (konut, ticaret), ulaşım ağı, kent donatıları v.b. ihtiyaçları da bu stratejik planlama içerisinde kurgulanmış ve aks bütünsel bir kimliğe sahip olmuştur.

1964 yılında La Défense için hazırlanan nazım planı doğrultusunda yapılaşma başlamıştır. Küreselleşen ekonomiye paralel olarak gelişen Fransız ekonomisinin bir yansıması olarak bölge gelişim süreçlerinin hızında dalgalanmalar yaşamıştır. Buna rağmen izlenen kararlı politikalar sonucunda bölge sahip olduğu kimliği her dönemde korumuştur. Bölgede yapılan yapılar da bölgenin gelişim sürecine paralel olarak gelişim göstermiş ve kullanıcı ihtiyaçları ve teknoloji

girdileri göz önünde tutularak farklılaşma göstermiştir. Bölgeyi aktif olarak yaşayan bir bölge haline getirmek için her dönemde bölgenin büyümesi ve gelişmesiyle orantılı olarak eklemeler yapılmıştır. Yapıların tekil imar durumları ya da kararları verilerek yapılması yerine bölge için ihtiyaçlar doğrultusunda ana kararlar alınmış ve yapılaşma alanı belirlenmiştir. Böylece bölgede yapılan yapılar hem bölgenin aktifleşmesinde önemli rol oynamış hem de birbirleriyle ilişkileri sağlanmıştır. Kentsel ölçekte verilen bu karar doğrultusunda bölgeye eklenecek yeni yükler belirlenmiş ve bu doğrultuda ulaşım ağı, kentsel donatılar, ek fonksiyonlar (konut, ticaret... vb.) iyileştirmeler yapılmıştır.

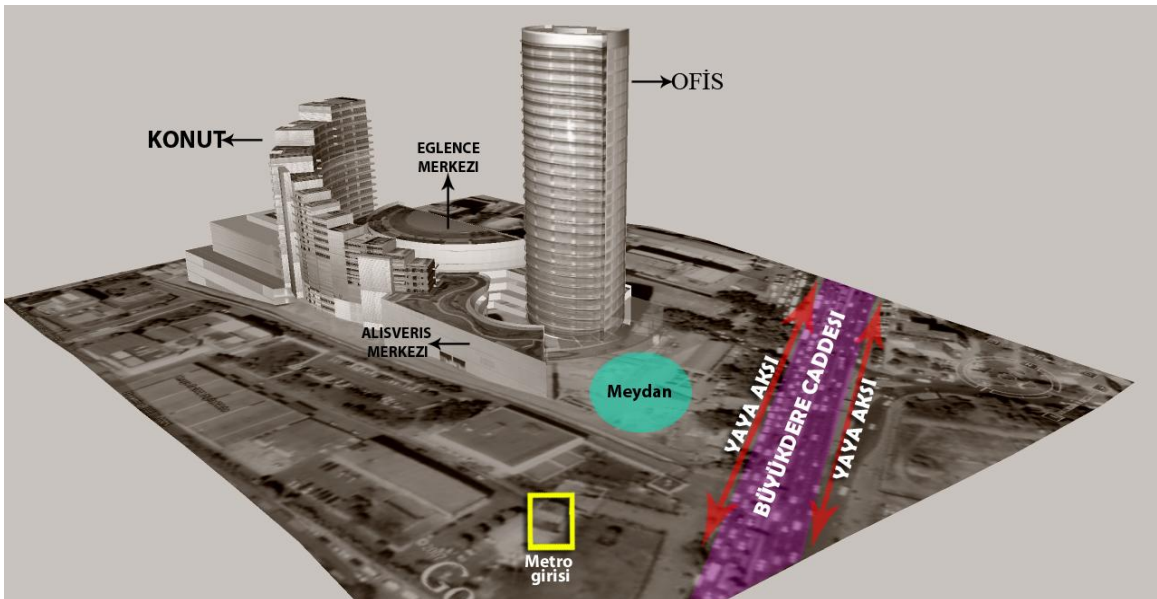
Yaşanan ekonomik krizler ve savaşlara rağmen, kent merkezlerindeki arazilerin değerlendirilmesi ve gelişen teknolojiyle dünyada yüksek yapıların gelişim süreci hızlanmıştır. Günümüzde yüksek yapılarının tasarlanması fikri, şirketlerin bir nevi güçlerini göstermek amacıyla sembolik prestij yapıları olmalarından ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda yüksek yapılar; ortaya koydukları sorunlar, sahip oldukları potansiyelleri ile günümüzün göz ardı edilemez gerçeği haline gelmişlerdir. Buna rağmen kent dokusu için yapılan örneklemelerde eski kentleri daha ön plana çıkarmamızın sebebi ise yapıların birbiriyle ve toplumla kurdukları ilişki yüzündendir. Günümüzdeki Büyükdere Caddesi ve La Défense Bölgesinin arasındaki temel farklardan bir diğeri ise bu ilişkilerdir. Bu farklılaşmaya sebep olan unsur kent kimliği ile bölgenin birbiriyle olan ilişkinin doğru kurulup kurulamadığıdır. Çünkü bir kentin kimliğini sadece yapma ve doğal çevre ile tanımlayamayız. Bu kimliği tamamlayan asıl etmen toplumdur. Bu bağlamda kent toplumun yaşamını sürdürebilmeleri için çeşitli sosyal, kültürel ve ekonomik gereksinimleri karşılayarak barındırdıkları yerleşimlerdir. Kentin içerisindeki topluma hizmet eden alanlar toplum iletişimde önemli bir yer tutar. Bu yüzden gündelik yaşam içerisinde farklı dil, ırk, din, kültür... v.b. özelliğe sahip bireylerin iletişimi sağlayan alanların varlığı kentlileşme sürecinde zorunlu bir unsurdur. Bu mekânlar kamusal alanlardır.

Habermas'ın "Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü: Burjuva Toplumunun Bir Kategorisi Üzerine Araştırmalar" (*Strukturwandel der Öffentlichkeit*) adlı kitabında ilk ele aldığı kamusal alan tanımı zaman içerisinde değişen toplum yaşayış ve alışkanlıkları yüzünden farklılaşmıştır. Toplum tarafından kullanılan alanların sahip oldukları kimlik değişmeye başlamıştır. İlk defa Webber tarafından 1964'te kullanılmış olan "Non-place" yani "Yersizlik" kavramı, günümüz toplum anlayışına hizmet eden, alışveriş merkezleri, tren istasyonları, havaalanları gibi ulaşım ve geçiş alanları olarak kullanılan mekânlar olarak tanımlanmaktadır. Gündelik yaşam içerisinde bu alanlar toplumun ortak kullanım alanlarına dönüşmeye

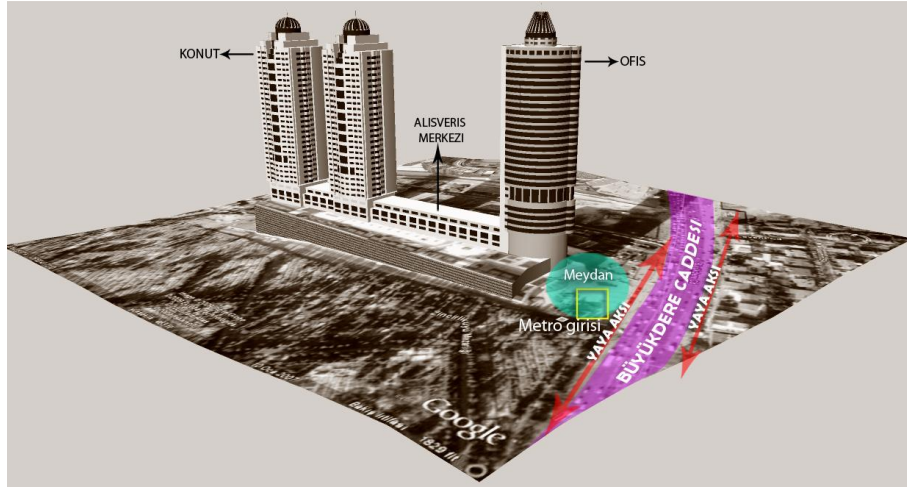
başlamıştır. Bu değişim sonucu özel-kamusal alan sorunsalı ortaya çıkmıştır.

Büyükdere Caddesi üzerinde bulunan yüksek yapılar ve bunların kamusal alan ilişkileri şu şekilde yorumlanabilir:

Kanyon örneğinde tasarım kriteri olarak gösterilen kamusal alan kimliği özel-kamusal alan ikilemini barındırmakta bu yüzden mülkiyet sorununu içermektedir. Büyükdere Caddesi ile kurduğu geçirgen bağ, kamusal alanın sürekliliği için elverişli olsa da özel mülkiyet olarak kullanılan alanın toplumun tüm bireyleri için her zaman kullanabilirliği mümkün olmadığından günümüzde sıkça tartışılan özel-kamusal alan tartışmasını içermektedir. Ayrıca yapının tasarımı sırasında alışveriş merkezinin olduğu bölümün sokak kültürüyle ilişkilendiği belirtilmiştir. Buna rağmen yapıda kısa bir süre önce olumsuz hava koşulları nedeniyle asma germe elemanlarla kapatılan mekân, bu özelliği taşımadığını kendisi göstermiştir. Bunun yanı sıra, alışveriş merkezinde bulunan mağazaların belirli bir ekonomik kesime hitap etmesi kamusal alanların en önemli özelliği olan toplumun tüm kesimlerinin ortak kullanabildikleri mekânlar olmasıyla da çelişmektedir. Yapının önünde bulunan alan ise kule ve alışveriş merkezine giriş için sokak hizasından sahip olduğu geri çekilme sonucu oluşmuştur ve bir meydan potansiyeline sahiptir. Bu alanın Büyükdere Caddesi'ndeki diğer yüksek yapılara bakılarak daha fazla ortak kullanıma açık olduğu görülmektedir. Mekân duygusunu tam olarak yaratamamasından kaynaklan kamusal alan sorgusu karşımıza çıkmaktadır. Meydanın kentsel donatılarla desteklenmemesi ve toplum tarafından daha fazla kullanım imkânı sunacak farklı fonksiyonlar yüklenmemesi geçiş alanı kimliğinin daha ön plana çıkmasını sağlamaktadır.



Şekil 5.3 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Kanyon



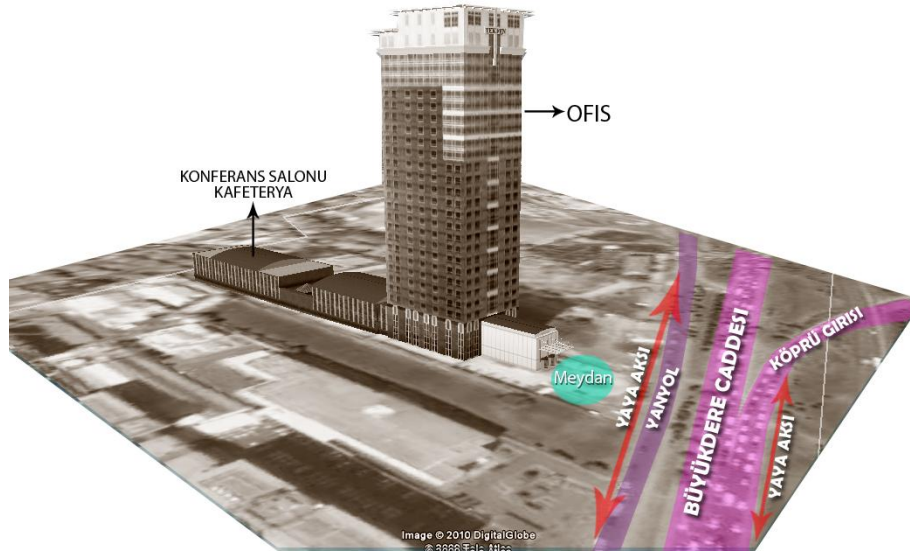
Şekil 5.4 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Metrocity

Metrocity örneğinde ise yapının önünde bırakılan alanın yerel yönetimle yapılan bir anlaşma zorunluluğun ortaya çıkmış olduğu görülmektedir. Buna rağmen sokak hizasından sahip olduğu geri çekilme sonucu bir meydanlaşmaya sahiptir. Metro çıkışının da bu meydanlaşmış alana olması ve yakın dönemde 1. Leventte geçişi ağlayan ışıklandırma sisteminin kaldırılarak metroya ulaşımı sağlayan bu geçişin alt geçit olarak kullanılmaya başlanılmasına rağmen bu alanın sahip olduğu potansiyel aktif olarak kullanılmamaktadır. Bunun sebebi olarak bu alanda mekân duygusunun yaratılamamasıdır. Yoğun olarak kullanılan bölgede kamusal alan için önemli bir potansiyele sahip alan, yapıya ulaşım için kullanılan geçiş alanı olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca bu alanda bekleyen özel güvenlik görevlileri bu alanın kamusal-özel alan kimlik sorununun göstergesidir.



Şekil 5.5 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Sabancı Center

Sabancı Center örneğinde yapı önünde bırakılan alanın Büyükdere Caddesi'nden izole edilerek sadece yapının kullanımına verildiği görülmektedir. Ayrıca yapı kullanıcıları bile, yapı tasarımı sırasında doğal çevrenin iyi etüd edilmemesinden ya da günümüze kadar değişen kentteki hâkim rüzgârın (bölgede yapılan yüksek binaların hâkim rüzgâr üzerindeki etkisinden) kaynaklı sorunlardan ötürü bu alanı sadece geçiş alanı olarak kullanmaktadır. Yapının parselinin duvarla çevrili olması ve önünde bırakılan yeşil alanın aktif olarak kullanılamaması kamusal alan ilişkisi bakımından diğer zayıf yönleridir.

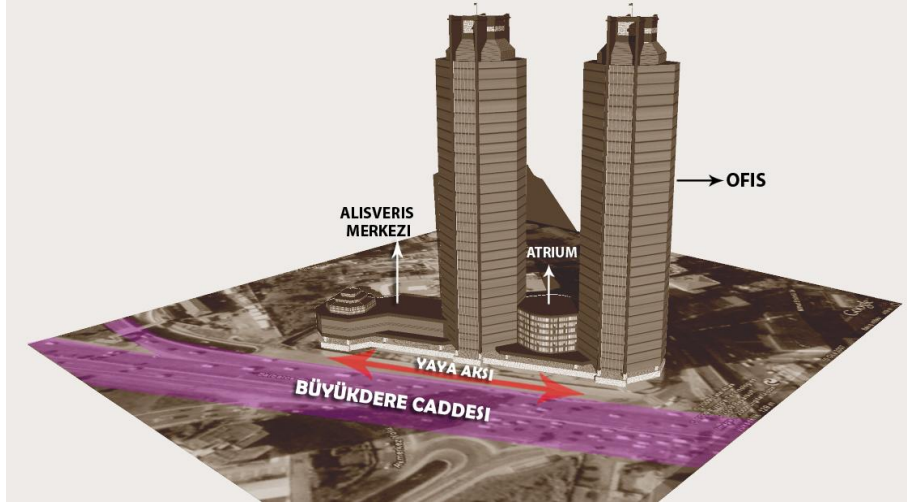


Şekil 5.6 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Tekfen

Tekfen Tower örneğinde ise yapının caddeden geri çekilerek etkisinin arttırılmak istenilmesi bir tasarım kriteri olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapının önünde bırakılan alan özel aydınlatma tasarımı sayesinde bir yönlendirme kazandırdığı belirtilmesine rağmen, yapının bulunduğu arazinin tellerle çevrili olması ve toplum tarafından erişebilirliğinin kısıtlanması kent içindeki ortak kullanım alanı olma özelliği ortadan kalmaktadır. Metrocity ve Kanyon örneklerin bu alanın geçiş noktası olma özelliği bile burada kullanılamamaktadır.

Prestij yapısı olarak yapılan ve bölgedeki yüksek yapıların yapılmasında katalizör görevi gören İş Bankası Kuleleri, bünyesinde bulunan alışveriş merkezini yapı kullanıcıları için düşünerek içe dönük bir şekilde tasarlanmıştır. Konferans Salonu ve Sergi Alanı dış kullanıcı açık olsa bile öncelik kendi bünyesinde kullanılması olmuştur. Fonksiyonel olarak alınan bu kararlar yapının Büyükdere Caddesi ve arkasında bulunan konut dokusunda izole olmasına neden olmuştur. Yapı sınırları belirlenmiş ve kontrollü girişler yapılmıştır. Bu da yapı önünde

İETT durağı olması rağmen (aktif kullanıcı sayısı arttıran etken) ilişki kurulamadığından yapı önünde bırakılan alan aktif olarak kullanılmasına izin vermemiştir. Ayrıca yapının konut adasına bakan bölümün açık otopark olarak kullanılması ve buranın konutlarla arasına set çekmesi içe dönük yapısını perçinlemektedir.



Şekil 5.7 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Tat Towers

Büyükdere Caddesi'ndeki yüksek yapılar ve kamusal alan ilişkisi sorgulandığında karşımıza çıkan sonuç, bölgenin mevcut durumu hakkında da önemli bilgiler içermektedir. Büyükdere Caddesi'ndeki yapılar ve kamusal alan kullanımı tekil olarak incelendiğinde, kamusal alan kimliğinin tasarım kriteri ya da zorunluluğu (yönetmelik gereği ya da yasal anlaşmalar) olarak ele alındığı görülmektedir. Buna rağmen yapılan uygulamalarda yapının zeminiyle kentin ilişkisini sağlayan alanların mevcut durumu incelendiğinde kamusal alan kimliğinden uzak ve kullanışsız alanlar olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Toplum tarafından kullanılmasına izin verilen alanlar geçiş alanları olarak ve kamusal-özel alan sorununu barındırmaktadır.

La Défense bölgesinde bulunan yüksek yapılar ve bunların kamusal alan ilişkileri şu şekilde yorumlanabilir:

Coeur Defence, La Défense yaya aksı üzerinde tasarlanan yeni nesil yapılarından. Yeni nesil yapıların doğal ve yapma çevre girdileri üzerinden etkileşimlerini gösteren önemli bir örnektir. Daha önceki dönemdeki yapıların kullanıcı rahatsızlıklarını göz önünde tutularak tasarım yapılan bu dönemde, yalıtım (ses ve ısı), gün ışığı kullanımı için yapılan parçalı kütle tasarımların etkisi Coeur Defence yapısında görülmektedir. 5 kütle olarak tasarlanan yapının ön kısımda La Défense yaya aksıyla ilişkili olan 3 kütlesi az katlı ve yaya aksının üzerine konsol olarak tasarlanarak, hem insan ölçeğinde bir yapı etkisi yaratılmış hem de algı etkisi

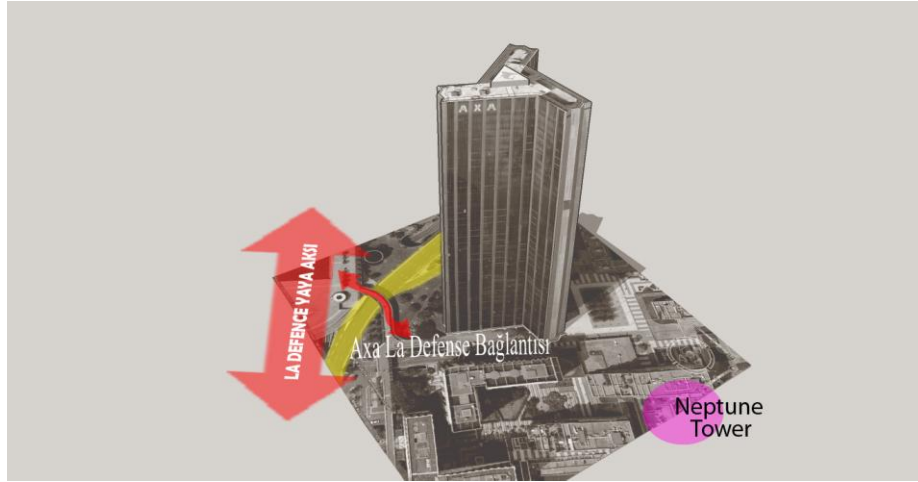
kuvvetlendirilmiştir. Tüm aks üzerinde kentsel donatılar ve peyzaj öğeleri referans alınarak önde olan 3 kütle birbirine atriumlu bir giriş ile kamusal alan mekândan özel mekâna geçiş tanımlamasını vurgulamıştır. Yapının arkasında bulunan 2 kütle çevresindeki yüksek yapıların oranları altında geri plana düşmemiş ve hâkimiyetini göstermiştir. Ayrıca yapının önünde metro çıkışının bulunması ve bu alanın yeşil doku ile kentsel donatılar ile desteklenmesi yapının çevresinin aktif olarak kullanılmasını sağlamaktadır.



Şekil 5.8 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Coeur Defence

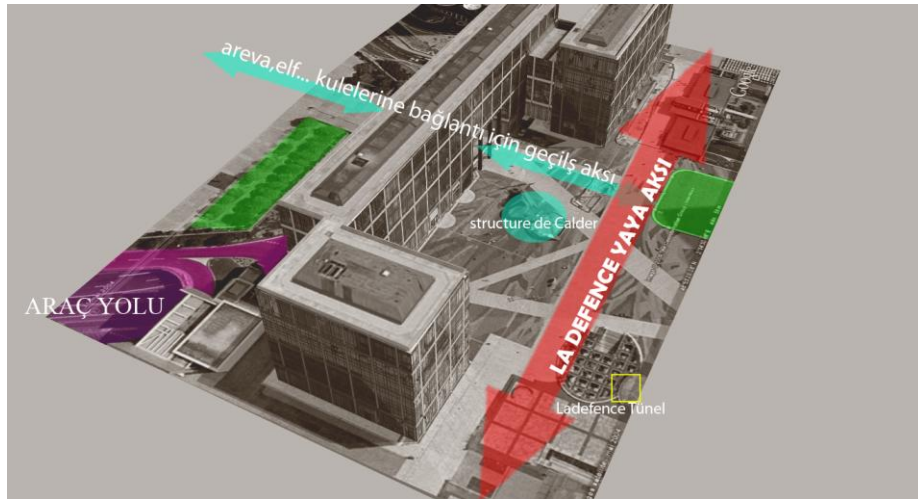
Grande Arche, La Défense aksını tamamlayan simgesel bir yapıdır. Günümüzdeki yapılar ve çevresindeki kamusal alan kullanımı üzerine yapılan tartışmalar için önemli bir referans olarak karşımıza çıkmaktadır. Tüm yaya aksının noktalandığı bu yapının ortası küp şeklinde boşaltılarak Paris'teki tarihi aksın devamını simgelemektedir. Yapı önünde yapılan merdivenler günlük yaşamın içerisine dâhil olmuş ve toplum tarafından aktif olarak kullanılmaktadır. Bölgede çalışanların uğrak yeri haline gelen mekân, belirli organizasyonların etkinlik alanı olarak da kullanılmaktadır. Yapı önündeki basamaklar kimi zaman bir stadyum tribünü gibi, kimi zaman açık hava tiyatrosu sahnesi, kimi zaman da sokak sanatı etkinliklerinin yapıldığı bir gösteri merkezi gibi kullanılmaktadır. Yapının bünyesinde bulunan kamu daireleri (bakanlık ve müdürlükler) ve ofisler bu durumdan olumsuz olarak etkilenmemektedir. Ülkemizdeki bir kamu dairesinin ya da bir kamu yapısının kurgusu düşünüldüğünde sınırları muhakkak güvenlik önlemleri nedeniyle duvar, set vb. kapatılmaktadır. Bu bağlamda, yeni yapı üretim tekniklerinin gelişimine paralel olarak ulaşılan teknoloji, yapı tasarımı yapılırken kent üzerinde olumlu etkiler yapacak şekilde kullanıldığında toplum tarafından aktif kullanılan, konforlu mekânlara ulaşmanın ispatı olan bir yapıdır. Kamu ya da özel yapıların kamusal alan kimliği oluşturmadaki etkisine önemli bir

örnektir.



Şekil 5.9 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Axa

Axa (Asur/ CB31) La Défense aksının dışında yer alan bir yapı olmasına ve La Défense ile arasında karayolu olmasına rağmen aksa bir köprüyle bağlanmaktadır. Bu köprü sayesinde doğrudan yapı girişine ulaşılmaktadır. Böylece yapı kamusal mekânla bağlantısını koparmamakta ve yaya akışında da uzun duraklamalara neden olacak karayolu engelini aşmaktadır. Önünde bırakılan yeşil alan ve kentsel donatılarda yapının çevresinin aktif olarak kullanılmasını sağlamaktadır.



Şekil 5.10 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Maison De La Défense

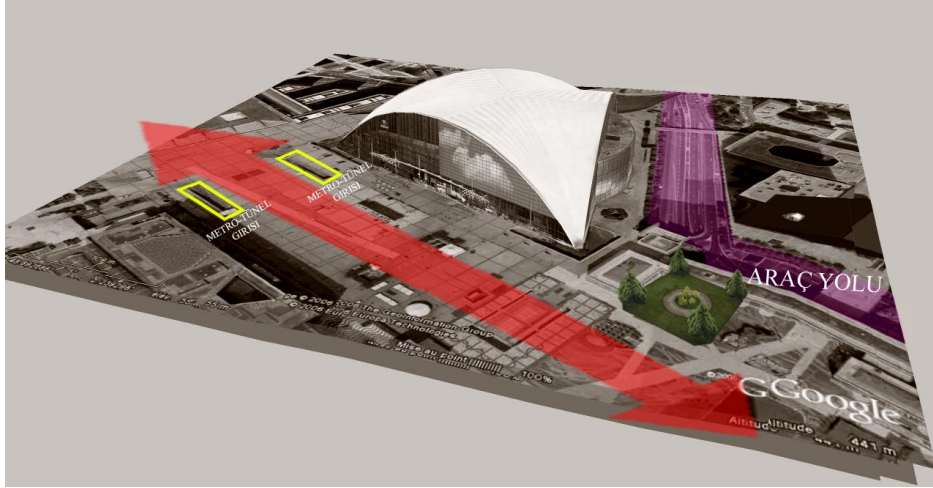
Maison De La Défense, yüksek bir yapı olmamasına rağmen yüksek yapıların ön plana çıktığı bir bölgede mimari tasarım karakteri ve kamusal alan kimliği oluşumuna sağladığı etkiyle önemli bir yapıdır. CNIT yapısının yanında bulunan yapı La Défense yaya aksı üzerinde

tasarlanmıştır. Yapıyı önemli kılan nokta yapının arkasında bulunan Areva, Total ve Residance Leclerc... vb. yapılara La Défense yaya aksından geçiş sağlanmasına imkan sunan kütsel bir boşluğa sahip olmasıdır. Yapının önünde bulunan heykellerle de mimarlık kültürü ile diğer sanatlar arasındaki etkileşimi simgelemektedir. Kent donatılarıyla etkileşimi sayesinde yapının çevresi aktif olarak (kent yaşamına) yaşama dâhil olmuştur. Ayrıca La Défense yaya aksına hiza oluşturan iki kütselin ortasındaki kütselin geri çekilmesiyle yapının oluşturdu geçirgenliğin yanı sıra kendi kullanımı için de bir toplanma alanı sağlamaktadır.



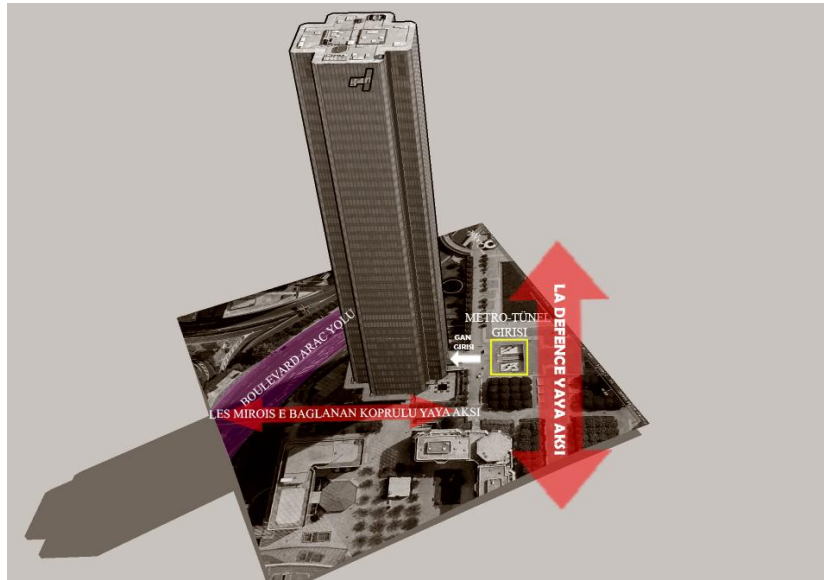
Şekil 5.11 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Les Miroirs

Les Miroirs, bölgedeki 3. dönem yapıların simgelerindendir. Parçalı ve azalan katlı kütseliyle insan ölçeğiyle mimari etkileşimi sağlamaktadır. Axa örneğinde olduğu gibi La Défense ile arasında karayolu olmasına rağmen aksa bir köprüyle bağlanmaktadır. Yapının La Défense bölgesine bakan cephesinde parçalı kütseller belirli katlarda köprülerle bağlanarak farklı yapı bloklarının birbiriyle ilişkisi kurulmuştur. Ayrıca bu blokların arasında kalan açık mekân, yapının toplanma alanı olarak tasarlanmıştır.



Şekil 6.12 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında CNIT

CNIT bölgedeki ilk yapı olma özelliğine sahiptir. Sahip olduğu form ve aksın oluşumuna etkisi ile bölgedeki en önemli yapılardan birisidir. Yapıldığı dönemdeki sergileme alanı fonksiyonu değişen yaşam şartlarına göre revize edilmiştir. La Défense yaya aksına toplu taşımada önemli bir rol oynayan metro ulaşım ağıyla hem yapı içerisinde hem de yapı önünde bulunan giriş-çıkışlarla etkileşim içerisinde. Ayrıca yapı önünde bulunan ve bölgedeki çalışan, ziyaretçi... vb. için bilgilendirme panoları ve ulaşım, iletişim ihtiyaçlarının karşılanabildiği bankolar sayesinde aksın yaşamına dâhil olmuştur.



Şekil 5.13 Kamusal Mekân İlişkisi Açısında Gan

Gan yüksekliği ile ikinci nesil yapıların simgelerinden birisidir. Gün ışığını aktif kullanmak için haç şeklinde tasarlanan yapı La Défense yaya aksından geri çekilmiştir. Geri çekildiği

bölgedeki metro çıkışı ile aksın ortasındaki süreklilik gösteren kulvarın varlığını korumuştur. Yalın bir saçakla girişini simgeleyen yapı önündeki kentsel donatılar ve yeşil alanla kamusal alan kimliğini desteklemiştir.

Bu bağlamda Büyükdere Caddesi ve La Défense aksı üzerinde bir karşılaştırma yapılmak istenildiğinde La Défense aksından farklı olarak Büyükdere Caddesi'nde kamusal alan kullanımı açısından bütünlük gösterebilecek bir alanın bulunmaması en temel sorundur. Büyükdere Caddesi'ndeki yapılar tekil davranışlar gösterirken, La Défense aksında bulunan yapılar Maison De La Défense örneğinde olduğu gibi birbirleriyle etkileşim sağlayarak bir bütün gibi davranabilmektedirler. Ayrıca Büyükdere Caddesi'ndeki yapılar algı gücünü kuvvetlendirmek için ya da yönelişini artırmak için sokak hizasından bir geri çekilme eğilimi gösterirken, La Défense aksındaki yapılar ortadaki yaya aksını sınırlarken, bir kent hizası oluşturmakta ve aksın bütünlüğünü korumaktadırlar. Coeur Defence örneğinde olduğu gibi kimi zaman parçalı tasarımlara gitmekte ve aksa bakan cephelerde insan ölçeğinden algıyı yükseltecek (az katlı kütleler) ve ulaşımı engellemeyecek (konsollar sayesinde yayaların bu konsolların altında yürümesi) çözümler sunmaktadırlar. Maison De La Défense örneğin de olduğu gibi kimi zaman parçalı kütle tasarımları yaya aksını tanımlarken geri çekilmeleri sayesinde kendileri için toplanma alanı oluşturmaktadır.

Büyükdere Caddesi ve La Défense aksı arasındaki en temel fark araç trafiğine kapalı olan La Défense'ın toplum için daha fazla etkileşim alanı sunmasıdır. Büyükdere Caddesi'nin ortasında bulunan araç yolları (3'er şeritten 6 şerit), La Défense'ı çevrelemiş, zorunlu olan kısımlarda da altında kurgulanmıştır. La Défense'da bulunan yaya aksı kendini çevreleyen karayolları üzerinden köprüler sayesinde yakın çevresiyle yaya ulaşımını ve dolayısıyla kamusal açık mekânların sürekliliğini sağlamıştır. Büyükdere Caddesi'nde bulunan yapılarda ise aks boyunca ve aksı üzerinde yatay geçişleri sağlayacak geçiş alanları bulunmamaktadır. Bulunan geçişlerde son dönemde ya revizyona uğramış ya da kaldırılmıştır. 1. Levent'te bulunan sinyalizasyon sistemi kaldırılarak cadde üzerindeki karşıdan karşıya geçişler sadece metro bağlantı geçişleriyle sağlanmaya başlanılmıştır.

La Défense Bölgesi'nde konut fonksiyona sahip yapıların belirli oranda dağıtılması, gece aydınlatma elemanlarının yapılardaki aydınlatmayla desteklenmesi gece de bölgenin aktif yaşantısının devamlılığını sağlamaktadır. Grande Arche merdivenleri ve önündeki boş alan sayesinde düzenlenen etkinliklerin belirli bir kısmının gece yapılması da bu aktif yaşantıyı desteklemektedir. Büyükdere Caddesi'nde ise 1950'li yılların başında düşük gelirli için

Alman ekolüyle yapılan konutların, zaman içerisinde ticaret fonksiyonuna dönmesi ve aks üzerindeki yapıların kopuklunun yanı sıra yeterli aydınlatmanın ve duraklama noktaların (kent donatıları ya da ortak kullanıma uygun fonksiyonların) bulunmaması bölgenin gece kullanılabilirliği azaltmaktadır. Yüksek yapılara eklemelendirilen rezidans kültürünün içe dönük yapısı da alanın aktif olarak kullanılmasını engellemektedir. Yapıların kullanıcıları ve çevresindeki konut dokusu için yeterli ortak kullanım alanları olmaması bölgenin yaşam aktivitelerini ve süresini azaltmaktadır. Bölge geçiş alanı olarak kullanılmakta ve kent yaşayışının içine aktif olarak katılması engellemektedir. Değişen kent yaşayış biçimi sebebiyle buradaki yapıların sahip oldukları ticaret fonksiyonu (alışveriş merkezleri) buluşma noktaları haline gelmiş olsalar da, özel alanlar olmaları sebebiyle kamusal alan kimliğine sahip değildirler.

Büyükdere Caddesi'nin İstanbul için önemli bir merkez olduğu ve bu bölgede yaşama ve bölgeyi kullanma potansiyelinin fazla olduğu göz önünde tutularak farklı disiplinlerin ortak çalışması sonucu insan ölçeği ve kent ölçeği göz önünde alınarak önlemler alınmalıdır.

Yapılan karşılaştırmalar ve değerlendirmeler sonucunda Büyükdere Caddesi (Zincirlikuyu-4.Levent) için tanımlanan sorun ve potansiyeller doğrultusunda mekânsal ve bütünsel düzenlemeler gerekmektedir. Öncelikli olarak yapılması gereken varolan/sorgulanan kent dokusunun iyileştirilmesi olmalıdır. Bu bağlamda mekânsal eklemeler ve düzenlemeler yapılarak nitelikli ve sağlıklı bir kent dokusu oluşturulmalıdır. Bunun için bölgedeki yapıların birbirleriyle ilişkileri kuvvetlendirilmeli ve duraklama noktaları yapılmalıdır. Ayrıca alınacak yeni stratejik kararlar ışığında bölgenin vizyonu yeniden sorgulanmalı ve kentle olan ilişkisi kurgulanmalıdır. Üst ölçekte verilen bu kararlarla, bölgede yeni yapılacak yapılar için uyulması zorunlu kılınacak tasarım kriterleri belirlenmeli ve bunlar imar notlarına eklemelendirilmelidir. Bu tasarım kriterleri özellikle Türkiye şartlarında değişen siyasi ortam/yerel yönetimden etkilenmeyecek yapıya sahip olmalıdır. Ancak bu sayede hem kentsel ölçekte hem de yapısal ölçekte sürdürülebilir bir planlama anlayışı sağlanabilir.

Bölgede yapılması gereken iyileştirme zorunluluğu dışında, bundan sonra yapılacak yapılar için mevcut yapıların sorunları göz önünde bulundurularak dikkat edilmesi gerekenler şu şekilde özetlenebilir:

- Bölge için kritik bir noktaya gelen silüet etüd edilerek, bundan sonraki yapılacak yapıların yerleri etüd edilmelidir.

- Doğal çevre etkenleri göz önünde tutularak yapı tasarımları yapılmalıdır. Yapılan her yüksek yapının kent üzerinde bulunan hâkim rüzgâr yönünü etkilediği, çevresindeki güneşlenme miktarının değiştirdiği gibi etkiler göz önünde bulundurulmalıdır.
- Büyükdere Caddesi'nin bundan sonraki gelişim sürecinde, bölge için üretilecek olan alan kullanım stratejisinin sadece fonksiyona bağımlı olarak yapılmasının yanı sıra etkileşim planını da barındırması gerekmektedir.
- Bölgedeki potansiyel ve imara açık arsaların imar durumları incelenmeli (TAKS, KAKS... vb.) mevcut durumun iyileştirilmesi için yasal zorunluluklar imar durumlarına eklenmelidir.
- Yüksek yapıların ve çevresinin gece gündüz kullanım devamlılığının sağlanması için önlemler alınmalı, ayrıca gece için aydınlatmalar güçlendirilmelidir.
- Bölgedeki alt yapı sorunu, ulaşım sorunu ve otopark sorunu için etüt çalışmaları ve alternatif öneriler yapılmalıdır.
- Mevcut durumda elverişsiz/kullanılsız olan sosyal ilişkileri arttıracak açık kapalı mekânlar düzenlenmeli ve sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan yakın çevresiyle bütünleşmesi sağlanmalıdır.
- Yüksek yapıların insan ölçeğindeki sürekliliği sağlanmalı ve yüksek yapıların farklı kotlarında yaya kullanımına izin veren, ortak kullanıma izin veren alanlar yapılmalıdır.
- Bölgede toplum tarafından aktif kullanılabilecek etkinlik alanları oluşturulmalı ve sanatsal etkinlikler düzenlenmesi teşvik edilmelidir.
- Büyükdere Caddesi üzerindeki yaya aksları (kaldırımlar) birbirleriyle ilişkilendirilmeli, gerekli noktalara ya üst geçit ya da yeni alt geçişler yapılarak yaya trafiği akışının sürekliliği sağlanmalıdır.
- Mevcut yapıların sahip oldukları ortak kullanım alanları yeniden düzenlenmeli ve mülkiyet sorunu çözülerek Büyükdere Caddesi üzerindeki yaya akslarıyla(kaldırımlarıyla) ilişkisi kurulmalıdır.

Aynı dönemde yapılaşmaya başlamış olan ve günümüzde de aynı fonksiyona sahip olan Büyükdere Caddesi ve La Defense Bölgesi izlenen planlama politikaları sonucu farklı kimliklere sahip olmuşlardır. Kentsel ölçekte alınan kararlar sonucu oluşan bu farklılaşma sürdürülebilir planlama politikalarının önemini ortaya çıkarmaktadır. Bu bağlamda yüksek yapılar ve kamusal alan ilişkisi incelenirken sadece yapıların kentle kurdukları tekil ilişkilerle değil, birbirleriyle ve kentle olan ilişkileri incelenmelidir.

KAYNAKLAR

- Aksoy, A. ve Robins, K., (1995) "Ezilen İstanbul'un Dönüşü", İstanbul Dergisi, 4:13-18, İstanbul.
- Alexander, C., Silverstein, M., Ishikawa, S. (1977), A Pattern Language. New York: Oxford University Press.
- Augé, M., (1995), Non-Place: Introduction To An Anthropology of Supermodernity, Verso Books, London.
- Barkul, Ö., (1999) "La Defense, Paris: Çağdaş Bir Büro Kent", Arkitekt, Mayıs – Haziran, 1999, 467:30-38, İstanbul.
- Barkul, Ö. ve Tönük, S.,(1999) "Piazza, Plaza, Square, Platz, Praça, Meidan, Meydan", Ege Mimarlık, TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını, Nisan 1999 / 2, 30:34–38, İstanbul.
- Bilgin, B., (2006), "İstanbul'da Karma Kullanımlı Yüksek Yapılar Üzerine Karşılaştırmalı Bir İrdeleme", Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Cansever, T., (1993), "Şehir", Cogito, Yaz 1996, İstanbul.
- Carmona, M., Heath T., Oc T., & Tiesdell, S. (2003) Public Places, Urban Spaces, (Oxford, Architectural Press).
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G. and Stone, A.M. (1992), Public Space. Cambridge: Cambridge University Press.
- Cullen, Gordon (1976), The Concise Townscape. New York: Van Nostrand
- Çetiner, A., (1991), "Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri: Ticaret Eğitim Sağlık Sosyal İdare Endüstrisi", Doçentlik Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Çiftçi, Ç., (1999), Türkiye'de Büyükşehir Statüsündeki Bazı Kentlerde Sosyal Donatım Alanlarının Durumu ve Planlama ile İlişkileri, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- EPAD, (2008), Guide to architecture, Paris
- EPAD, (2008), World Business Districts Summit for Sustainable Development, 14-15 February 2008, Paris
- EPAD, (2008) Get on Line, Paris
- Erdoğan, G., (2004) La Défense, Haut De Seine, Fransa: Yeni Merkezi İş Alanı (1958–90 Ve Günümüze), İstanbul
- Erdönmez, M.E., (2005), "Açık Kamusal Kent Mekanların Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere Levent-Maslak Aksı", Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gehl, J., (1996), Life Between Buildings (5th Edition), Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Giritlioğlu, C., (1991) "Şehirselleşen mekan öğeleri ve Tasarımı "

Gray, C. ve Gray, L. (1999), Reimanging field instruction from a spiritually snsetive perspective: An alternative approach. Social Work Education, 44:371-383.

Gülen, M., (2006), "Stratejik Planlama Yaklaşımı Çerçevesinde Kentsel Projeler-Kamusal Alan İlişkisi: Büyükdere Aksı Levent Plazalar Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Bölge Planlama Bilim Dalı, İstanbul.

Habermas, J., (2003), Kamusallığın Yapısal Dönüşümü, Çev. Tanıl Bora- Mithat Sancar, İletişim Yayınevi, İstanbul.

Jacobs, J., (1961), The Death and Life of Great American Cities, Random House, New York.

Kaptan, H., (1993), The Development Process of The Service Sector İn The Metropolitan Area: An Analysis of Büyükdere Subregion.

Karabey, H., (2003), "Metrocity, Konut ve Alışveriş Merkezi Levent İstanbul", Yapı Dergisi, 263:72-80, YEM Yayınları, İstanbul.

Keyder, Ç., Öncü, A., (1993) "İstanbul Yol Ayrımında", İstanbul Dergisi, 7:28, İstanbul.

Kılınçaslan, İ., (1993), "İstanbul Metropolünde Yapısal Değişimler", Planlama Dergisi, 4: 16, İstanbul

Koç, E., (1997), Yasadışı Alanların Dönüşüm Sürecinde Planlamanın Etkinliği; Gültepe Örneği, Basılmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Kohn, E., (1990), "The Tall Building", Tall Buildings: 2000 and beyond, Fourth World Congress, Hong Kong Convention and Exhibition Center, Council on Tall buildings and Urban Habitat, editor Lynn S. Beedle, Lehigh university, Bethlehem, Pennsylvania, USA.

Kostof, S., (1991), The City Shaped, Thames and Hudson, London.

Kostof, S., (1995), "A History of Architecture, Settings and Rituals (2nd edition) ", Oxford University Press, Oxford.

Kostof, S., (1999), The City Assembled, Thames and Hudson, London.

Krier, R., (1979-1988), Urban Space, Rizzoli International, New York.

Krupa, F., (1993), "The Privatization of Public Space, The State of the Public Realm", Battery

Lang, J., (2007), "Urban Design A Typology of Procedures and Products, Illustrated With Over 50 Case Studies", USA

Park City; Los Angeles Gated Communities and the Mall of America, Los Angeles.

Madanipour, A. (1999) 'Why are the design and development of public spaces significant for ities', Environment and Planning B: Planning and Design, 26(6), 879-891.

Mansuroğlu, (2007), "Paris'in 21. Yüzyıl Anıtı: Phare Kulesi " , Mimarist Dergisi, 24:66-72, İstanbul.

Moughtin, C., (2003), Urban Design: Street and Square. Oxford: Butterworth Architecture

Nazım Plan, 1995 1/50 000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan

Raporu, T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul.

Norberg - Schulz, C., (1971), *Existence: Space and Architecture*, Studio Vista, Londra

Norberg – Schulz, C., (1998), *"Architecture Meaning and Place", Selected Essays*, Electa/Rizzoli, New York

Osmay, S., (2005), "1923'ten Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık", s.147-154, İş Bankası Yayınları, İstanbul.

Öktem, B., (2005) "Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekanı Dönüştürmedeki Rolü: Büyükdere – Maslak Aksı", *Kentsel Ayırışma: Mekansal Dönüşümde Farklı Boyutlar*, Derleyen: Hatice Kurtuluş, s. 25-76, Bağlam Yayınları, İstanbul.

Reisinger, U., Schreiber, D., "Kommunikation braucht Platz", Wien Stadtraum, 1995, s.30

Sarı B., (2006), İstanbul'da Karma Kullanımlı Yüksek Yapılar Üzerine Karşılaştırmalı Bir İrdeleme, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Shonfield, K. (1998) *At Home with Strangers: Public Space and the New Urbanity*, Working Paper 8: The Richness of Cities, London: Comedia and Demos.

Paul Zucker, (1966), *Kentsel Meydanların Dönüşümü*, Town and Square from Agora to the Village Green, Columbia University. Press, New York, 1966.

Şahin, M., (2007) "Yarışma Demişken... Cem ilhan ve Bünyamin Derman İle Söyleşi" İstanbul

Şahin, M., (2009), "İstanbul Büyükdere Caddesi'ndeki Çok Katlı Yapılar ve Kent Ölçeğindeki Açık Mekan Kavramı", *MD Mimarlık Dekorasyon Dergisi*, Sayı:190, İstanbul.

The Plan Urban Development (2009), "Paris: Sustainable Devepment", İtaly

Tönük, S., Mihatsch, F., "Kriterien des repreäsentativen Platzes" Seminar für Gebacaudelenre, TU Wien, Fakultät für Architektur, 1993, s.2

Ünal, T., (1985), Türkiye'de Fiziki Plan Çalışmalarıİçinde Metropolitan Planlama Çalışmalarının Yeri ve Tarihi Gelişimi, M.S.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayını-2, İstanbul.

Whyte, W. H., (2000), *The Social Life of Small Urban Spaces*, The Conservation Foundation, Washington D.C.

Webber, M., (1964), "The Urban Place and The Non-Place Urban Realm", University of Pennsylvania Press, Pennsylvania.

Webb, M., (1964), "Die Mitte der Stadt", Campus Verlag GmbH, Singapur, 1990, s.10

XXI Mimarlık Kültürü Dergisi (2001), "Kurumun ve Yapının Beraber Kullanılması: İş Kuleleri", Tepe Mimarlık Kültürü Merkezi, Ankara

Zucker, Paul, (1959), *Town and square: From the agora to the village green*, Columbia University Press, New York

İNTERNET KAYNAKLARI

- [1] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=377560>
- [2] http://www.ytumimarlik.com/article_info.php?&articles_id=3&tPath=15_16
- [3] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=50346753>
- [4] <http://www.metrocity.com.tr/>
- [5] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=951550>
- [6] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=634777>
- [7] <http://www.aviewoncities.com/img/milan/kveit0738s.jpg>
- [8] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=332767>
- [9] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=404537>
- [10] <http://www.panoramio.com>
- [11] <http://www.visitingdc.com/images/john-hancock-center-address.jpg>
- [12] <http://www.morphosis.com/>
- [13] <http://www.emrearolat.com>
- [14] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=477280>
- [15] <http://www.arkitera.com>
- [16] <http://www.ibb.gov.tr>
- [17] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=621292>
- [18] <http://www.mimarizm.com>
- [19] <http://www.mimdap.org>
- [20] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=527080>
- [21] <http://www.skyscrapernews.com/index.php>
- [22] <http://www.tabanlıoglu.com.tr/main.html>
- [23] <http://www.worldturkey.com>
- [24] <http://www.yenimimar.com/genel/haberDetay.asp?ID=983>
- [25] <http://www.arkitera.com/yp271-zorlu-center-mimarlik-ve-kentsel-tasarim-yarismasi.html?year=&aID=2022>
- [26] <http://arkiv.arkitera.com/p4935-kanyon-konut-ofis-ve-alisveris-merkezi.html>
- [27] <http://arkiv.arkitera.com/p353-metrocity-katli-konut-is-ve-ticaret-merkezi-kompleksi.html>
- [28] http://www.ytumimarlik.com/article_info.php?&articles_id=3&tPath=15_16
- [29] <http://www.planlama.org/new/plan-ornekleri/la-defense-haut-de-seine-fransa-yeni->

merkezi-is-alani.html

[30] http://www.ladefense.fr/culture_art.php

[31] http://www.ladefense.fr/culture_histoire.php

[32] http://www.ladefense.fr/projets_projets.php

[33] <http://www.ladefense.fr/actualites.php>

[34] http://www.ladefense.fr/pratique_trafic.php

[35] <http://www.kanyon.com.tr/>

EK 1**Murat ŞAHİN****Yıldız Teknik Üniversitesi****Mimari Fakültesi, Mimari Tasarım Yüksek Lisans Öğrencisi****1.YÜKSEK YAPILAR****1.1 Yüksek Yapı Tanımları**

Yüksek yapı tanımları yapılırken, farklı referans ve kabuller karşımıza çıkmaktadır. Yüksek Yapılar ve Kentsel Yerleşimler Konseyi'nde on kat ve üzerindeki binalar yüksek yapı olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımın oluşmasındaki ana sebep, New York itfaiyesinin yapı içerisine girmeden müdahale edebildiği yüksekliğin on kat ile sınırlı olmasıdır (Ciravoğlu, 2007). Alman standartlarına göre, en yüksek noktası 22 metreyi aşan yapılara yüksek bina tanımlaması getirilirken, Amerika'da ise bu sınır 12 kat olarak kabul edilmektedir (Mungan, 1988).

Yüksek yapılar ile ilgili literatürdeki diğer tanımlar ise şu şekildedir: Bir yapısal biçimin çok sayıda kat düzleminin üst üste düzenlenmesiyle oluşan yapılardır (Eren, 2007). Ayrıca temel ansiklopedik bilgilere göre Yüksek yapılar 'Taban alanı küçük, yüksekliği taban boyutuna göre fazla, genellikle kule biçimindeki narin binalar' ya da taşıyıcı sistemi referans gösterilerek; 'ABD'de 19. yüzyılın son yirmi yılında ortaya çıkan metal iskeletli yüksek büro binaları' olarak tanımlanmaktadır. (*Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*)

Tapan'dan alıntı yapan Çiğdem Eren'e (2007) göre, Tapan; yüksek binaları tanımlarken onların kentle ilişkisini kurarak bir tanım oluşturmaktadır. Tapan'a göre yüksek yapılar, sadece yakın ve uzak çevresini, fiziksel çevre, kent dokusu ve alt yapı yönünden etkileyen binalar olarak tanımlamaktadır. Yine Eren'e (2007)göre, Öke; yüksek yapıları sınıflandırırken sadece kısıtlı bir tanım olan 'gökdelen'le sınırlandırılmaması gerektiğini belirtip, bu sınıflamayı dört ana başlıkta tanımlayarak sistemleştirmektedir.

“(i) 10-12 kata kadar yükselen binalar: Yaygın ve alışılmış teknoloji sınırları içinde tasarlanıp inşa edilebilmektedir. Taşıyıcı sistem, tesisat ve asansör problemleri genellikle basittir ve işletme aşamasında da büyük problemler ortaya çıkmamaktadır. Ancak, bu sınır içinde bile bazı hallerde önemli güçlükler ve riskler söz konusu olabilmektedir.

(ii) 20-25 kata kadar yükselen binalar: Bu düzeyde taşıyıcı sistem ve tesisat bakımından karmaşık problemlerin çözülmesi, düşey ulaşım ve taşıma analizleri yapılması, binayı hafifletmek için çaba harcanması gerekmektedir.

(iii) 55–60 kata kadar yükselen binalar: Taşıyıcı sistemleri genellikle çeliktir. Ancak son zamanlarda hesap metotlarında ve malzemede sağlanan gelişmeler sonucu, tamamen betonarme ve karma taşıyıcı sistemler gittikçe daha fazla kullanılmaktadır. Binaları tesisat bakımından, aralarında yardımcı merkezler (tesisat katı) bulunan bölümlere ayırmak gerekmektedir. Asansörler de belirli katlara hizmet etmek üzere gruplara ayrılmakta ve hızları 5-6 m/sn.ye kadar yükselmektedir.

(iv) Yukarıdaki sınırları aşan yüksek binalar: "Gökdelen" ismiyle de tanımlanabilmektedir. Taşıyıcı sistem, tesisat, dış cephe malzemesi ve detayları, asansör düzenleri, yangın önlemleri bakımından üstün teknolojiyi gerektirmektedir. Taşıyıcı sistem ve ulaşım problemlerinin karmaşıklığı ve kullanılabilir alan oranının düşmesi yüzünden süper gökdelenlerde ekonomik avantaj kaybolmakta ve genellikle prestij amacı öne çıkmaktadır."

1.2 Dünya'daki Yüksek Yapıların Tarihçesi

Mimarlık tarihi incelendiğinde, yüksek yapı yapma eğiliminin hâkimiyetinde özellikli dini ve kamusal yapılar olduğu görülmektedir. Antik mısır piramitlerinden, Mezopotamya ziguratlarına, Çin'in pagodalarından, Gotik katedral çan kulelerine ve Müslümanlar'ın camilerinin minarelerine kadar geniş bir yelpaze içerisinde bu eğilimin örnekleri görülmektedir. Bu yüksek katlı yapı ya da yapı eklentisi mekânların yapılma sebeplerinin pre-modern dünya için simgesellik ve gücün meşrulaştırılma çabasından kaynaklandığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Ciravoğlu'na (2007) göre, insanoğlu yerçekimini yenme tutkusu ve buna olanak veren teknik ve teknolojik gelişmeler sonucunda bu tutkularını gerçekleştirmeye imkân bulmuştur. Yüksek yapılar göz önünde bulundurulduğunda, günümüzdeki anlamına en yakın örneklerinin 12.yy'da Toskana'da, Giminiano kasabasındaki koruma amaçlı inşa edilen kuleler ve Bolonya'da yükseklikleri 97 m'ye varan Asinelli ve Garisenda kuleleri olduğu söylenebilir (Eyüce, 1995).

Yüksek yapıların günümüzdeki hallerinin şekillenmesinin başlangıcı 18. yy.da dökme demirin bulunması ve yapı inşaatında kullanılmasıdır. Endüstri devrimiyle beraber çeliğin yapısal kimliği iyileştirilmiş ve çelik iskele sistemlerinin kullanılmaya başlanması sürecine paralel olarak yüksek yapılardaki temel sorun olarak görülen ve yapıların düşey yükselmesiyle ortaya çıkan merdiven sorunu, asansörün icadıyla çözüme kavuşmuştur (Aytis, 1991).

Aytıs'a (1991) göre, yüksek yapıların gelişim sürecini dört ana tarih diliminde incelenebilir.

- a) 1885'e kadar olan dönem
- b) 1885–1930 arası dönem
- c) 1930–1960 arası dönem
- d) 1960 ve sonrası

1.2.1 1885'e Kadar Olan Dönem

Mimarlık tarihi içerisinde sahip olunan pre-modern teknik imkânlarına paralel yapıların uzun yıllar boyunca yatay olarak gelişim gösterdiği bilinmektedir. Teknik imkânlar geliştikçe yapılar daha yüksek inşa edilmiştir. Roma şehirlerinde duvarların taşıyıcı olarak kullanıldığı ve 10 kata kadar yükselmiş binaların olduğu bilinmektedir (Aytıs, 1991).

Endüstri devrimi sonrasında, çelik üretiminin daha kaliteli bir düzeye gelmesi ve 1850'li yıllardan önce demirle denenilen daha sonra çelik çerçeve sistemlerin kullanılmaya başlanmasıyla daha geniş ve yüksek açıklıkların elde edilmesi sağlanmıştır. 1833 yılında George W. Snow tarafından Chicago'da tahta ile kaplanmış ilk çelik iskelet uygulaması, bir devrin yapı inşasında yeni bir dönem başlangıcı olmaktadır. 1882 yılında Minneapolis'li mimar Leroy S. Buffington'un çelik iskeletli 16 katlı bir yapı tasarladığı da bilinmektedir (Aytıs, 1991).



Şekil 1.Home Life Insurance Binası

1885'de Mimar William Le Baron Jenney Chicago'da binada tümüyle çelik çerçeveler kullanarak yapmış olduğu Home Insurance Building'i (Şekil 3.1) Urban Habitat tarafından dünyanın ilk gökdeleni olarak kabul edilmektedir (Aytıs, 1991).

1.2.2 1885 -1930 Arası Dönem

Yüksek yapıların gelişimindeki ilk dönem olarak nitelendirilmektedir. Bu dönemde asansörün icadıyla; yüksek yapılarla ortaya çıkan düşey ulaşım için kullanılan çok basamaklı merdivenler sorunu çözüme ulaşmıştır. Ayrıca çeliğin strüktür malzemesi olarak kullanılmaya başlanması, hidroforun icadı ve yangın korunumu için yeniliklerin bulunması bu dönemde olmuştur (Aytıs, 1991).



Şekil 2 Eiffel Kulesi

Modern çağı işaret eden ve bu dönemin başlangıcını oluşturacak olan yapı Fransız İhtilali'nin 100. yıldönümü 1889'da Paris'te yıkılmak üzere 2 yıl 2 ay gibi kısa denilebilecek bir sürede yapılan Evrensel Serginin simgesel yapısı olan Eiffel Kulesi'dir (Hasol,2007) (Şekil 3.2).



Şekil 3 Woolworth Building

1890 yılında inşa edilen 24 m. yüksekliğindeki Pulitzer Binası ile yüksek binalar tarihinde yeni bir dönem başlamıştır. Binaların yüksekliğinin artışının yanı sıra taban alanı ile yüksekliği arasındaki farkın (narinlik) büyümeye başladığı dönemdir. New York'ta bulunan Woolworth Building (Şekil 3.3) 240 m yüksekliği ile 1. Dünya Savaşı'ndan önce inşa edilmiş en yüksek bina olarak literatüre girmiştir (Aytıs, 1991).

1880–1910 yılları arasında gelişen ve Chicago akımı olarak bilinen dönemde yüksek yapılar inşa edilirken, yapıların düşeyliğini vurgulayan, dışta iskeleti öne çıkan, kat planları birbirinin benzeri olan yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır. Strüktürel olarak yalınlığıyla oluşturduğu mimari karakteri, o dönemde çoğu yapının yıkılmasına rağmen Chicago’da şu an bile sürekliliğini devam ettirmektedir (Hasol, 1999).

1910-1914 yılları arası New York’ta birçok yüksek yapı inşa edilmiştir. 1. Dünya Savaşı ve beraberinde gelen ekonomik durgunluk ABD’yi de etkilemiş ve 1920’li yılların başına kadar yüksek yapı inşasında durgunluk yaşanmıştır. 1. Dünya Savaşı’nın etkisinin ortadan kalkmasıyla yüksek yapı yarışı tekrar kendini göstermiştir. Bu dönemde Paris ilk ciddi gökdelen önerisini Le Corbusier tarafından tasarlanan Plan Voisin’i (Şekil 3.4) önermesiyle karşılaşır. Amerikan gökdelenlerinden etkilenmesiyle; haç planlı 20 adet 60 katlı ofis binası ve bunu çevreleyen 10–12 katlı konut bloklarının bulunduğu yeşil alanla çevrili 3 milyonluk çağdaş bir kent tasarımı önermiştir. (Hasol, 2007).



Şekil 4 Plan Voisin, Le Corbusier

1.2.3 1930-1960 arası dönem

1930 yılında İngiliz parlamentosundan esinlenerek yapılan 77 katlı ve 319 m yüksekliğindeki Chrysler Building, (Şekil 3.5) Art Deco tarzı bezemeleri ve ilginç aydınlatma elemanlarıyla dönemin ilk yapısıdır (Hasol,1999). 1931 yılında inşa edilen, Empire State Building (Şekil 3.6) 381 m yüksekliğiyle uzun yıllar en yüksek bina olma özelliğini taşır. 1945 yılında hava koşulları nedeniyle yolunu kaybeden uçağın çarpması sonucu uçak parçalanır ama yapının hafif hasarı onarılarak giderilir. Serbest büro anlayışının gelişimiyle binaların sadece yüksek olması değil taşıyıcı sistemlerinin de geniş açıklıklara izin vermesi gereksinimi ortaya çıkmıştır (Aytıs, 1991).



Şekil 5 Chrysler Building



Şekil 6 Empire State Building

Bu dönem içerisinde, Louis Sullivan'ın düşey hareketin vurgulandığı gövde ve ayrı bir özelliği olan bitiş formülünü tamamen terk ettiği gözlemlenmektedir. Bunun yerine, aşağıdan yukarıya kadar aynı geometrik form disiplini içerisine girmiş prizma şeklindeki binalar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu anlayışın temel sebebi Mies van der Rohe'nin "Less is more" (Azlık çokluktur) anlayışının benimsenmesinden kaynaklanmıştır (Kohn, 1990).

Prizma şeklinde yükselen yapıların bu dönemde ne derece yaygın olduğunun en çarpıcı örneği, New York'ta 1949–1951 yılları arasında yapılan Birleşmiş Milletler Binası'dır (Şekil 3.7). Dünya milletlerini temsil eden bu yapının mimarları arasında, Harrison, Abramowitz, Le Corbusier ve Niemeyer gibi dönemin ünlü isimlerin bulunması, bu yeni anlayışın yaygınlaştığını ispatlamaktadır (Özer, 1989).



Şekil 7 Birleşmiş Milletler Binası

Bu dönemde toplu konut ve büro binaları örneklerini gördüğümüz çok katlı yapıların yoğunlaştığı bölgeler Chicago ve New York'tur. Serbest büro anlayışının gelişmesiyle büyük ve geniş açıklıklar gereksinimi duyulmuş ve bu gereksinime paralel olarak strüktür malzemelerinde de gelişmeler gözlenmeye başlamıştır. Ön gerilmeli betonarme ve yüksek mukavemetli çelik, taşıyıcı olarak bu dönemde kullanılmaya başlanmış ve ayrıca yapı cephelerindeki malzemeler de daha hafif bileşenlerden oluşturulmaya başlanmıştır (Aytis, 1991).



Şekil 8 Torre Pireli



Şekil 9 Thyssenhaus Binası

Amerika'daki bu gelişime paralel olarak Avrupa'nın da birçok bölgesinde çok katlı yapılara karşı bakış açısı değişmeye başlamıştır. Milan'da uygulanan (1958) Torre Pireli (Şekil 3.8) ve Düesseldorf'ta uygulanan (1960) Thyssenhaus Binası (Şekil 3.9) Avrupa'daki çok katlı yapılara örneklerdir. Her iki yapının da tasarımları Amerika da bulunan yapılara benzer özellikler taşımaktadır (Lepik, 2008).

1.2.4 1960 sonrası dönem

Dünya ekonomisindeki 2. Dünya Savaşı'ndan sonra oluşan durgunluk, 1960'ı izleyen yıllarda rahatlamıştır. Ekonomik gelişimlerin ardından fonksiyon da yapılarda önem kazanmıştır. Ayrıca bu dönemde estetik arayışlar içine girildiği de görülmektedir. Farklı ihtiyaçlar çözüm arayışları ile teknolojinin gelişimi sonucunda, yapı üretim şekilleri ve malzemelerinde de gelişim görülmektedir. Beton kalitesindeki yükseliş düşey ve yatay daha geniş açıklıkların geçilmesine olanak vermiştir. Beton pompalarının faaliyete geçmesi ile hafif betonun geliştirilmesi ve çeşitli beton katkı maddelerinin ortaya çıkması sonucunda betonun işlenebilirliğinin arttırılması, kendi kendine yükselen kalıpların yapılması, prefabrikasyonun

gelişmesi sonucunda günümüz yüksek yapı teknolojisinin geldiği noktaya ulaşılmıştır. Sadece strüktürel değil aynı zamanda cephe elemanlarının da gelişimi aynı hızda olmuştur. Giydirmce cephe uygulamalarının başlaması, saydamlığın ön plana çıkması ardından doluluk oranı artırılması ve yapı ekonomisinin ön plana çıkması gibi farklı dönemler yaşanmıştır (Aytıs, 1991).

1960'lı yıllarda bankalar, finans kurumları, iş merkezleri yapılmış, strüktür malzemesi olarak çelik, betonarme ve hafif beton uygulamaları kullanılmıştır. 1960'lı yılların sonrasında rasyonalizmdeki yumuşama çok katlı ofis yapılarında da bir başka sonucu doğurmuştur. Bu sonuç Mies van der Rohe'nin prizma gökdeleni anlayışının terk edilerek tekrar Sullivan'ın kaide, gövde ve belirgin bir çatı bitiş formülüne dönüşmesidir (Özer, 1989).

Amerika'yı çok uzun yıllar etkileyen yüksek yapıların hâkimiyeti Avrupa'da 1960'lı yıllardan sonra gündeme gelmeye başlamış ve 30-50 katlı binalar yapılmıştır. Bunların ilk örnekleri arasında İtalya'da Pirelli, Galfa, Velasca (Şekil 3.10); İngiltere'de Vickers' Tower; Almanya'da Mannesmann Hochhaus (Şekil 3.11) sayılabilir (Aytıs, 1991).



Şekil 10 Velasca



Şekil 11 Mannesmann Hochhaus

1963 yılında yapılan 65 katlı Marina City Kuleleri (Şekil 3.12) betonarme yüksek yapılardaki gelişim çağını gösteren önemli bir örnektir. New York'taki en yüksek betonarme bina olma özelliği ise 247 m. yüksekliğiyle City Spire binasına aittir. Bu yıl inşaatı biten City Spire'in (Şekil 3.13) bir başka özelliği de şimdiye kadar yapılan en narin bina olmasıdır (narinlik oranı: 1 O, 1). Bu özelliği nedeniyle betonarme ve çelik yapılar arasında bir ilk olma özelliği taşımaktadır.



Şekil 12 Marina City Kuleleri

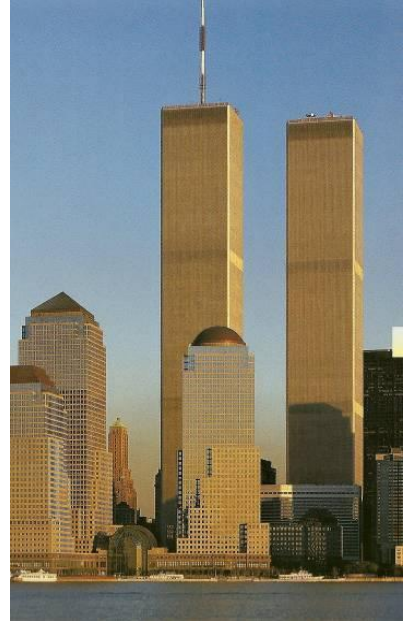


Şekil 13 City Spire

Chicago’da John Hancock Center’in (1969) (Şekil 3.14) inşaatıyla çok katlı yapıların gelişim sürecinde yeni bir adım atılmıştır. New York’ta World Trade Center Binası (1972) (Şekil 3.15) kısa süreliğine en yüksek yapı unvanını almış olmasına rağmen, Bruce Graham, Owning ve Merrill tarafından tasarlanan Sears Kulesine bu özelliğini bırakmıştır. Bu dönemde malzeme ve taşıyıcı sistemde önemli gelişimler sağlanmıştır. Kulede, World Trade Center Binasında kullanılan sistem geliştirilerek kullanılmıştır (Lepik, 2008).



Şekil 14 John Hancock Center



Şekil 15 World Trade Center (Lepik,2008)

Aynı dönemde çok katlı yapı standartlarını yurtdışından ithal eden Asya'da ise, kendi kültürel anlayışlarıyla harmanlayarak oluşturdukları tasarımlar etkin rol oynamaktadır. Çin asıllı Amerikalı mimar I.M. Peis'in Singapur'daki (1976) Oversea Chinese Bank binası onun Asya'da ki ilk önemli binası olmuştur (Lepik, 2008).



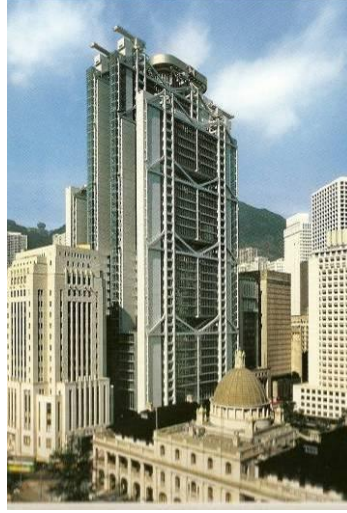
Şekil 16 Oversea Chinese Bank (Lepik, 2008)

1980'lere geldiğinde post-modernizm akımı öne çıkmaktadır ve bunun en önemli öncülerinden birisi de mimar Philip Johnson olmuştur. Bu dönemde tasarladığı ve inşa ettiği birçok yüksek yapı ile öncü olmuştur (Özer, 1989). Şu anda Sony firması tarafından kullanılan AT&T Headquarters Binası (Şekil 3.17) Philip Johnson'ın 30 yıldır üzerinde çalışmış olduğu tasarımlardan çok farklı olarak nitelendirilmiş ve uzun yıllar dünyada post-modernizm akımı olarak anılacak ilk örneği olarak bilinmektedir (Sağdıç, 2007).



Şekil 17 AT&T Headquarters (Lepik, 2008)

1980'lerin ortalarına doğru, dünyadaki ünlü mimarlar Asya'da tasarımsal anlayışa yeni girdiler eklemişlerdir. Bunlardan en önemlilerinden birisi de İngiltere'de Sir ünvanı verilen Norman Foster tarafından tasarlanan Hong Kong yapıları ve Shanghai Bank Binası (Şekil 3.18) olmuştur. Yeni estetik yapısıyla öne çıkan yapı, strüktürel tasarımı ve iç mekân dokusuyla da dönemine öncülük etmiştir (Lepik, 2008).



Şekil 18 Shanghai Bank (Lepik, 2008)

Çok katlı yapı örnekleri Uzakdoğu'da Hong Kong'la başlayıp Japonya, G. Kore, Singapur, Endonezya, Malezya, Avustralya ve Ortadoğu'ya yayılmıştır. 1985 yılında yapılan, 60 katlı, Toshiba binası Tokyo'daki en yüksek yapısı olmuştur (Hasol, 2007).



Şekil 19 Sears Kulesi

20.yüzyılın sonlarına doğru en yüksek yapısı Malezya’da yapılmıştır. 1997 yılında inşa edilen Petronas Kuleleri (Şekil 3.20), Malezya kültürü ve iklimini yansıtan çözümüyle dikkatleri üzerine çekmiştir. 453m yüksekliğindeki yapı Chicago da ki Sears Kulesinin (Şekil 3.19) unvanını elinden almıştır. Petronas Kulelerini farklı kılan bir özelliği de iki kulenin birbirine bir köprüyle bağlanmasıdır. Bağlantı köprüsü, ortasında bir halka ile birbirine bağlanan iki gergi çubuğu ile desteklenmektedir. Kulelerin hareketli eklemleri birbirine yük aktarmadan bağımsız olarak hareket edebilmelerine olanak tanımaktadır (Sağdıç, 2005). Petronas Kuleleri’nin inşasından bir yıl sonra Shangai’de 421m yüksekliğiyle Empire State Binasının yüksekliğini geride bırakan Jin Mao Kulesi (Şekil 3.21) inşa edilmiştir. Yüksek yapılardaki bu gelişimin en önemli nedeni bilinen alışageldik yapım yöntemleri yerine alternatifler aranması olmuştur (Lepik, 2008; Hasol, 2007).



Şekil 20 Petronas Kuleleri



Şekil 21 Jin Mao Kulesi

1998’de Mimar Cesar Pelli’nin tasarımıyla yapılmış olan Petronas Kuleleri, 1999–2004 yılları arasında dünyanın en yüksek yapısıydı. Ancak 2004 yılında Taipei (Şekil 3.22) 101 binası inşa edilerek 508m yüksekliğiyle dünyanın en yüksek yapısı olmuş ve Asya’ya ikinci bir rekor kazandırmıştır (Lepik, 2008)



Şekil 22 Taipe 101 Binası

Halen Dubai’de yapımı sürmekte olan ve 2008’de biteceği belirtilen Burj Dubai gökdeleni yaklaşık 700 m’lik yüksekliğiyle dünyanın en yüksek binası olma yolunda ilerlemektedir (Hasol, 2007). 2009 yılında bitmesi planlanan, tamamlandığında 807.7 m’lik uzunluğuyla geçici bir sürede olsa yüksek yapılar ve kentsel yaşam komitesi tarafından dünyanın en yüksek yapısı olma unvanını alacak olan Burj Dubai Kulesi (Şekil 3.23) ise 2008 yılı itibariyle 688m’ye ulaşmıştır. Aynı zamanda Çin’de Şanghay’da yapılması tasarlanan ve 2015-2020’de tamamlanması beklenen 300 katlı, 1228m yüksekliğinde olacak Bionic Kule’nin (Şekil 3.24) kapasitesinin 100.000 kişiyi barındırması öngörülmektedir (Hasol, 2007).



Şekil 23 Burj Dubai



Şekil 24 Bionic Kule

1.3 Türkiye’deki Yüksek Yapıların Tarihçesi

Türkiye’de yüksek yapılar 1950’li yıllara doğru gündeme gelmiştir. 1970’lerin ortalarına kadar yapılan yapılar 25 katı geçmemektedir. 1975 - 1985 yılları arasında kat sayısı sınırlı olsa da artışı dikkat çekmiştir. 1985 yılından sonra ise yüksek yapı projeleri ve uygulamalarında büyük artış gözlemlenmiştir (Aytıs, 1991).

Türkiye’de ilk yüksek yapıların denendiği tarihlerde çok katlı yapılara uygun teknoloji ve malzeme olmamasından dolayı Amerika ve Uzakdoğu örnekleri kadar hızlı bir gelişme gözlenmemektedir. Günümüzde ise sağlıklı giydirme cephe, yeterli iklimlendirme sistemleri gibi gelişmiş teknoloji standartları kullanılarak çok katlı ofis yapılarının gelişimi sağlanmıştır (Hasol, 2007). Aytıs (1991) tarafından, dünyadaki yüksek yapılar için yapılan gelişim süreci Türkiye’deki yüksek yapılar gelişim süreciyle paralellik içermemektedir. Türkiye için yapılacak gelişim süreci de tam anlamıyla bir ilerleme içermeyecektir.



Şekil 25 Kızılay Emek İşhanı



Şekil 26 Odakule

Ülkemizde çok katlı yapıların ilk örneği 1959-65 yılları arasında mimar Enver Tokay tarafından Ankara Kızılay Meydanı’nda yer alan Kızılay Emek İşhanı’dır (Şekil 3.25). Halk tarafından "gökdelen" olarak anılmıştır Ankara kenti için simgesel bir nitelik taşımakta ve kentsel bellekte önemli bir yer tutmaktadır. Emekli Sandığı’na gelir sağlamak ve Kızılay’ın çehresini değiştirmek amacıyla yapılan bina 20. yüzyıl mimari akımlarından rasyonel-uluslararası stilin bir örneğidir ve 24 katlı, 76 m. yüksekliğindeki çok katlı ofis yapısı Türkiye’de çok katlı yapıların ilk örneği olmuştur (Hasol, 2007). Türkiye’deki yüksek yapıların ikinci örneği ise Mimar Taner Tecimel tarafından, İstanbul Pera bölgesinde yapılmış olan 21 katlı iş merkezi, Odakule (Şekil 3.26) olmuştur. 1975 yılında tamamlanmış olan çok

katlı ofis yapısının yüksekliği 67 m.'dir. Bu yapıların inşa edildiği dönemde Türkiye yapı malzemesi teknolojisi olarak yeterli düzeyde değildi (Giray, 1989).

Sadece ofis ve iş merkezinin yanında otel olarak da yüksek yapı inşası başlamıştır. Bunlara verilebilecek en temel örnekler; Ankara'da 18 katlı Büyük Ankara Oteli (Şekil 2.27), İstanbul'da 23 katlı Sheraton Oteli (Şekil 3.28), 17 katlı Hukukçular Sitesi (Şekil 3.29), 23 katlı Intercontinental Oteli, 29 katlı Etap Oteli yer almaktadır. 1975–1985 yılları arasında çok katlı yapıların yükseklikleri biraz daha artmış Türkiye İş Bankası Genel Müdürlük Binası gibi örneklerle 30 kata kadar yaklaşmıştır. 1985 sonrasında ise 50 kata kadar projeler hazırlanmış ve bazıları uygulamaya girmiştir. 1985 yılında 175 m. yüksekliğindeki 52 katlı Mersin İş Merkezi ve Ramada Oteli, 2000 yılında tamamlanan 195 m.'lik yüksekliğiyle Türkiye İş Bankası binası yapılarına kadar Türkiye'nin en yüksek yapısı olma unvanını korumuştur. Yapıldığı dönemde ise Singapur-Frankfurt arasındaki en yüksek betonarme binaydı (Öke, 1989). Mersin İş Merkezi ve Ramada Oteli (Şekil 3.30) Mimarı olan Cengiz Bektaş'ın (2007) aktardığı üzere, o dönemde uygulama için onay verecek yönetmeliklerin olmadığını ve tasarım sürecinde yapının Fransa, Almanya, Avusturya ve Amerika yüksek yapı yönetmelikleri referans alınarak yapıldığını belirtmektedir. Aslında bu durum Türkiye'de yüksek yapıları kontrol edecek mekanizmanın, bilgi ve deneyimlerin ne kadar az olduğunu göstermektedir.



Şekil 27 Büyük Ankara Oteli



Şekil 28 Sheraton Oteli



Şekil 29 Hukukçular Sitesi



Şekil 30 Ramada Otel

1990'lı yıllarda özellikle İstanbul'da olmak üzere Türkiye'de birçok yüksek yapı tasarımı ve inşaatı yapılmıştır. Haluk Tümay ve Ayhan Böke tarafından 1993 yılında tasarlanan Sabancı Center, birisi 39 katlı Akbank genel Müdürlüğü diğeri 34 katlı Sabancı Holding yönetim merkezi olmak üzere iki kule ve konferans salonu ve bir banka şubesinin bulunduğu annex yapılarından oluşmaktadır.

Doğan Tekeli ve Sami Sisa tarafından 2000 yılında tasarlanan Türkiye İş Bankası Kuleleri, üç adet ofis kulesi, bir otopark alanı, bir merkez şubesi ofisi, iki kat alışveriş merkezi, oditoryum ve ayrı bir otoparktan oluşmaktadır. İki eş kulenin yanında 52 katlı ve yapıldığı dönemde Türkiye'nin en yüksek yapısı olma unvanı kazanan üçüncü kule bulunmaktadır. Yine Doğan Tekeli ve Sami Sisa tarafında yapılan Metrocity projesi Büyükdere Caddesi'nde yapılan ilk karma yapı olarak inşa edilmiştir.

EK 2**Dr. Ebru Firidin ÖZGÜR****Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Araştırma Görevlisi****Giriş: Stratejik Planlamanın gelişimine ilişkin kısa bir değerlendirme**

1980'lerden itibaren ekonomi politik ve sosyal çevredeki dönüşümlerle birlikte planlamanın işlevi ve ideolojisi değişmiş, stratejik mekansal planlama yaklaşımı ortaya çıkmıştır. Dünya ekonomisinin 1970'lerde içine girdiği kriz, neo-liberal politikaların artan hakimiyeti ve buna paralel olarak dünya ekonomisinin organizasyonundaki dönüşümler, kamu sektöründe kaynakların kısıtlanması ve özel sektörün etkinliğini arttırmaya yönelik politikalar, planlamanın yeni bir ekonomi-politik çerçevede tanımlanmasını beraberinde getirmiştir.

Geleneksel kapsamlı ve rasyonel planlama, daha 1960'larda eleştirilmeye başlanmıştır. Geleneksel planlama; yeterince esnek olmaması, gelişmenin özellikle serbest piyasaya dayalı ekonomik büyümenin önünde bir engel olarak görülmesi, hızlı değişime ayak uyduramaması, düzenleyici ve üstten buyurucu olması, stratejilerinin yetersiz olması ve kentsel gelişme ile ilgili aktörlerin planlama sürecine yeterince katılımının sağlanamaması gibi konularda eleştirilmiştir. Böylesi bir ortamda, 1980'li yıllarda, bir çok ülkede geleneksel planlama yaklaşımı terkedilmiş, yerine esnek, kısa vadeli, parçacı, piyasa ve politik baskılara kolayca adapte olabilen, proje-temelli ve kompleks sonuçlar doğuran bir yaklaşım hakim olmuştur. 1980'li yıllarda yaşanan proje temelli yaklaşımlar, 1990'larda yerini stratejik planlamanın eylem odaklı ve vizyon çerçevesinde hareket eden anlayışına bırakmıştır.

Kaufman ve Jacobs (1997); stratejik planlamayı geleneksel planlamadan ayırt eden özellikleri şu şekilde ortaya koymaktadır:

Stratejik planlama;

Daha çok eyleme, sonuçlara ve uygulamaya yöneliktir,

Planlama sürecinde daha çeşitli katılımı öngörür,

Bir topluluğun, dış çerçeve içinde anlaşılmasına daha fazla vurgu yapar, çevreye dair bir taramadan sonra fırsatları ve tehditleri belirlemeye çalışır,

Yarışmacı bir davranış benimser,

Bir topluluğun, güçlü ve zayıf yönlerinin fırsatlar ve tehditler bağlamında değerlendirilmesine vurgu yapar.

Castells ve Borja (1997) ise, mekansal stratejik plan ile master plan arasındaki farkları aşağıda yer alan tablo içinde değerlendirmektedir.

Tablo 1. Mekansal Stratejik Plan ve Master Plan Arasındaki Farklar

Mekansal Stratejik Plan	Master Plan
Bütünleyici bir plandır	Kentsel mekanı düzenler
Projelere öncelik verir. Ancak projelerin gerçekleşeceği mekanı belirleme gerekli değildir	Arazi kullanımlarını tanımlar ve kente dair genel sistemi ve geniş kamusal alanların yerlerini belirler
Her aşamada uzlaşma ve katılıma dayanır	Kamunun tasarım sorumluluğu vardır. Katılım ise ‘a posteriori’ (sonuca ilişkin) katılım’dır
Niceliksel analiz yöntemleri kullanılır	Mekansal ve fiziksel alan çalışmaları kullanılır
Kısa vadede müdahale gerektiren eylemlerde, aktörler arasında uzlaşma ve kararlığa dayalı bir plandır	Düzenleyici bir plandır. Eylemin potansiyel geleceğini düzenler
Bir eylem planıdır	Eylemi düzenlemek için bir plandır

Kaynak: Castells ve Borja, 1997

Stratejik planlamada, kamu ve özel sektör aktörlerinin katılımı, stratejik planlamayı diğer planlama tarzlarından ayıran, vazgeçilmez, yapısal bir niteliktir. Castells ve Borja (1997) katılıma dair temel nitelikleri şöyle tanımlamaktadır:

Katılım;

Teşhislerin belirlenmesinden projelerin izlenmesine değin planlamanın her aşamasında vardır, İdeal olarak tüm kamu ve özel sektör aktörlerini içermelidir, ancak tahmin edilenin tersine genelde kamu sektörünün tüm birimlerinin katılımını sağlamak daha zordur,

Nüfusun bir kısmının daha düşük düzeyde organizasyon, liderlik ve sosyal görünürlüğe sahip olduğu dikkate alınarak yapılmalıdır,

Stratejik eylem veya projeler üzerine tartışmaları, tartışmalar sonrası ulaşılan fikir birliğini ve projenin uygulayıcıları ile izleyenler arasındaki uzlaşma sürecini kapsamaktadır.

Stratejik planlama, geleneksel geniş kapsamlı planlamanın karşısında, daha esnek, aktörleri sürecin içine alan, katılımı her aşamada ön plana çıkaran, hedefe yönelik ve eylem odaklı, müzakereci yapısı ile yüceltilirken, eleştirildiği taraflar da bulunmaktadır: sermaye ve piyasa güdümüne girmeye müsait olması, ki burada müzakere sürecinde yerel yöneticilerin kişilik ve liderlik özelliklerinin bile, müzakereleri kamu lehine çevirmede belirleyici olabildiği belirtilmektedir (Castells ve Borja, 1997). Stratejik planlamanın eylem odaklı yani proje odaklı olmasının kent bütünü üzerindeki sosyal etkilerinin göz ardı edilebilmesine yol açması da bu yaklaşımın zayıf noktalarından birini oluşturabilmektedir.

Neden Kentsel Projeler?

Kentsel projelerin ön plana çıkmasında iki önemli paradigma değişiminden bahsedilebilir: Birincisi, küreselleşen ekonomik ağ içinde kentlerin eskisinden farklı bir konum kazanması, ikincisi ise küreselleşmenin teorik altyapısını besleyen besleyen postmodern düşünce*.

Küresel ekonomik yapılanma içinde ulus devletler dışa açık büyüme adı altında dünyada yeni pazarlar edinme yoluna gitmeye başlamışlardır. Bu da özel sektörün güçlendiği ortamda şirketler yolu ile olmaktadır. Yeni pazarlar, hammadde ve ucuz işgücü uluslararası ortamda faaliyet gösteren firmalar için önemli değişkenlerdir. Post-fordist üretim ve örgütlenme ile dünya üzerinde yayılmaya başlayan şirketler, artık ulusal sınırlar içinde değil, ulus ve deniz aşırı kaynakları kullanmak üzere yeni mekanlara, yani kentlere yerleşmektedirler. Gelişmiş ulus devletlerin bünyelerinde faaliyet gösteren firmalar, yatırım alanları olarak nitelikli ve daha ucuz işgücünün bulunduğu kentleri seçerken, gittikleri yeni kentlerin hinterlandındaki ya da erişim ağı içindeki pazarları da hedeflemektedirler. Yatırım avcısı konumuna düşen gelişmekte olan ülkeler için ise bu tür yatırımlar, yeni istihdam olanakları anlamına gelmektedir. Bu dinamikler çerçevesinde, yeni yatırımlara cazip hale gelme açısından dünya üzerindeki kentler arasında bir yarışma ortamı doğmaktadır. Gelişmiş ülkelerin metropolleri ve büyük kentleri için ise yeni yatırımlar, küresel sistem içinde finans akışının kontrol merkezi olmaya yönelik bir yarışmayı belirtmektedir. Bu kentler için yarışma, prestijli kent mekanları oluşturmak, büyük firmaların yönetim merkezlerini çekmek, bunun için altyapı

olanaklarını geliştirmek ve bunları sağlamak için projeler yoluyla nitelikli kent mekanları ve nitelikli bir kentsel yaşam oluşturmak anlamına gelmektedir.

Bu gelişmenin dūřünsel altyapısını oluşturan postmodern dūřünce ise öncelikle modernitenin öngördüğü geniş kapsamlı yaklaşımları reddederek, yaşamın her alanında parçacı müdahaleleri gündeme getirmektedir.

Modernitenin tüm yaşamı bir şemsiye altında ele alan yaklaşımına karşı postmodern dūřünürler, mikro alanlarda yapılacak siyasetler gibi muallak yaklaşımları ortaya sürmekte, ancak somut çözümler önermemeleri dolayısıyla eleştirilmektedirler^{**}. Mikro alanlar ile belirlenen bu yaklaşım, kentlere de bütüncül yaklaşımlarla çözülemeyecek alanlar olarak bakmakta; parçacı ve proje bazlı yaklaşımları dūřünsel altyapı açısından desteklemektedir. Böylece kent mekanının bir yandan uluslararası niteliklere kavuşma diğer yandan yerellikler üzerinden pazarlama nesnesi haline getirilmesi, küreselleşme ve bunun dūřünsel altyapısını oluşturan postmodernizm ile doğal hale getirilmektedir. Dolayısı ile kentler, birbiri ile yarışan, bir bütün olarak ele alınmayan ve yalnızca belli parçaları ile yönetilen coğrafyalar haline gelme tehlikesi içindedirler.

Yatırım için cazibe alanları haline gelme yarışında, kentlerin sağlaması gereken bir takım özelliklerin olduğu belirtilmektedir (Gospodini: 2002: 60).

Çeşitli bir ekonomik temel ve nitelikli insan sermayesi; (turizm, hizmetler sektörü ve bunu destekleyen yan sektörler, küçük imalat, vb.)

Yüksek teknolojik servisler ve bilgi tabanlı kurumlarla güçlü yerel bağlantılar;

Gelişmiş ve modern altyapı (ulaşım bağlantıları ve iletişim);

Yüksek nitelikli kentsel çevre, açık kamusal alanlar ve kentsel yaşam; (uluslararası nitelikte hizmet veren kent mekanı)

Geleceğe dönük gelişme stratejilerini ortaya koymak ve uygulamak için kurumsal kapasite (stratejik planın uygulanması için gereken kurumsal altyapı).

Kentlerin, küresel ya da dünya kenti olma yarışında, yukarıda belirtilen ölçütlerin sağlanması için “kentnin mekan kalitesi” önemli bir belirleyici olmaktadır. Hizmetler sektörünün yer seçiminde, ulaşım ve iletişim altyapısının güçlü olması kadar, kentte bulunan kongre

merkezlerinin, eğlence ve dinlence alanları, merkezi iş alanının mekansal niteliği ve peyzajı, turizm sektörü içinde yer alan konaklama olanaklarının gelişkinliği ve kentin kendine has kimliğinin, yerel değerlerinin ön plana çıktığı alanların olması önemli veriler haline gelmiştir. Kentsel projeler adı ile anılan bu projeler, kentlerin yarışır hale getirilmesinde, dünya kenti ya da küresel kent statüsüne erişmesinde, ulus ötesi yatırımları çekmesinde ve ekonomik canlanma ve gelişiminde önemli bir yer tutmaktadır.

Bugün metropoliten kentler, büyük ölçekli kentsel projelere biçimlenmektedir. Bu projeler, bölgesel – kentsel ortamın çekiciliklerini artırarak dönüşümü hızlandıran kapasitelerine bağlı olarak stratejik bir önem taşımaktadırlar (Borja ve Castells, 1997: 162). Kentlerin pazarlanmasında bu tür projeler, kentlerin organizasyon kapasitesi ya da yönetim işlevlerinin önüne geçebilmektedir (Borja ve Castells 1997:158). Dolayısıyla, kentsel projelerle kentlerin biçimlendirilmesi yaklaşımı, stratejik planlamanın eylem odaklı olmasının sonuçlarından birisidir.

Gospodini (2002: 68), küresel sisteme eklemlenme ya da mevcut dünya kenti statüsünü koruma yarışındaki Avrupa kentlerinde ekonomik canlanmayı ve gelişmeyi sağlamak için yapılan kentsel projeleri, kentsel tasarımın bu süreçte üstlendiği yeni projelendirme anlayışı içinde değerlendirmiştir. Kentleri büyüklükleri ve özelliklerine göre metropoliten kentler, büyük ölçekli kentler ve küçük ölçekli kentler olarak ölçeklerine ve ekonomik işlevlerine göre ayırarak, bu kentlerin mekansal niteliğini artırmada kullanılan projeleri sınıflandırmıştır. Buna göre, kentsel projelerin hedefleri, kentlerin kademelerine göre şöyle açıklanmaktadır:

metropoliten kentlerde, moda ya da avangard tasarımlarla sağlanan prestijli ya da simgesel kentsel peyzajın üretilmesi;

orta büyüklükteki kentlerde, mekansal dezavantajların giderilmesi ve kentsel mekanın iyileştirilmesi;

tarihi küçük kentlerde, kentsel mekanın niteliğini korumak ve hızlı büyümeye karşı korumak;

özel nitelikli küçük kentlerde (kıyı kentleri, yönetim kentleri, üniversite kentleri, vb.), satışa sunulan bir ürün olarak kent mekanı niteliğinin yükseltilmesi ve korunması;

belli bir kaynağa sahip olmayan ve çevrede yer alan küçük kentlerde ise tasarım yenilikleri ile çökme ve marjinalleşmeye bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözülmesi.

Kentsel projeler, çoğu kez kent içinde dönüşüm kavramı ile birlikte gündeme gelmektedirler. Ekonomik dönüşüm sürecinde kentler küresel sistemle bütünleşme çabası kent içinde atıl hale gelen alanları ortaya çıkarmakta, yeni sektörler ise mekan sıkıntısı çekmektedir. Çoğunlukla eskiden kamuya ait olan ancak artık işlevini yitirmiş büyük kentsel alanlar, büyük oranda kentin merkezi alanlarına yakın yerlerde konumlanmaktadır. İşte bu gibi alanlar, özel sermaye yatırımları için çoğu kez belli bir yapı stoğuna, tarihi geçmişe sahip, altyapısı olan ve çoğunlukla merkezi konumda olmaları dolayısıyla özellikli proje alanları olarak büyük fırsatlar sunmaktadırlar. Kentsel projelerin genellikle yer seçtiği alanlar işlevini yitiren sanayi, depolama, liman gibi alanların dönüşümünden, çöküntü alanlarının turistik amaçlı rehabilitasyon ve yenilenmesine, eğlence parklarının ve ulusal ve uluslar arası sergi ve fuar alanlarının oluşturulmasına kadar pek çok alanı kapsayabilmektedir. Bu tür alanlar kentlerin mekansal kalitesini değiştirirken, ekonomik yapı ve istihdam koşullarında da değişiklikler yaratmakta, ancak çevrelerine yaptıkları etkiler dolayısıyla olumsuz sosyal sonuçlara yol açabilmektedirler. Kentsel projeler, bütün içinde ve kamu yararı çerçevesinde ele alınması gereken projelerdir.

Borja ve Castells (1997:152), kentsel projeleri ölçeklerine göre büyük, orta ve küçük olmak üzere üçe ayırmaktadırlar. Yazarlar, stratejik planlama yaklaşımı açısından ve yarışan kentler olgusu içinde bu projeleri şöyle değerlendirmektedir:

Büyük Ölçekli projeler; son yılların stratejik planlama yaklaşımı içinde ortaya çıkmışlardır. Çoğunlukla, kentlerin etki alanındaki bölgelerde, kent çeperinde yer alırlar. Bu tür projelerin çok boyutlu olmaları zorunlu bir koşul değildir. Ancak şu üç şartı sağlamaları gerekir:

*Projenin senaryosunun geleceğe yönelik sosyal, ekonomik ve kültürel hedeflerle ilişkili olması gerekir

*Projenin kentin diğer bölgelerindeki projelerle ve dinamiklerle uyumlu olması gerekir.

*Projenin çevresine güçlendirici ve itici bir güç vermesi gerekir.

Bu tür projelerin çok parçalı yapıları, çok fonksiyonlu dinamikleri ve yeni metropoliten kent sistemlerinde kentsel-bölgesel merkezleri oluşturan bir yapıları vardır.

Orta ölçekli kentsel projeler; ise kent merkezi ve çevresinin iç içe geçtiği mevcut kent içinde yer alırlar. Bu kentler genellikle, merkezin yenilendiği, yeni kentsel merkezlerin ve gelişme akslarının olduğu kentlerdir. Bu tür projeler genellikle potansiyelleri harekete geçmeye elverişli, eski liman, depolama sanayi vb. alanları seçerler. Bu tür projeler, mevcut altyapıyı güçlendirme ve çevresel kaliteyi yükseltme yoluyla kentin gelişme stratejileri ile doğrudan bağlantı kurmadan, kentte yeni merkezi alanlar yaratabilirler. Orta ölçekli projelerin stratejik değerini artıran parametreler şunlardır:

*Projeler paralel ya da tamamlayıcı özellikler taşıyan diğer projelerle ulaşılabilirlik, yatırımlarla ilgili kamusal kararlar, trafik üzerindeki etkileri veya çevresel etkileri vb. açısından uyumlu olmalıdır.

* Projenin hem fiziksel açıdan hem de kent imajı, servisler ve donatılar vb. açısından yüksek kaliteyi sağlaması gereklidir.

*Projenin gerektirdiği sosyal kullanımları, kamusal ve özel fonları, kuruluşları harekete geçirecek kapasiteye sahip olması gereklidir.

Küçük ölçekli projeler; ölçeklerinin aksine kentsel gelişme içinde önemli stratejik etkileri olan, özel projelerdir. Bu tür projelerin ayırt edici özellikleri şunlardır:

*Kullanımlardaki çeşitlilik ve çevresel kaliteyi bütünleştiren bir yapıya sahiplerdir.

*Mevcut dinamikleri güçlendiren ve kentin gelişme dinamiklerindeki zorlukları ve eksiklikleri cevaplamaya yönelik bir yapıları vardır.

Kendi sahip oldukları özelliklerle kentsel mekanın değerini artırır.

Küçük ölçekli projeler, örneğin oteller, alışveriş merkezleri, eğlence alanları, iş merkezleri gibi özellikle tarihi binalara verilen yeni fonksiyonlar yoluyla gerçekleştirilirler. Ulaşılabilirliği kolay, kent içinde ayırt edici özgün bir kimliği olan alanları seçerler. Küçük ölçekli projelerin stratejik değerleri, binalara ya da alanlara getirdikleri fonksiyonlardan değil, aslında kentsel dinamikler üzerindeki etkilerinden kaynaklanır.

Borja ve Castells (1997:151), büyük projelerin kentsel gelişme üzerindeki etkisini, özellikle 1980'lerde devletin ideolojik olarak zayıflaması ve özel sektörün girişimci yapısına kökü körüne inanması bakış açısından tartışmaktadır. Buna göre yazarlar, büyük kentsel projelerin

kısa süreli olarak özel sektörü zenginleştirme amaçlı geliştirildiklerini; kentsel gelişmeye bir itici güç ya da gelişmeyi yönlendirici etkisinin zayıf olabildiğini ileri sürmektedirler. Dolayısıyla, yazarların yukarıda, stratejik planlama yaklaşımı dahilinde öne sürdükleri ölçütlerin değerlendirilmesi önem kazanmaktadır.

Sonuç:

Kentsel projelerin farklı ölçeklerde, farklı amaçlarla kullanılabilen yapısı dolayısıyla, kısa sürede kentlerin ekonomik hayatına kazandırabildikleri cazibenin, kentlerin sosyal ve kültürel yaşamı açısından aynı değeri taşıyıp taşımadığını belirlemek önem taşımaktadır. Bu türlü projeler, bir kent vizyonu ve stratejik gelişme planı ile bağlantısı olmaksızın, sosyal ve çevresel etkileri değerlendirilmeksizin uygulandıklarında, Castells ve Borja'nın (1997) da dikkat çektiği gibi, uzun vadede beklenen sonucun tam aksi yönde etkiler gösterebilme tehlikesini her zaman taşımaktadırlar. Kentlerin gelişimi proje temelli yaklaşımlardan çok, bütüncül yaklaşımları gerektirmektedir. Bu tür projeler, kentlerin kamusal yaşamının canlandırılması açısından önem taşıırken, yalnızca kısa dönemli ekonomik kazançlara odaklı, kamuya uzak tasarımlar, kentin yaşam niteliği açısından olumsuz durumlara yol açabilmektedir.

İkinci bir durum, bu projeler, kentsel mekanın niteliğini yükseltirken, hedefledikleri kullanıcı kitlesi dolayısıyla sosyal ayrışmanın mekanda daha belirgin hale gelmesine yol açabilirler. Kullanıcı profiline değişmesi, eski kullanıcıların yerinden edilmesine yol açabilir. Yerinden edilme süreci, üçüncü dünya ülkeleri için kent çeperlerindeki yeni yasadışı gelişmelerin ya da evsizlerin artışı ile sonuçlanabilir. Taşınmak zorunda kalan insanların hem yaşam maliyetleri artar hem de psikolojik olarak büyük zararlar görürler. Dolayısıyla bu türden projeler yapılırken, soylulaştırma, yerinden etme ya da kamusal alanların özelleşmesi gibi yan etkileri dolayısıyla ekonomik kazanç karşılık yüksek sosyal bedel ödenmesinin önüne geçilmelidir.

Üçüncü bir durum ise, kentsel dönüşüm ile gündeme gelen kentsel projelerin, yaratabilecekleri büyük sosyal maliyetlerin yanı sıra, kamu elindeki alanların özelleşmesine yol açarak kamuya ait varlıkların gözden çıkarılmasına yol açması tehlikesini barındırmalarıdır. İstanbul, bu duruma olumsuz bir örnek oluşturmaktadır. bugün İstanbul üzerinde işlenen parçacı ve projeci yaklaşım, kamu alanlarının özelleştirilmesi ile sonuçlanmaktadır. Kamuya ait alanlar, bir kentin planlanmasında önemli kaynaklardan birisini oluşturmaktadır, kentteki rezerv alanların özelleştirilmesi ise kentlerin kamu yararına

planlanmasında önemli bir kaynağın özel sektöre devredilmesi anlamını taşımaktadır. Dolayısıyla, stratejik öneme sahip alanların özelleştirilmesi, uzun vadede kamu yararına aykırı sonuçlar doğurmaktadır.

Günümüzde kentleri projeler yoluyla prestij mekanları haline getirerek, bir anlamda pazarlamacı mantıkla yönetmek genel bir eğilim haline gelmiş olsa da; bu yaklaşımın sosyal ve kamusal maliyetleri konusuna dikkat çekmek büyük önem taşımaktadır.

Kaynaklar:

Best, S., Kellner, D. (1998), Postmodern Teori: eleştirel soruşturmalar, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Castells, M. ve Borja, J. (1997) Local and Global Management of Cities in the Information Age, London, Earthscan Publications Ltd.

Gospodini, A. (2002), European Cities in Competition and the New ‘Uses’ of Urban Design, Journal of Urban Design, vol. 7, No. 1, 59-73

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 31.07.1981

Doğum yeri Keşan

Lise 1995–1999

Aydın Kuyucak Lisesi (YDA)

Lisans 2001–2006

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2006–2009

Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı

Çalıştığı kurum(lar)

2005-2007

Proje Limited

2006-....

MD Mimarlık Dekorasyon Dergisi

2007

Emre Arolat Architecture

2008-2009

ECF Mimarlık

2009-....

Cesa (Çelepöven& Şahin) Mimarlar