



T.C.

MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK YAPILARIN KENTSEL GELİŞME BAĞLAMINDA
İRDELENMESİ ve YÜKSEK YAPI POLİTİKALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar Çağdaş Saydam

Şehircilik Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Aykut Karaman

EYLÜL 2007

İÇİNDE

ÖZET


SUMMARY

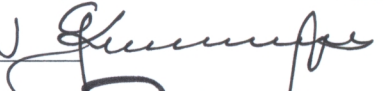
Çağdaş SAYDAM tarafından hazırlanan Yüksek Yapıların Kentsel Gelişme Bağlamında İrdelenmesi ve Yüksek Yapı Politikaları adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.




Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: : Prof. Dr. Aykut Karaman 

Üye : Doç. Dr. Gülper ÖZKAYIN 

Üye : Y. DOÇ. DR. SAHDET AYTIS 

Üye : _____

Üye : _____

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.



T.C.

MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK YAPILARIN KENTSEL GELİŞME BAĞLAMINDA
İRDELENMESİ ve YÜKSEK YAPI POLİTİKALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar Çağdaş Saydam

Şehircilik Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Aykut Karaman

EYLÜL 2007

Çağdaş SAYDAM tarafından hazırlanan Yüksek Yapıların Kentsel Gelişme Bağlamında İrdelenmesi ve Yüksek Yapı Politikaları adlı bu tezin tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

.....
Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Anabilim Dalı'nda tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

İÇİNDEKİLER

ÖZET

SUMMARY

ÇİZELGE LİSTESİ

ŞEKİL LİSTESİ

1. GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı	1
1.2. Çalışmanın Yöntemi	1
2. YÜKSEK YAPILARIN GELİŞİMİ	3
2.1. Yüksek Yapı Tanımları	4
2.2. Yüksek Yapıların Tarihsel Gelişimi	6
2.2.1. Yeni Teknolojilerin Yüksek Yapılara Etkisi	10
2.2.2. Ekonomik Gereklikler	12
2.3. Yüksek Yapı - Kentsel Yaşam Etkileşimi	13
2.3.1. Sosyal Etkileşim	14
2.3.2. Çevresel Etkileşim	15
2.3.3. Kentsel Peyzaj Etkileşimi	16
3. YÜKSEK YAPI POLİTİKALARI	18
3.1. Yüksek Yapı Politikalarının Gerekliliği	18
3.2. Farklı Yüksek Yapı Politikaları	18
3.2.1. Amerika	19
3.2.2. İngiltere	23
3.2.3. Hollanda	26
3.2.4. Türkiye	28
4. ÖRNEK PROJELER	34
4.1. Kop van Zuid – Rotterdam	35
4.2. Zuidas - Amsterdam	48
4.3. Büyükdere / Maslak – İstanbul	62
5. SONUÇ	70
KAYNAKÇA	74
EKLER	79
ÖZGEÇMİŞ	82

ÖZET

Son çeyrek yüzyılda özellikle iletişim ve ulaşım teknolojilerinin gelişmesi ve yeni ekonomik yönelimlerle küreselleşme olarak adlandırılan sürece girilmiş, zaman ve mekan kavramları yeniden tanımlanmış, dünya üzerindeki değişimler gittikçe daha da hızlanmaya başlamıştır.

Küreselleşme; değişen yönelimler ve piyasa ihtiyaçları ile ulus devletlerin güç kaybetmesiyle kendini tanımlarken, bu ortamda kentler ve bölgeler ön plana çıkmakta, bu süreçte sayıları artan çok uluslu şirketlerin yönetim birimleri, “küresel kent” olarak adlandırılan kentlerde yoğunlaşmakta, üretim birimleri ise, özellikle ulaştırma teknolojisindeki gelişmelerden destek alarak, hammadde ve emeğin ucuz olduğu diğer merkezlere kaymaktadır.

Küreselleşen dünya konjonktüründe, kentsel planlama aktiviteleri de koşullara uyum sağlayabilmek için değişime uğramaktadır. Bu doğrultuda mevcut modernist planlama anlayışı eleştirilmeye başlanmış, bütüncül olmaktan çıkıp parçacıl bir form önerisi getirilmiştir.

Sermaye yapısındaki bu küresel değişimin kendisine yerel ortaklar bulmasının kent ölçeğindeki mekansal göstergesi olan yüksek yapılar, buldukları kentin çağdaş yüzünü küresel ölçekte ortaya koymaktadırlar.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Amerika’dan başlayarak modern mimarinin kentleri yeniden kurma ideali ile birlikte tüm dünyada “yeni”nin ve “son teknoloji”nin sembolü olan yüksek yapılar günümüzde de halen etkinliğini sürdürmektedir.

Sermayenin ihtiyaç duyduğu mekanı yaratma arzusu eski ve tarihi olan merkezi iş alanlarına olan talebi azaltmış ve yeni Merkezi İş Alanları (MİA) ortaya çıkmıştır.

Türkiye ekonomisinin lokomotifi olan İstanbul’da da MİA kendisine yeni alanlar bulmuştur. Kent geneline yayılan bu alanlar Avrupa yakasında; Beşiktaş – Maslak aksı, Bakırköy, İkitelli ve Beylikdüzü, Anadolu yakasında Kozyatağı, Bağdat Caddesi, Altunizade, Kavacık bölgelerinde yoğunlaşmıştır.

Çalışma kapsamında, İstanbul gibi tarihi kent merkezi, kent kimliği için önemli bir kriter olan bir metropolün kentsel peyzajında ve silüetinde önemli bir yer tutan

yüksek yapılar, son dönemde Orta Avrupa'nın başkentliğine soyunan Hollanda'dan, Rotterdam ve Amsterdam örnekleriyle birlikte tartışılacaktır.

Yüksek yapı inşa etmek için farklı motivasyon ve politikaları olan bu üç kentten yüksek yapıların yoğun olduğu üç kentsel proje alanı seçilerek kente ve kentliye yaptığı katkılar / etkiler değerlendirilecektir.

Yüksek yapı faaliyetinin artan arazi fiyatları ve küresel sermayenin prestij mekanı olması nedeniyle kaçınılmaz olduğu günümüzde kentlerin tarihsel süreç boyunca sahip oldukları kimlik ve bellek öğelerini korumak için yüksek yapı politikalarının her kent için özgün olarak hazırlanması gerektiği çalışmanın ana eksenidir.

SUMMARY

In the last quarter of 20th century, globalization redefined the notions of time and space according to the developing technologies in communication and transportation. As globalization described itself with the decline of nation states due to the changing economical trends and market needs, the new environment of the current situation formed by cities and regions that gained more importance.

In this process headquarters and management offices of international companies preferred to locate in global metropolises, instead production units moved to locations which have lower costs of raw material and labor opportunities with the advantages of developments in transportation technologies.

In the context of globalizing world, urban planning activities are also changing to adapt to new circumstances. Therefore, modernist planning understanding started to be criticized, its holistic approach transformed to a more fragmental form, defined by activity plans, action plans etc.

Global capital finds local partners and shows its presence in the city scale with important changes in the urban landscape and big investments in constructions such as high-rise buildings; that are considered as the contemporary / global face of cities. High-rise buildings became the symbol of “new” and “last technology” with the modern architecture’s idea of reconstruction of cities which had started in America from the beginning of the last part of 19th century and spread to the world. International capital desired to create its own business zones, so the demand to the historical business centers declined and new Central Business Districts (CBD) have emerged.

Istanbul can be considered as the engine of the Turkish economy both in national and international levels, therefore new CBD moved to new districts to create an outstanding zone for business. Istanbul is a metropolis that settled on two continents and formed as a multi centered city, thus CBD located in Beşiktaş – Maslak axis, Bakırköy, İkitelli and Beylikdüzü in European side; and Kozyatağı, Bağdat Street, Altunizade and Kavacık in Anatolian side.

Istanbul is a city that has a significant location and a unique urban landscape, with a very important historical center that plays an important role in city’s identity. With

the effects of globalization, the skyline changes and high-rise buildings started to develop a new and modern center in this environment that has strong identity components. The aim of this study is to understand the process of Istanbul in this context and discuss its development with Rotterdam and Amsterdam examples from Holland, which are intended to become metropolises of the middle Europe in recent years. Three large scale urban projects have selected from these 3 cities that have different motivations and politics on constructing high-rise buildings, and effects / contributions of these projects to the city and citizens has studied.

Today, constructing high-rise buildings is inevitable because of increasing land costs and the need of prestigious spaces for global capital; the main focus of this study is to stress the importance of developing unique high-rise building policies for individual cities according to their historical backgrounds, identity / memory elements, economical / social and morphological characteristics.

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa No
Çizelge 5.1. Yüksek yapı politikalarının karşılaştırılması	71

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 2.1. Tarihi Yarımada silueti	3
Şekil 2.2. Babil Kulesi, pagoda ve zigurat	6
Şekil 2.3. San Gimignano ve Bologna kentlerinden görünüm	7
Şekil 2.4. 1871 yangını sonrası Chicago kenti	8
Şekil 2.5. Home Insurance Building	8
Şekil 2.6. Sears Tower	9
Şekil 2.7. Empire State Building	9
Şekil 2.8. Messe Tower	10
Şekil 2.9. Commerzbank Tower	10
Şekil 2.10. South Wacker Drive	12
Şekil 2.11. Cityspire Building	12
Şekil 2.12. Potsdamer Platz – Berlin’de çağdaş yüksek yapılar	13
Şekil 2.13. Potsdamerplatz, 1950’ler	15
Şekil 2.14. Potsdamerplatz, 2006	15
Şekil 2.15. Boğaziçi – İstanbul silüetinde yüksek yapılar	17
Şekil 3.1. Manhattan Yarımadası’nın ufuk çizgisini oluşturan yüksek yapılar	20
Şekil 3.2. San Francisco kentindeki yüksek yapıları gösteren modelleme	21
Şekil 3.3. San Francisco şehrinin güncel kent silueti	23
Şekil 3.4. Londra kentinde yüksek yapı politikasına ait bölgeleme planı	24
Şekil 3.5. Londra kentinde yüksek yapılar	26
Şekil 3.6. Malietoren – The Hague	27
Şekil 3.7. Emek İş Hanı – Kızılay/Ankara	28
Şekil 3.8. Odakule	29
Şekil 3.9. Harbiye Orduevi	29
Şekil 3.10. İstanbul kent silüetinde yüksek yapılar	31
Şekil 3.11. Tarihi Yarımada silueti	32
Şekil 3.12. İstanbul genelinde yüksek yapı bölgelemesini gösteren harita	33
Şekil 4.1. Rotterdam’ın Alman bombardımanından önceki ve sonraki hali	35
Şekil 4.2. Rotterdam kent silueti	37
Şekil 4.3. Witte Huis	38
Şekil 4.4. Hilton Hotel	38

Şekil 4.5. MeesPierson	39
Şekil 4.6. Robeco	39
Şekil 4.7. Generale Bank	39
Şekil 4.8. KPN Telecom	40
Şekil 4.9. World Port Centre	40
Şekil 4.10. De Hoge Heren	40
Şekil 4.11. Kent merkezinin planı, 2000	41
Şekil 4.12. Hoge Erasmus kulesi ve Hoge Heren ikiz kuleleri	43
Şekil 4.13. Kentteki yükseklik bölgeleri	45
Şekil 4.14. Kop van Zuid bölgesi	46
Şekil 4.15. Montevideo ve World Port Centre	47
Şekil 4.16. Amsterdam kent merkezi	48
Şekil 4.17. Bijlmermeer	49
Şekil 4.18. Arena Bulvarı	49
Şekil 4.19. Randstad	50
Şekil 4.20. Utrecht Sigorta Binası	51
Şekil 4.21. Wolkenkrabber	52
Şekil 4.22. Hilton Hotel	52
Şekil 4.23. Oval Tower	54
Şekil 4.24. Crystal Tower	54
Şekil 4.25. Zuidas'ın Amsterdam içindeki konumu	56
Şekil 4.26. Zuidas vaziyet planı	57
Şekil 4.27. Mahler4 ve Zuidplein arasındaki ulaşım ağı	58
Şekil 4.28. Ulaşım sisteminin yeraltında çözümü	58
Şekil 4.29. Ulaşım sisteminin yeraltına alınması	59
Şekil 4.30. Yüksek yapıların oluşumu	60
Şekil 4.31. Toyo Ito Building	60
Şekil 4.32. Yüksek yapıların alanda dağılımı	61
Şekil 4.33. Yapı yoğunluğunun alanda dağılımı	61
Şekil 4.34. Şişli'den Zincirlikuyu'ya giden yol	62
Şekil 4.35. İstinye'ye inen yol	62
Şekil 4.36. Aksın 1957'deki durumu	63
Şekil 4.37. Emlak Kredi Bankası Levent Evleri	63
Şekil 4.38. Yol dokusunun 1954'ten 2006'ya değişimi	65
Şekil 4.39. Arazi kullanımının 1965'ten 1989'a değişimi	66

Şekil 4.40. Garanti Bankası Genel Merkezi	67
Şekil 4.41. Türkiye İş Bankası Genel Merkezi	67
Şekil 4.42. Zincirlikuyu–4. Levent hattında yüksek yapıların yoğunlaştığı alanlar	68
Şekil 4.43. 4. Levent – Maslak hattında yüksek yapıların yoğunlaştığı alanlar	69
Şekil 4.44. Büyükdere – Maslak aksında yüksek yapılar	69

1. GİRİŞ

1.1. TEZİN AMACI

Ülkeler arasında sınırların, ekonomik ilişkiler çerçevesinde, kalktığı ve küresel sermayenin gücünü ve etkinliğini faaliyet gösterdiği tüm yerlerde ortaya koyduğu günümüzde kentlerin fiziksel mekanları da son derece önemli müdahalelerle karşı karşıyadır.

MİA'nın tarihi kent merkezinden çıkıp kendine yeni alanlar bulmasıyla çok uluslu şirketler prestijlerini ifade etme araçlarından biri olarak yüksek yapıları seçmişler ve buralarda faaliyetlerini sürdürmeyi uygun bulmuşlardır.

Yerelde yapılan mekansal düzenlemeler sonucu ortaya çıkan yüksek yapıların buldukları araziden başlayarak, giderek buldukları bölge ve kent ile olan ilişkilerini, varsa katkılarını ve/veya etkilerini ortaya koymak ve bunların kentler için nasıl birer yüksek yapı politikaları haline getirilebileceğini tartışmak çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

1.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ

İstanbul'da MİA'nın gelişme aksının son ve en önemli parçası olan Büyükdere – Maslak aksı ve yakın çevresi çalışmada seçilen bölgedir. Bu aksın tarihsel süreç içinde gelişimi karşılaştırmalı olarak, Orta Avrupa'nın en zengin ve köklü şehircilik kültürüne sahip ülkelerinden olan Hollanda'nın en önemli iki metropolü Rotterdam ve Amsterdam kentlerinden birer kentsel proje alanıyla beraber ele alınacaktır.

Seçilen örnek kentlerin incelemesinden önce ise ikinci bölümde; sırasıyla yüksek yapıların tarihsel süreç içerisindeki gelişimi ve yüksek yapı tetikleyicileri ile beraber yüksek yapı - kentsel yaşam etkileşimi üzerinde durulacaktır.

Üçüncü bölümde yüksek yapıların kenti ve kentliyi hangi yönlerde etkilediği, belirtilerek yüksek yapı politikalarının gerekliliği üzerinde durulacaktır. Burada ayrıca daha önceden bu konu üzerinde çalışmış ve kendilerine özgü modeller geliştirmiş örneklere de yer verilecektir.

Ele alınacak örnekler, Amerika Birleşik Devletleri'nden San Francisco, İngiltere'den Londra, Hollanda'dan Den Haag olarak belirlenmiştir. Türkiye'den ise İstanbul özelinde yüksek yapıların kent genelindeki dağılımları üzerinden bir değerlendirme yapılacaktır.

Dördüncü bölümdeki örnek kentlerin analizinden sonra son bölümde de tüm bu analizlerin değerlendirmesi ve sonucun ortaya konulması ile çalışma bitirilecektir.

2. YÜKSEK YAPILARIN GELİŞİMİ

Tarih, mimarlık ve kentleşme kültürünün dinamizmi, enerjisi, İstanbul, Venedik, Roma, Siena, San Gimignano, San Francisco, Paris gibi kentleri ölümsüz kılar. Geçmişte atılan doğru kentleşme tohumları kentleri tarihe maletmiş, kişiliklerini oluşturmuştur (Karaman, 1989, s.57).

Siena'nın meydan ve kuleleri, San Francisco'nun tepe boyunca yayılan cumbalı sıra evleri, Venedik'in kanal mimarisi, İstanbul'un tarihi yarımadasının doğal çizgisini ustaca izleyen anıtsal yapılar, bu kentlerin kişilik çizgisini ya da silüetini belirleyen unsurlardır. Bunlar uzun zaman içinde yavaş - yavaş oluşmuş, topluma ve tarihe malolmuştur (Karaman, 1989, s.57).



Şekil 2.1. Tarihi Yarımada silüeti

www.wowturkey.com

Bu kapsamda kentlerin varoluşu, yukarıdaki paragrafta da bahsedildiği üzere doğal özelliklerinin kullanılması ve insanın şekillendirmesi sonucu olmaktadır.

Bu oluşum 1900'lü yıllara gelinene kadar teknolojik kısıtlar nedeniyle belirli yükseklik seviyelerine kadar korunmuş, ancak tekniğin ilerlemesi ve insanoğlunun hep daha üst bir noktaya ulaşma çabası, kent yaşamına yüksek yapı kavramını kazandırmıştır.

Nüfusun artışı ve kent merkezlerinin kalabalıklaşması, arsa fiyatlarının artması ile birlikte arsa kullanımı ekonomisi adına imar yönetmeliklerinin değişmesi, kentlerin ekonomik başarısında bu türdeki yapıların önemli bir yere sahip olması, metropollerin gündemine yüksek yapıların daha fazla dahil olmasına neden olmuştur.

Endüstriye dayalı ekonomilerin yerini yakın geçmişte hizmet sektörü temelli ekonomilere bırakmasının kentin fiziksel mekanına yansımaları yüksek yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentin merkezinde yer almak isteyen çok uluslu şirketler prestij, reklam ve imaj mekanları aramakta ve bunun için yüksek yapılara

yönelmektedirler. Bu bağlamda çağdaş yüksek yapıların yüksekliğini belirleyen nedenler artık teknik ya da teknolojik gelişmelerden çok, alıcının satın alma gücüne dayanır hale gelmiştir (Ciravoğlu, 2007, s.38).

2.1. YÜKSEK YAPI TANIMLARI

Ansiklopedik tanımlar yüksek binayı, oranları, bazen işlevi ve yapım sistemi ile anlatır: “taban alanı küçük, yüksekliği taban boyutlarına göre fazla, genellikle kule biçiminde, narin binalar”dır (Büyük Larousse, 1986, s.1682).

Diğer bir tanım, yapının taşıyıcı sistemine referansla “Amerika Birleşik Devletleri’nde 19. yüzyılın son yirmi yılında ortaya çıkan metal iskeletli yüksek büro binalarıdır.” (Büyük Larousse, 1986, s.1682) biçiminde yapılmaktadır.

Yapı kuralları bakımından Almanya’da geçerli olan yönetmeliklerde yüksek bina, “topraktan 22 metreden fazla yükseklikte olan ve insanların sürekli ikametine ayrılmış olan binalar” olarak tanımlanmaktadır.

Yüksek yapıların anavatanı olarak kabul edilen Amerika Birleşik Devletleri’nde bu tür yapılar için, sınırları keskin çizgilerle belirlenmemiş olsa da gelişmiş bir terminoloji bulunmaktadır.

“High-rise” terimi çoğu kez altı kattan daha yüksek binalar için kullanılmaktadır. Altı kat sınırı ise, gökdelen çağının başlamak üzere olduğu 19. yüzyılda kagir yığma yapıların yükseklik sınırı ile tanımlanmıştır. Yüksek yapılara ilişkin araştırma ve kayıt çalışmaları sürdüren Emporis Data Committee’ye göre 35 mt. (115 ft.) ve daha yüksek binalar *high-rise* olarak kabul edilmektedir.

Amerika Birleşik Devletleri’nde 150 metrenin üzerindeki binalar ise *skyscraper* (gökdelen) olarak kabul edilmektedir. Yine ABD’de 300 metrenin üstündeki yüksek binalara bazen *supertall* (müthiş yüksek) dendiği bilinmektedir. Skyscraper Müzesi’nin kabulüne göre, *supertall* binalar 80 kat ya da 380 metrenin üstündeki binalardır.

Alışılmışın üstünde yüksekliği olan bu binalara İngilizce’de “skyscraper” (gökdelen), Fransızca’da “gratte-ciel”, Almanca’da “hoch-haus” (yüksek bina) veya “wolkenkratzer” (bulutdelen) denmektedir. Celal Esad Arseven’in 1944 tarihli Fransızca – Türkçe Sanat Lügati’nde “gratte-ciel”in karşılığı şöyle verilmektedir:

“Devbina, gökdam, kırk, elli veya daha fazla katlı binalar, başı gökde”. Daha sonraları bu tür yapılara “gökdelene” denmeye başlanmıştır.

Ülkemizde yüksek yapılarla ilgili geniş bir terminoloji olmamakla birlikte belediyelerin imar yönetmeliklerinde yüksek yapı tanımı karşımıza çıkmaktadır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi Yüksek Yapılar Yönetmeliği'ne göre yüksek yapı, genel olarak yakın ve uzak çevresini, fiziksel çevre, kent dokusu ve her türlü kentsel altyapı yönünden etkileyen bir yapı (bina) türüdür. Son kat tavan döşeme kotu 30,80 metreyi ve/veya bodrum kat dahil olmak üzere toplam kat adedi 13'ü aşan (13. kat hariç) yapılar yüksek yapı olarak kabul edilmektedir (URL-1, 2007). Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği'nin 15. maddesinde de bu tanım kullanılmıştır.

28 Eylül 2006 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği ile bu yükseklik 60,50 metreye çıkartılmıştır (URL-2, 2007). Yüksek yapı tanımına İstanbul İtfaiyesi'nin, 26.07.2002'de Resmi Gazete'de yayımlanan, “Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik”inde de rastlanmaktadır ki bu tanım;

“Bina yüksekliği 21,50 mt.'den fazla veya yapı yüksekliği 30,50 mt.'den fazla olan binalar yüksek yapı olarak kabul edilir” şeklindedir (URL-3, 2007). Bu tanım itfaiye araçlarında kullanılan hava merdivenine göre yapılmıştır ve bu merdivenlerde tam açılmış uzunluk 15 – 41 metre arasındadır.

Kat sayıları arttıkça yüksek bina terimi yerini gökdelen terimine bırakır. “Gökdelene” ve “yüksek bina” terimleri çoğu zaman eş anlamlı kullanılmalarına karşın içerik olarak farklılık göstermektedirler. Öke (1991) binaları yükseklik bakımından dörde ayırarak sistemleştirmektedir:

Birinci kategori : Yüksek olmayan 8 – 12 kat arası binalardır. Ülkemizde en çok görülen bina tipi olup yaygın ve alışlagelmiş teknolojilerle gerçekleştirilir.

İkinci kategori : 12 – 25 kat arası binalardır. Taşıyıcı sistem ve tesisat bakımından daha karmaşık problemlerin çözümüne ihtiyaç olan binalardır.

Üçüncü kategori : 25 – 55 kat arası binalardır ve bu tür binalar özel birtakım tedbirlerin alınmaya başlandığı binalardır. Taşıyıcı sistemin çoğunlukla çelik olduğu binalardır. Hızlı asansör sistemlerine (5 – 6 mt./sn.) ve tesisat katlarına ihtiyaç vardır.

Dördüncü kategori : 55 – 75 kat arası binalardır. Bu sınıftaki binalarda, sistem detayı, malzeme, tesisat, strüktürel yapı bakımından üstün teknolojiye ihtiyaç vardır.

75 katın üstündeki binaların ise taşıyıcı sistem ve düşey sirkülasyon probleminin karmaşıklığı yüzünden ekonomik avantajı, arsa fiyatlarının pahalı olmasına rağmen, kaybolmakta ve genellikle prestij amaçlı inşa edilmektedirler. Şu anda dünya üzerinde bu 75 kat üstündeki binalardan 17 adet bulunmaktadır (URL-4, 2007).

2.2. YÜKSEK YAPILARIN TARİHSEL GELİŞİMİ

Kentlerin genel karakteri; yer aldığı doğal yapının topografik özellikleri (tepelik ya da düz oluşu) ile çağlar boyunca onun üzerinde oluşan yapılaşmaların, peyzaj düzenlemelerinin mimari ve tarihsel özelliklerinin birikimi sonucu belirlenir (Karaman, 1989).

Yüzyıllarca kentler alçak yapılarla gelişmişlerdir. Kentlerin silüetlerindeki yapısal yükselmeler dini, askeri ya da kültürel yapılardan oluşmuştur.

Tarihteki tüm uygarlıklarda dinsel veya simgesel güdülenmelerden ötürü yükselmenin özel bir yeri olmuştur. Mısır'da piramitler, çok uzak mesafeden görülebilen kutsallık ve prestijin simgesi olan yapılar, Çin'de pagodalar, Mezopotamya Uygarlığı'nda Babil Kulesi ve ziguratlar yüksek yapıların öncü örnekleri olmuştur. Yunan ve Roma uygarlıklarında da mimari birtakım öğelerde yükselme özelliği görülmektedir. Hıristiyanlıkta kiliseler ve çan kuleleri, müslümanlıkta ise camiler ve minareleri yükselmiştir.



Şekil 2.2. Babil Kulesi, pagoda ve zigurat

www.theodora.com

Ortaçağ'da ise feodal düzendeki toprak aristokrasisi güçlerini simgelemek adına derebeylik yapılarına uzun kuleler eklemişlerdir. Özellikle İtalya'nın Bologna ve San Gimignano kentlerinde bu yapılar belirgin olarak görülmektedir. Başlangıçta doksan

altı adet olan kulelerden bugün ancak yirmi tanesi San Gimignano kentinin silüetini süslemektedir. Ailelerin varlıklarını sakladıkları yapılar olarak inşa edilen San Gimignano kuleleri yükselmenin tarih boyunca bir güç ifadesi olarak algılandığını göstermesi açısından önemli örneklerdir.



Şekil 2.3. San Gimignano ve Bologna kentlerinden görünüm

www.world66.com

Modern anlamda yüksek yapıların tarihi için Amerika Birleşik Devletleri'ne (ABD) bakmak gerekir. İlk örnekleri 19. yüzyılın sonlarında ABD'de görülen yüksek yapıların ortaya çıkış nedenleri:

- Kentlerde arazilerin azlığı ve buna paralel olarak kullanılacak arsa fiyatlarının sürekli artması,
- Bu kısıtlı arsadan maksimumda kazanç temin etme arzusu,
- Teknik ve teknolojik olanakların gelişimiyle birlikte yüksek yapı inşaatlarının zor olmaması,
- Firmalar arasındaki rekabetin sonucu olarak bu tür binaların birer prestij unsuru haline gelmeleri,
- Şehirleşme ve imar faaliyetlerinin hız kazanması şeklinde sıralanabilir.

1871 yılında meydana gelen ve kentin hemen hemen tamamının yok olmasıyla sonuçlanan Chicago yangınından sonra kentin yeniden imarı işine soyunan ilk kuşak arasında William Le Baron Jenney, William W. Boyington, J.M. von Osdel, ikinci kuşakta ise; Daniel H. Burnham, William Holabird, Martin Roche, Louis Sullivan ve Dankmar Adler isimleri sayılabilir.

Günümüzde, "Council on Tall Buildings and Urban Habitat" tarafından ilk gökdelen olarak kabul edilen ve mimar William Le Baron Jenney tarafından 1885 yılında tamamlanan "Home Insurance Building", Chicago'da yer almaktadır. Strüktürü tamamen çelik olan bina tamamlandığında 10 katlı iken 1890 yılında yapılan iki ilave

katla birlikte 12 kat ve 55 metre yüksekliğe ulaşmıştır. Günümüz yüksek yapılarıyla karşılaştırıldığında çok küçük kalan yapı, 1931 senesinde, yerine daha yüksek bir bina yapılması planlandığından, yıkılmıştır.

12 katla başlayan yükselme tutkusu 1890'da "Manhattan Building" ile 16 kata, 1892'de "Masonic Temple" ile 22 kat ve 90 metre yüksekliğe erişmektedir.



Şekil 2.4. 1871 yangını sonrası Chicago kenti
www.nu150.northwestern.edu



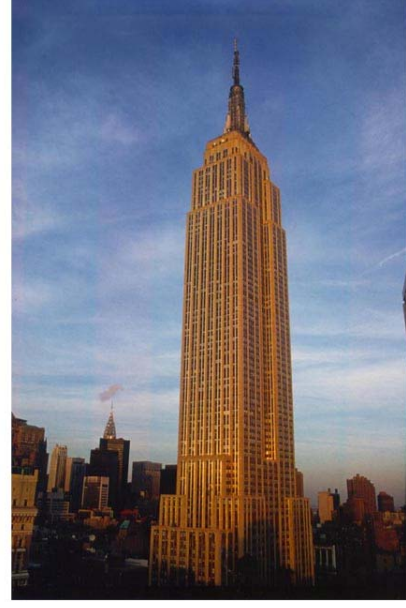
Şekil 2.5. Home Insurance Building
www.ecuip.lib.chicago.edu

Yirminci yüzyılın ilk yıllarından itibaren diğer bir Amerikan kenti olan New York da yüksek bina yapımındaki yerini hızlı bir şekilde aldığı görülmektedir. 1909'da 50 katlı "Metropolitan Life Insurance Tower", 1913'te 60 katlı, 240 metre yüksekliğindeki "Woolworth Building", 1929'da 77 katlı, 319 metre "Chrysler Building", 1931'de 102 katlı, 381 metre yüksekliğindeki "Empire State Building" binaları 30 yıl gibi kısa bir dönemde yüksek yapıların geldiği noktayı göstermek açısından belirleyicidirler.

1970'de 110 katı ve 412 metre yüksekliğiyle, günümüzde var olmayan, "World Trade Center" ve 1973'de 443 metre yüksekliği ve 110 katıyla "Sears Tower" yükselme tutkusunun ABD'de vardığı son noktalardır.



Şekil 2.6. Sears Tower
www.answers.com



Şekil 2.7. Empire State Building
www.civil.usherbrooke.ca

ABD'deki mimarlık ve şehircilik ortamını 19. yüzyılın sonundan itibaren etkisi altına alan yüksek yapı gerçeği, Avrupa'da kendisine ancak 1960'lardan sonra yer bulabilmiştir. Ancak burada, Amerika'daki gibi bir yarış hiçbir zaman gerçekleşmemiştir.

Bazı Avrupa'lı mimarlar, gökdelen kavramının etkisinde kalarak, yüksek yapı tasarımları ortaya koymuşlarsa da bunlar bir dönem içinde oldukça sınırlı kalmıştır. Paris'in yenilenmesi konusundaki eskizleri ile Le Corbusier, "nuovo citta" projesiyle İtalyan mimar Antonio Sant'Elia, cam gökdelen projesiyle Alman mimar Mies van der Rohe bu isimler arasında sayılabilir. Mies van der Rohe 1921 yılında ilk cam gökdelen tasarımını ortaya koyduğunda, ülkesi Almanya'da henüz bu projeyi gerçeğe dönüştürecek bilgi birikimi mevcut değildi (Kuban, 2002).

İkinci Dünya Savaşı sonrasına kadar Avrupa'da alışlagelen yükseklik sınırları aşılmış değilken, savaş sonrası yeniden yapılanan kıta daha ekonomik yapım yöntemleri arayışının da etkisiyle yüksek yapılara yönelmiştir. Bu dönemde tamamlanan yapılara, Stuttgart – Almanya'dan, Hans Scharun'un 1953 yılında tamamladığı "Plörrer hoch – haus" büro binası, Fransa'da, tasarımını Le Corbusier'in yaptığı 17 katlı konut bloğu olan "Unité d'Habitation" örnek verilebilir.

1960'lardan başlayarak 30 – 50 katlı yapılar da kıta Avrupa'sında boy göstermeye başlamıştır. 1963 yılınca Leverkusen'de yapılan "Bayern Yönetim Binası", Paris'te,

La Defense bölgesinde 1973'te yapılan "Tour CB21" binası, Milano'da yapılan 127 metre yüksekliğindeki "Pirelli Binası" bu dönemin akla gelen örnekleridir.

Kentleşme tarihleri ve şehircilik kültürleri çok eskilere dayanan Avrupa kentlerinin yüksek yapı aktivitesinin hiçbir zaman Amerika veya Güneydoğu Asya ülkeleri ile yarışmadığının bir diğer göstergesi de, bugün dünyanın tamamlanmış en yüksek 100 binası listesinde Avrupa'dan sadece 2 (iki) tane bina bulunmasıdır (URL-5, 2007). İki de Frankfurt – Almanya'da bulunan binalar; 55 katlı ve 257 metre yüksekliğinde olan ve 1990 yılında tamamlanan "Messeturm" ile 56 kat ve 259 metre yüksekliğinde olan ve 1997'de tamamlanan "Commerzbank Tower"dır.



Şekil 2.8. Messe Tower
www.survol.de



Şekil 2.9. Commerzbank Tower
www.pressebox.de

2.2.1. Yeni Teknolojilerin Yüksek Yapılara Etkisi

18. yüzyılın sonlarında dökme demirin bulunması ve daha sonraki Endüstri Devrimi ile birlikte çelik üretiminin mükemmelleştirilmesi, 1850'li yıllarda çelik çerçeve sistemlerinin imalatını sağlamış, bu sistemler bir sonraki aşamada daha geniş ve daha yüksek açıklıkları geçmede kullanılmıştır. Yığma ve betonarme duvarlar yerlerini, giderek çelik ve camın yapı elemanları olarak ağırlık kazandığı konstrüksiyonlara bırakmıştır.

Endüstri devrimiyle birlikte, yüksek yapı inşasında kullanılan malzemeler ve yapı elemanlarının evrimi de, bu tür binaların yapım sistemine kolaylıklar getirmiştir. Yüksek yapıların gelişiminde başlıca rol oynayan teknolojik gelişmeler, hidroforun

icadı, asansör sistemleri, beton pompalama sistemleri, yangın güvenliği, iklimlendirme sistemleri, dış kabuk sistemleri, taşıyıcı sistem ve malzemeleridir.

1854’de New York’lu mühendis Elisha Graves Otis, bugünkü asansörün atası olan güvenli asansörü tasarlayarak yapıları 45 metre yüksekliğe erişebilir kılmıştır. C.W. Baldwin’in 1870’te ilk hidrolik asansörü icat edip Chicago kurmasının ardından 1887’de William Baxter elektrikli asansörü bulmuştur. (URL-6, 2007) Düşey sirkülasyondaki bu devrim niteliğindeki gelişmeler, çok katlı yapılardaki merdiven sorununu çözmesinin yanında, yapıları o güne kadar düşünülmeyen yüksekliklere çıkartmışlardır.

Taşıyıcı sistemlerde çeliğin ve hafif betonun kullanılmasının tasarımcılara geniş mimari özgürlükler getirmesinin yanında, inşaat sürelerini de kısaltmıştır ve fonksiyonel olarak kullanışsız binalar yerine, hafif ve esnek kullanım alanı olan binalar yapılmıştır.

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlayan yüksek yapı üretimi 1930’lu yıllara kadar Amerika Birleşik Devletleri’nde görülmekte ve bu yapıların neredeyse tamamı büro binası olarak fonksiyonlandırılmıştır.

1930 – 1960 yılları arasında yüksek yapılar, toplu konut ve büro binası olarak kentlerdeki yerlerini almışlardır. Bu yıllarda da en yoğun olarak görüldükleri şehirler yine New York ve Chicago’dur. (Aytıs, 1996, s.5)

Çalışma mekanının tasarımında bir yenilik olan “serbest büro” anlayışının ortaya çıkmasıyla birlikte büyük ve kolonsuz mekanlara gerek duyulmaya başlanır. Bunun sonucunda yüksek mukavemetli çelik bu gerek duyulan açıklıkların geçilebilmesi için binaların taşıyıcı sistemlerinde kullanılmaya başlanmıştır (Aytıs, 1996, s.5).

1970’li yıllardan itibaren ekonomik yönden rahatlamanın getirdiği güvenle, yüksek yapılar; bankalar, finans kurumları, iş merkezleri ve oteller olarak kentlerdeki yerlerini almışlardır.

Bir taraftan kentlerdeki yüksek yapı stoğu artarken diğer taraftan teknolojideki gelişmeler de devam etmiştir. Bu dönemde beton kalitesindeki artış, yatayda ve düşeyde büyük açıklıklara beton pompalayan makinelerin ortaya çıkışı, hafif betonun geliştirilmesi ve işlenebilirliğinin artırılması, kalıp teknolojisindeki gelişmeler yüksek yapıların evriminde önemli rol oynamıştır.

Beton kalitesindeki artışın sonunda gerçekleştirilen yüksek yapılardan olan Chicago'daki "South Wacker Drive" binası 295 metre yüksekliği ile ABD'deki en yüksek betonarme binadır. (Aytıs, 1996, s.8) New York'taki en yüksek betonarme bina olma özelliği ise 247 metre yüksekliği ile "Cityspire" binasına aittir. (Aytıs, 1996, s.8)



Şekil 2.10. South Wacker Drive
www.skyscraperpicture.com



Şekil 2.11. Cityspire Building
www.astronomija.co.yu

2.2.2. Ekonomik Gereklilikler

Başlangıçta arazi fiyatlarındaki artıştan kaynaklanan inşaat alanlarındaki yetersizliğe çözüm olan düşey gelişim, İkinci Dünya Savaşı'nı takip eden yıllarda baş gösteren büyük konut ihtiyacını karşılamak adına hızlanmıştır.

Bu yıllarda ortaya çıkan ve tüm dünyayı etkisi altına alan ekonomik kriz daha hızlı ve verimli yapım yöntemlerinin geliştirilmesi arayışını doğurmuştur ve bunun sonucunda da yüksek yapıların bu ihtiyaçları karşılayacağı fikrine varılmıştır. Mies van der Rohe'nin 1951 senesinde tamamladığı, Chicago'da bulunan 'Lake Shore Drive Apartmanları' bu dönem yüksek yapılarına örnek teşkil etmektedir.

Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren düzelen dünya ekonomisi ve bu ekonomiye yön verenler, başta yüksek yapılaşmanın anavatanı olan ABD olmak üzere, kent planlamasında, kent plancılarından daha fazla söz sahibi olmuşlardır.

Kent planlamasında başat rol oynayan ‘sermaye’nin, kent merkezlerindeki kısıtlı alanlardan maksimumda faydalanma isteği, bünyesinde barındırdığı tüm birimlerin birarada bulunması gerekliliği, yapıların yükselmesinde etkili olmuştur.

Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren yüksek yapılar, ekonomik rahatlık ve küresel sermayenin sembol binaları olmaları sebebiyle, estetik kaygılara göre biçimlenmeye başlamış, finans kurumları, oteller, iş merkezleri, özgün mimari anlayışla, tekil yapılar olarak tasarlanmışlardır.



Şekil 2.12. Potsdamer Platz – Berlin’de çağdaş yüksek yapılar

www.fotowahn.com

2.3. YÜKSEK YAPI - KENTSEL YAŞAM ETKİLEŞİMİ

Buldukları alanda dominant birer kentsel eleman durumunda olan yüksek yapıların hem arazi ölçeğinde hem de kent ölçeğinde birtakım etkileri olmaktadır. Kent mekanıyla yaptıkları bu etkileşimin ucu doğrudan doğruya kentsel yaşama ve insana ulaşmaktadır.

Yüksek yapıların kentsel yaşamdaki etkileşimi üç maddede incelenebilir. Bunlar sırasıyla,

- Sosyal Etkileşim
- Çevresel Etkileşim
- Kentsel Peyzaj Etkileşimi

2.3.1. Sosyal Etkileşim

Endüstri Devrimi'ni takiben değişen kent dokusu, çalışma ve yaşam alanlarını birbirinden ayırmıştır. Bu ayrışma kent merkezindeki yüksek yoğunluklu büro alanlarından ayrı bir yerde konut alanlarının konumlanmasını getirmiştir. Bunun sonucunda da yaşam ve çalışma alanları arasında, ulaşım altyapısı ne kadar kuvvetli olursa olsun, zaman ve enerji kaybı olmaktadır. Şehircilik disiplini içinde bir dönem çok etkin rol alan 'bölgeleme' ilkesi, sosyal yaşama artı bir değer katamaması ve kent ekonomisine getirdiği yük sebebiyle eleştirilmiştir.

Yeni teknolojilerin gelişimi ve elektronik iletişim sistemlerinin bilgi akışındaki süreyi neredeyse sıfıra indiren hızına karşın, günümüzün küresel organizasyonları, görel olarak daha ekonomik olan kentin çeperlerinde veya banliyölerinde bulunmak yerine, kent merkezlerinde yer almayı talep etmektedirler.

Kentsel yerleşmelerde merkeze yakın olma ihtiyacı, yerleşim ve ofis faaliyetlerinin merkez ve çevresinde yoğunlaşmasına, merkez fonksiyonunun gelişmesine ve rantın artmasına neden olmaktadır.

Böylesine değerli alanlarda yer alan yüksek yapıların sadece büro binası olarak kullanılması halinde, iş ile iş dışı saatleri arasında büyük nüfus farkları oluşmaktadır. Gece ile gündüz arasındaki bu fark ise binanın içinde bulunduğu kamusal alanın kısıtlı bir biçimde kullanılmasını ve güvenlik sorunlarını beraberinde getirmektedir.

İşlevsel olarak konut, ofis, otel ya da karma kullanımlı olan yüksek binalar buldukları kent parçası ve orada yaşayanlar üzerinde güçlü bir etki kurmaktadır.

Yüksek yapıların tasarımında dikkat edilmesi gereken en önemli noktalardan biri de binanın cadde kotunda kentsel mekanla kuracağı ilişkinin bu mekana olumlu katkıları olmasıdır. Böyle bir ilişkinin kurgulanması ise tasarımda insan ölçeğinin dikkate alınması ile mümkündür.

Bu tür binalar inşa edilirken sadece oraya gidenlerin değil, tüm kentlilerin kullanımına açık olan ve tüm gün yaşayabilecek yüksek kalitede ortak rekreasyon alanlarının, yeşil alanların düzenlenmesi, yapının insanla kurduğu ilişkide daha sağlıklı ortamların yaratılmasını sağlayacaktır.

Ayrıca yüksek binalara verilecek işlevlerinin çeşitliliği onların üzerinde buldukları alanla olan ilişkilerini güçlendirmede bir araç olarak kullanılmalıdır. Kültür ve spor tesisleri, rekreatif alanlar, sosyal konutlar gibi büyük rant geliri elde edilemeyen

birtakım donatıların bu tür binalarla birlikte gerçekleştirildiği oranda bina bulunduğu çevreye katkı sağlayacaktır.

Berlin kent merkezinin yeniden inşa edildiği proje bütünü, yüksekliklerin belirli bir sınırdaki tutulması, sokak genişliklerinin belirlenmesi, tüm binaların yüzlerini sokağa dönmelerinin sağlanması ve kamusal alana açılmaları şartı getirilmesi, yeni oluşturulan kent dokusunda tutarlılığı sağlaması açısından bu anlamda önemli bir örnektir. Dünyanın birçok metropolünde boy gösteren yüksek binalarda, Potsdamer Platz örneğinde olduğu gibi, kamusal mekanların oluşturulmasında genel bir tutarlılığa sahip olunmasının önemi kaçınılmazdır. (Tağmat, 2007, s.7)



2.13. Potsdamerplatz, 1950'ler
www.studiesinurbanculture.blogspot.com



Şekil 2.14. Potsdamerplatz, 2006
www.potsdamerplatz.de

2.3.2. Çevresel Etkileşim

Yüksek yapılar, yaşanan toplumsal ve ekonomik dönüşümlerin simgeleri haline gelirken uzak ve yakın çevresiyle kent mekanını ve kentliyi önemli ölçüde biçimlendirmektedir.

Konunun planlama boyutunda yüksek yapıların kent içindeki yer seçimi, çevreyle ilişkisini doğrudan etkileyen bir karardır. Bu tür yapıların kentin doğal kaynaklarını tüketmeyecek, ikliminin değişmesine etki etmeyecek noktalarda planlanmasının önemi tartışmasıdır.

Yüksek yapıların boyutları, işlevi ve kullanıcı sayısının fazlalığı sebebiyle kentin altyapı sistemine getirdiği yük de göz ardı edilmemesi gereken bir faktördür. Bu sebeple yüksek yapıların yer seçimi yapılırken çevre etki değerlendirmesinin yapılması çok önemlidir. Yüksek yapıların yakın çevrelerinde yarattıkları büyük gölge alanlar, zemin kotunda ortaya çıkan hava akımları tasarım aşamasında dikkate alınması gereken kriterlerdir.

Son yıllarda belirli bir planlama sürecinden geçmeden, tekil birer imaj ögesi olarak tasarlanan yüksek yapılar, bilinçli bir şekilde buldukları bağlamla ilişkilerini koparmaktadırlar.

Yüksek yapıların çevreye olan yan etkileri, rüzgâr tünelleri oluşturma, görüşü kapama, trafik sıkışıklığı ve altyapı yetersizliği gibi konularda kendini gösterebilmektedir.

Oysa ki günümüz yüksek yapılarının buldukları çevreyle ilişkilerinden ortaya çıkması beklenen sonuç; bu alanların kaynaklarını tüketmeleri değil, tam tersine bu kent parçalarına katma değer sağlamalarıdır.

Bu katkılar kent içi ulaşım altyapısının gelişimine destek, yer aldıkları bölgenin kentsel iç peyzaj değerini arttırma, kamunun kullanımına daha fazla alan açma başlıkları altında tezahür edebilir.

Mimari tasarım, mekanik donanım, statik hesaplar, elektrik ve iklimlendirme tesisatı gibi yüksek binalar için hayati önem taşıyan iş kalemlerinin tamamlanmasından daha da önemlisi, bu tür yapıların hayata geçirilmesinde alınacak planlama kararlarıdır.

2.3.3. Kentsel Peyzaj Etkileşimi

Geçmişten bugüne, tarihsel süreçte, uzun toplumsal deneyimler sonucu oluşan, Venedik, Prag, Roma, Amsterdam, İstanbul, Safranbolu, Bodrum, İsfahan ve benzeri kentler, kentsel peyzaj dilindeki zenginlikleriyle anılmakta ve hatırlanmaktadır.

Bu zenginliğe bakıldığında kentsel gelişme ve büyümenin, kentlerin fiziksel yapısı üzerinde uzun vadede yaratacağı etkinin dikkate alınması önemlidir. Manzara noktaları (vistalar) koruma altına alınmalı, açık alanların su ile ilişkisine önem verilmeli, kent için kıymetli olan silüet oluşumlarına sahip çıkılmalıdır.

Karaman (1989) şöyle demektedir:

“Tarih boyunca; toplumların kentler kurarken, peyzaj düzenlemeleri yaparken, fiziksel çevrenin verilerini değerlendirmede farklı tutum ve tavırlar takındığı görülmektedir. Bu tutumların ekosistem dengesi açısından en sağlıklı olanı doğayla, çevreyle bir ‘uyum’ sağlayacak sistem ve standartları oluşturmaya yönelik olanıdır. Oluşturulan bu değer sistemi, zaman içinde kentlerin genel karakterini, silüetini belirlemektedir. Bu oluşum sürecinde amaç kentleri algılanabilir, çağdaş görünümlü, mevcut değerlere saygılı bir peyzaj bütünlüğüne kavuşturmadır. Sağlanan bu bütünlük, o kentin peyzajı olarak adlandırılabilir”



Şekil 2.15. Boğaziçi – İstanbul silüetinde yüksek yapılar

www.wowturkey.com

İstanbul gibi modern dünyanın finans, kültür ve turizm odağı olma yönünde emin adımlar atan kentler, hiç kuşku yok ki bu amaçlarına, kentsel belleklerini, kentsel peyzajlarını daha sonraki nesillere geliştirerek aktardıkları sürece ulaşacaklardır.

Günümüzde yüksek yapılarla ilgili olarak devam eden tartışmanın ana eksenini bu tür yapıların gerçekleştirilip gerçekleştirilmeyeceği değil, kentin içinde nerelerde yer alacağıdır. Metropol kentlerin kaçınılmaz gerçeklerinden biri olan yüksek yapıların kentlerin tarihinden ve coğrafyasından gelen, hem fiziksel mekanda hem de belleklerinde yer etmiş olan silüetlere saygılı bir duruş sergilemeleri gerekmektedir.

Bu aktarımların başarılı bir şekilde yapılabilmesi, diğer bir deyişle kente ait olan ve geçmişinden bugüne ulaşan özgün yapının sonraki nesillere geçirilmesi için önemli araçlar da kent planlama disiplini içinde alınan kararlar ve buna bağlı olarak geliştirilen politikalarlardır. Çağdaş kentlerde giderek artan bir sayıda bulunmakta olan yüksek yapılar da bu türden kontrol mekanizmaları içinde düşünülmelidir.

3. YÜKSEK YAPI POLİTİKALARI

3.1. YÜKSEK YAPI POLİTİKALARININ GEREKLİLİĞİ

Çağdaş kentlerin gelişimini yönlendirmek ve kontrol etmek bu kentlerin gelecek kuşaklara sağlıklı bir biçimde aktarmak için kaçınılmaz bir sorumluluktur. Küresel sermayenin sınır tanımayan ve önüne çıkan herşeyi değiştiren gücünün kent mekanındaki simgesi olan yüksek yapılar da böylesi bir kontrol mekanizmasının dışında düşünülemez.

Yüksek yapılarını belirli birtakım politikalar çerçevesinde gerçekleştiren kentler, bu yapıların inşa edildiği alanları birer kentsel proje bölgesi olarak ele almakta ve ona göre tasarımlarını yapmaktadırlar. Böylelikle, tek tek ve birbirinden bağımsız bir biçimde ortaya çıkan binalar yerine belirli bir planlama süreciyle ortaya çıkmış, birbirleriyle komşuluk ilişkisi kurabilen, kente ve kentsel yaşama pozitif katkıları olan, kent silüetini bozmayan yüksek yapılar gerçekleştirilmektedir.

3.2. FARKLI YÜKSEK YAPI POLİTİKALARI

Tarih boyunca birbirinden farklı büyüme modelleriyle gelişen günümüz kentlerinin kentle ilgili sorunlarla başa çıkma yöntemleri de doğal olarak farklılıklar göstermektedir. Bu durum yüksek yapılar için de geçerlidir.

Kimi kentler tarihi çekirdeklerini korumak adına yüksek yapıları kent çeperlerinin dışına atma yoluna gitmiş, kimileri, savaş, doğal afet gibi sebeplerden zaten zarar gören merkezlerini yüksek yapılarla yeniden şekillendirerek kendine bambaşka bir imaj ve vizyon belirlemiş, kimileri de kent merkezinde birtakım yüksek yapı bölgeleri ve etkileme alanları oluşturma yoluna gitmiştir.

Bütün bu süreçte yapı yüksekliğinin kontrol edilmesinin zorunlu olduğu alanlar vardır. Bunlar:

- Kente ait olan özellikli silüetler,
- Doğal değerlere sahip alanlar,
- Açık alanlara cephe veren yerler,
- Koruma altındaki tarihi alanlar,
- Koruma altındaki bu alanların etkileme alanları.

Hangi sebeple olursa olsun, bu tip politikaların uygulanmış olması o kentleri küresel ölçekte aynı ligde yarıştığı diğer metropollerden bir adım öne çıkarmaktadır.

Kentleşme tarihleri ve dinamikleri, içinde yer aldıkları coğrafya ve kültürel birikimleri birbirinden farklı olan ABD, İngiltere, Hollanda ve Türkiye'nin, kent planlama disiplini içinde yüksek yapılaşma ve buna dair politikalar üretme yaklaşımları da farklılıklar göstermektedir.

3.2.1. Amerika

Ondokuzuncu yüzyıldan itibaren yüksek yapı üretiminin en önde gelen ülkesi durumunda olan Amerika Birleşik Devletleri'nde, başta New York olmak üzere Seattle, San Francisco, Los Angeles, Chicago gibi büyük kentlerde, yüksek yapı oluşumları hızla devam etmektedir.

Amerika kıtasının tarihi çok eskiye dayanmadığından kentlerindeki tarihi kent merkezi olgusu Avrupa'dakilerle benzeşmemektedir. Yaklaşık 350 yıllık bir tarihi olan New York kenti esas karakterini, özellikle Manhattan Yarımadası'ndaki yüksek yapılarıyla kazanmıştır.

Bu nedendir ki ABD'deki kentler daha en başından belirli planlama ilkeleri doğrultusunda biçimlenmiş ve yüksek yapı politikaları, eyaletler arasında farklılıklar göstermek kaydıyla, bu planların içinde yer almıştır.

New York:

Yüksek yapı denince akla ilk gelen şehir olan New York'ta, ilgili yönetmelikler zaman zaman yatırımcıların istekleri doğrultusunda değiştirilse de, bu tür yapılar üzerinde kamunun kontrol ettiği konular bulunmaktadır. Bu temel kontrollerin önemli olanları şunlardır:

- **KAKS (Kat Alanı Katsayısı):**

Binan kat alanının, arsa alanına oranı, kat sayısı esasına göre kontrol edilmektedir. İzin verilen bina alanının bulunması için arsa alanı KAKS ile çarpılır.

- **TAKS (Taban Alanı Katsayısı):**

Binanın arsa üzerinde kapladığı taban alanının arsa alanına oranıdır. Bu oranın küçülmesi binanın taban alanını azaltırken, yüksekliğini arttırmaktadır.

- Fiziksel Çevre Kontrolü:

Bölgeleme yönetmeliği yüksek binaların biçimlerini de kontrol etmektedir. Binaların komşu arsalar ve sokağa olan uzaklıkları tespit edilerek binanın biçimine ve arsadaki yerine sınırlamalar getirilmektedir. Buradaki amaç, binaların yüksekliklerinden kaynaklanan gölge alanlardan kurtularak, sokak seviyesinin doğal ışığa, hava sirkülasyonuna kavuşturulmasıdır.

- Gök Alanı Açısı Ölçeği:

Binanın gövdesi, sokak genişliğine göre belirlenmektedir. Sokak kotunun ışık alabilmesi için binalar eğimli veya kademeli olarak yükselmektedir. Kademelenmedeki bu oran 2,5 ya da 3 arasında değişmekte ve kütle olarak da 70°'lik bir eğim kabul edilmektedir. Binanın zemin alanı herhangi bir kotta arsa alanının %40'ını aşmıyorsa, üst kısmının gök alanı açısını aşmasına izin verilmektedir. (Eren, 2004)

Bununla birlikte New York kentinde yüksek konut bölgelerinde tasarımın kalitesini arttırmak için mimarlara bir dizi standart tasarım kriterleri önerilmektedir. 'New York City's Standard for Unit Development' tarafından hazırlanan kriterlerin değerlendirilmesi planlama komisyonu tarafından not sistemiyle yapılmaktadır.

Yakın çevre etkileri, rekreasyon alanları, korunma ve güvenlik, bina tasarımları ana başlıklarında yüksek not alan binanın KAKS oranı arttırılmaktadır. (Eren, 2004, s.24)



Şekil 3.1. Manhattan Yarımadası'nın ufuk çizgisini oluşturan yüksek yapılar

www.freephoto.com

San Francisco:

ABD'nin doğu kıyısında yer alan New York kentiyle beraber yüksek yapıları ve bunları kontrol eden politikaları uygulayan kentlerden bir diğeri de ülkenin batı sahilinde yer alan San Francisco'dur. San Francisco'da yirminci yüzyılın ilk yarısından itibaren yüksek yapılarla ilgili birtakım kontrol mekanizmaları mevcuttur.

Kentte İkinci Dünya Savaşı sonrasında iki adet yüksek yapı bulunmaktayken, 1969 yılında 233 metre yüksekliğinde olan Amerika Merkez Binası'nın inşa edilmesi ile yüksek yapıların artışı gözlenmiştir. 1969 yılından bu yana, 60 adet 100 metre ve üzerinde yüksekliğe sahip bina bulunmaktadır. (URL-7, 2007)

San Francisco kenti bina yönetmeliğine göre yüksek yapı; insan faaliyetleri için yapılmış, zeminden sonraki 25inci metrede ve bunun üzerinde katları olan binalardır. (URL-8, 2007)

Kentin yüksek yapı politikası oluşturulurken, kent silueti göz önüne alınarak, görünümde denge kurulmasına yerel irade tarafından özen gösterilmiştir. Bu bağlamda, yapı yoğunluklarının fazla olduğu iş merkezleri, kentin kuzey bölgesine homojen olarak dağıtılmıştır. Böylece, gerek nüfus ve altyapı yoğunluğunun, gerekse de kent siluetindeki dengenin sağlanmaya çalışılması hedeflenmiştir. Ayrıca kentteki yüksek yapıların estetik ve çağını yansıtan unsurlar ile donatılmış olması da yasalar ile kontrol altına alınmıştır.



Şekil 3.2. San Francisco kentindeki yüksek yapıları gösteren modelleme

www.earth.google.com

Kent, dört adet işlevsel bölgeye ayrılarak yoğunluklar kontrol edilmektedir. Bunlar:

Hizmet alanları (KAKS = 7)

Genel kullanım alanları (KAKS = 10)

Alışveriş alanları (KAKS = 10)

Merkezi ofis alanları (KAKS = 14)

Belirlenen bu yoğunluklar birtakım kamu yararı gözetilen şartlar öne sürülerek arttırılabilmektedir. Bu şartlar ve karşılığında verilen imar hakları şunlardır:

- Halka açık meydan yapımı ile binanın yüksekliği %15 arttırılabilmektedir. Ancak meydan yapımı ile birlikte bina, arsa sınırından en az 15 metre geriye çekilmelidir.
- Geri çekilme ve üst katlara çıkılırken binanın küçülmesi, bina yüksekliğinin artmasını sağlamaktadır.
- Zemin katların arsa sınırına kadar çıkarılarak geleneksel sokak yapısının arkadlarla desteklenmesi ve komşu binalarla ilişki kurulması olumlu bulunmaktadır.
- Bölgede yer alan eski binaların ya da o binaların önemli bölümlerinin korunması, yüksek yapı ile ilişkilerinin değerlendirilmesi gerekmektedir.
- Şehrin farklı bölgelerindeki binaların ulaşabilecekleri maksimum yükseklik, şehrin genel silüet incelemesi ile ortaya çıkan sonuçlarla belirlenecektir.
- Yüksek binaların kütlelerinin sınırlandırılması için, her bölgede binanın maksimum köşegen ölçüsü belirlenerek binaların sadece yükseklikleri değil formları da kontrol edilmektedir.
- San Francisco kenti imar planında yüksek yapıların bulunacağı alanlar saptanmıştır. Bu plan kamunun katılımı ile son halini almıştır ve bugün yüksek yapılar yalnızca kent merkezinde inşa edilmektedir.
- Merkez dışındaki konut alanlarında ise yükseklik sınırı 23 metredir. (Eren, 1996)

Bununla beraber kentteki yüksek yapıların oluşturduğu kentsel mekanların kentsel iç peyzaj ile desteklenmesi de planlamanın bir parçası olarak ele alınmıştır. Bu tutum kentin genel kimliği ile bütünleşen kentsel iç peyzajların oluşmasını sağlamaktadır.



Şekil 3.3. San Francisco şehrinin güncel kent silueti

www.gigaom.com

3.2.2. İngiltere

Artan nüfus ve gelişen ekonomi, kent merkezlerindeki az olan büyüme alanlarına yüksek yapı baskısını getirmektedir.

Buldukları çevreyi domine edip kentin ufuk çizgisini yeniden tanımlayan bu tür yapıların kontrollü bir şekilde inşa edilmeleri günümüz metropollerinin önemli iş kalemlerinden birisidir.

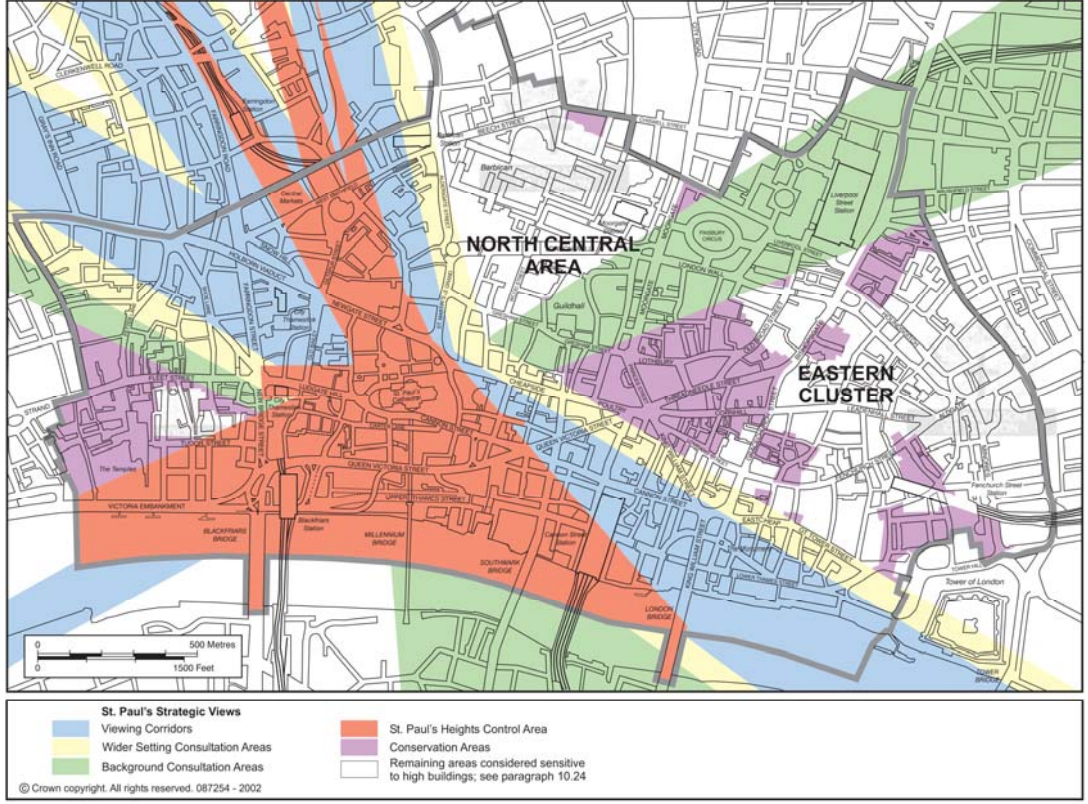
Londra:

Amerika'ya oranla kentleşme tarihi daha eskiye dayanan İngiltere'nin son dönemdeki vizyonu durumunda olan metropol kent ise Londra'dır. Londra şehrinde "The London Plan" adı altında toplanan ve 2002 yılında Londra Büyükşehir Belediyesi tarafından yayınlanan kentsel tasarım kriterleri, kentteki genel tasarım kriterleri ile doğal yeşilin ve doğanın korunması maddelerini de içermektedir. Bu kriterler, kentsel tasarım içerikli korumaları, yüksek yapı politikası ile birleştirilerek, yüksek yapıların kentin kimliğine zarar vermesini önlemeyi amaçlamaktadır. Farklı bir deyişle kentsel peyzaj ile yüksek yapıları ilişkilendirmektedir.

Öncelikle kent plancıları tarafından, kentin tarihi bölgeleri üç farklı alana ayrılarak, hassas bölgeler tespit edilmiştir. Bu üç alan şu şekilde belirlenmiştir:

- Yüksek yapıların uygunsuz olduğu alanlar,

- Kısmen, yüksek yapılar için hassas olan alanlar,
- Yüksek yapılaşma için esnek ve pozitif yaklaşımların olduğu alanlar.



Şekil 3.4. Londra kentine ait yüksek yapı politikasına ait bölgelemeyi gösteren plan

LPAC

Yüksek yapıların uygunsuz olduğu alanlar kısaca şöyle özetlenebilir:

Özel ve tarihi karakteri baskın olan alanlar ile bu alanların direkt ilişkili olduğu bölgeler, doğal özelliklerin, tarihi yeşil alanların, kent parklarının çevreleri, yüksek yapıların geleneksel görünümü bozabileceği alanlar, ana yüksek noktalar ve tepeler.

Bu bölgelerin tamamında, Londra Belediyesi bütün yüksek yapı oluşumlarını reddetmektedir. Bu kural çerçevesinde kentin dokusunun bütünlüğü korunmaktadır ve geleneksel doku ile doğal sitlere müdahale edilmemektedir.

İkinci bölge olan kısmen yüksek yapılar için hassas olan alanlar:

İkincil düzeyde kent silüetini etkileyen yükseklikler ve tepeler, kırsal karakterli alanlar, mimari ve tarihsel özellikleri olan bölgeler ile metropoliten önemdeki diğer alanlar olarak belirlenmiştir.

Bu karar doğrultusunda, ancak özel veya yerel kentsel bir özelliği vurgulamak veya kentsel öğeler arasında ilişki kurmak amacı ile yüksek yapılara izin verilebilmektedir.

Esnek ve pozitif yüksek yapı yaklaşımlarına olanak tanıyan üçüncü tip kentsel alanlar:

İlk iki maddede bahsedilen alanların dışında kontrollü yüksek yapılaşmaya izin verilmektedir. Ancak yine de kentteki diğer yapılaşmaların yoğunlukları ve karakterleri ile ilişkileri dikkate alınmaktadır.

Yüksek yapıların gerçekleştirilmesine izin verilen alanlarda da (iki ve üçüncü maddeler) bu yapıların bir takım tasarım kriterlerine uyması beklenmektedir. Bunlar şöyle sıralanmaktadır:

- Yeni yapılar varolan mimari kaliteyi bozmamalıdır.
- Tamamlandığında bulunduğu alandaki yüksek yapı politikasıyla uyumlu olmalıdır.
- Diğer binalarla ilişkileri, kamusal ve özel açık alanlar, su yolları veya diğer kentsel peyzaj öğeleri bakımından uygun olmalıdır.
- Görüldüğü tüm açılardan, yerine uygun, ilgi çekici, bir silüete katkıda bulunan, silüeti birleştirici veya görünüşlerde odak noktası sağlayan kent öğeleri olmalıdır.
- Örnek olarak gösterilen, sürdürülebilir yapım ve kaynak yönetimi ve yenilenebilir enerji üretimi ve geri dönüşümü bu binalarda ifade bulmalıdır.
- Mikroklima, rüzgar, güneş, yansıma, gölge düşürme etkileri bakımından hassas olmalıdır.
- Konut çevrelerinde mahremiyete, konfora ve gölge düşümüne özellikle dikkat etmelidir.
- Semt sakinleri ve kendi açısından güvenilir, hava, deniz ve telekomünikasyon ağıyla uygun ilişkiler içinde olmalıdır.
- Bölgeye yeterli, çekici, kapsamlı ve güvenli yaya ve kamusal ulaşım erişimi sağlayan uygun ulaşım kapasitesine sahip olmalıdır.
- Yüksek kalitede mekanlar sağlamalı, binanın içine ve çevresine yeşil alanları entegre etmelidir.

- Uygun olan yerlerde, zemin katlarda kafeler, alışveriş birimleri gibi çeşitli kullanımlar içererek kamusal erişimi sağlamalıdır.
- Mekanların belirli ihtiyaçlarını ve özelliklerini göz önünde tutarak suyla olumlu ilişkiler kurmalıdır.



Şekil 3.5. Londra kentinde yüksek yapılar

www.sarimehmetli.com

3.2.3. Hollanda

Hollanda ekonomisi, birçok yapısal değişiklikle beraber sürekli büyüyen bir ekonomi olarak karakterize edilmektedir. Post-endüstriyel ekonomi ile birlikte üretim ekonomisinden tüketim ekonomisine geçiş, gemi inşası gibi büyük geleneksel endüstriler yok ederken, ticaret danışmanlığı, bilgi ve bilişim teknolojileri ile medya danışmanlığı gibi endüstriler ortaya çıkmıştır.

Kentsel işlevlerin dağılımına bakıldığında ise, emek yoğun endüstriler işgücünün ucuz olduğu ülkelere kayarken, modern ve endüstriler batıda kurulmaya başlamıştır. Bu gelişmeler çok miktarda ofis alanına gereksinim duyulmasına neden olmuştur. Bu ofisler ise genellikle kent merkezlerinde konumlandırılmıştır.

1990'lar boyunca perakende ticaret ve boş zaman aktiviteleri (diskolar, sinemalar, yüzme kompleksleri, golf sahaları gibi) sektörlerinde ciddi bir büyüme gerçekleşirken bu yeni ve büyük ölçekli tesisler için geniş mekanlara ihtiyaç duyulmaya başlanmış ve dolayısıyla kent merkezinin yetersizliği ortaya çıkmıştır.

Bu noktada ise teknolojiye gelişmeler, ulaşım ve ulaşılabilirliği öncelikli listesine almıştır. Kentlerin sunduğu ulaşılabilirlik üst düzeydedir ve bu durum insanların yaşam çevrelerini, şirketlerin de ofislerini konumlandırmalarında belirleyici bir faktör olmuştur.

Ortaçağ'dan itibaren 'şehir devletler' şeklinde gelişen ve bir kent tarımla büyürken, bir diğeri ülkeler arası ticaretle ayakta duran Hollanda'daki kentler, günümüzde de

varlıklarını sürdürebilmek ve küresel sermayeyi çekebilmek için yüksek yapıların yer alacağı yeni proje alanları açmaktadırlar.

Onlarca yıldır suyla yaptıkları mücadele sonunda toprakları halen deniz seviyesinin altında olan Hollanda’da arazi diğer Avrupa ülkelerine nazaran çok daha kıymetli durumdadır. Buradan hareketle, kentleşme için bir kriter olarak ortaya koydukları Arazinin Çoklu ve Yoğun Kullanımı* çerçevesinde yüksek yapı aktivitesi ülkenin farklı kentlerinde devam etmektedir. Böylelikle, ülkenin önde gelen metropollerini, arazi kullanımındaki stratejilerine bağlı olarak, yüksek yapılarını inşa etmektedirler.

Bu kavram için en başarılı örneklerden biri ülkenin idari başkenti The Hague’nin girişinde yer alan Malietoren, hem kent için simgesel anlamda bir kapı görevi görmekte hem de A12 otobanının üzerine inşa edildiği halde büro binası olarak çalışmaktadır. İnşaat sektöründeki gelişmelerle birlikte bina yapımında yeni tekniklerin ortaya çıkması, yerüstünde ve yeraltında özgün kullanımlar yaratmıştır .

Hollanda’da yüksek yapı politikaları kentten kente farklılık göstermektedir. Bir kent, gelişmek ve küresel ölçekte yarışabilmek adına, vizyonunu yüksek yapılar üzerine kurarken, başka bir kent, tarihî merkezini korumak adına bu türdeki yapıları kentin çeperlerinde konumlandırmaktadır.



Şekil 3.6. Malietoren – The Hague

www.skyscrapercity.info

* Multiple and Intensive Use of Space in the City

3.2.4. Türkiye

Türkiye’de yüksek yapıların 1950’li yıllara doğru başladığı görülmektedir. İkinci Dünya Savaşı’nın sona ermesi, ülkede çok partili parlamenter sisteme geçilmesi ve bunun sonucu olarak dış dünya ile ilişkilerin geliştirilmesi arzusu, hızlı ve plansız bir sanayileşme ve buna paralel olarak şehirleşmeyi de beraberinde getirmiştir.

Çok partili demokrasiye geçişle birlikte başlayan imar hareketlerinde de yönlendirici kuvvet devlet politikası olmuştur. Bu dönemde büyük kentlerde başlayan imar hareketleri, geleneksel kent dokularını alt üst etmiş, eski kent merkezleri geniş yollar ve bulvarlarla başlayan operasyonlarla yıkılmıştır. Geleneksel sivil mimari örnekleri hiç tanımlanmadığı gibi, önemsenmemiş ve hatta modernleşme adına yıkılmaları neredeyse teşvik edilmiştir. Bu yeni imar politikalarıyla, kent arazilerinin değeri artmaya başlamış ve spekülasyon sermayenin gelişimi hızlanmıştır (Gürsel, 2003).

Bu dönemde, genç cumhuriyetin başkenti olması sebebiyle, Ankara da kentleşme ve imar hareketlerinden üzerine düşen payı almıştır. Literatüre “Türkiye’nin ilk gökdeleni” olarak geçen, mimar Enver Tokay’ın projelendirdiği, Kızılay’daki 25 katlı Emek İşhanı’nın tamamlanması da bu yıllara denk gelmektedir.



Şekil 3.7. Emek İş Hanı – Kızılay/Ankara

www.wowturkey.com

İstanbul:

İlk geniş bulvarların açıldığı, büyük kent meydanlarının yapıldığı, karayolu ağının genişletildiği bu dönemde, ülkenin en büyük metropolü olan İstanbul'da da beş yıldızlı oteller, iş merkezleri ve kamu yapıları, yüksek yapılar olarak kent mekanında yerlerini almaya başlamışlardır.

İstanbul'daki yüksek yapılaşmanın ilk görülmeye başlandığı yer Beyoğlu olmuştur. Burada gerçekleştirilen Sheraton Oteli, Etap Marmara Oteli ve Odakule'yle beraber yüksek yapılaşma Harbiye ve Şişli / Mecidiyeköy yönünde ilerlemiştir. Şişli Kültür ve Ticaret Merkezi, Harbiye Orduevi, Nova – Baran Plaza, Sistem Yapı Mecidiyeköy Otel ve Ticaret Merkezi projelerinden sonra bu türdeki binalar Zincirlikuyu – Levent – Maslak aksında giderek artan bir sayıyla kent içindeki yerlerini almışlardır. Bu aks üzerinde ilk örnekler Springiz Plaza, Movenpick Radisson Hotel'dir.

1985 yılına kadar devam eden bu süreç boyunca kat sayıları 25 – 30 arasında değişen binalar inşa edilmiştir. 1973 senesinde tamamlanan İstanbul Sheraton Oteli; 26 kat, 95 metre, 1975'de bitirilen Odakule İş Merkezi; 21 kat, 67 metre, 1976'da hizmete giren Etap Marmara Oteli; 28 kat, 90 metre ve 1977'de açılan Harbiye Orduevi; 28 kat, 88 metre yükseklikleriyle kentteki yerlerini almışlardır.

Bu aksın dışında da İstanbul'un muhtelif yerlerinde yüksek yapı inşası 1985 – 1990 yılları arasında kendini göstermiştir. Bunlar arasında 24 katlı ve 73 metre olan Yapı Kredi Bankası Valikonağı Sitesi, Yeşilyurt'taki 27 katlı ve 97 metre olan Polat Otel ve Ataköy'deki 29 katlı ve 105 metre olan Holiday Inn Oteli bulunmaktadır.



1985'ten günümüze kadar olan sürede ise yüksek yapı uygulamalarında büyük bir artış gözlenmektedir. Bu artışın sebeplerinden birisi, 1980 sonrası gerçekleştirilen bir dizi yasal düzenlemeden biri olan ve 16 Mart 1982 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Turizmi Teşvik Kanunu" ve kanun kapsamında tarifleri yapılan "turizm bölgesi, turizm alanı ve turizm bölgeleri"dir (Şencan, 1991).

Yasanın çıkarılmasını takip eden ilk 8 yılda (1990 yılına kadar) 37'si İstanbul sınırları içinde olmak üzere Türkiye genelinde 142 "turizm merkezi" açılmıştır. Bu merkezlerin açılmasına dayanak olan Turizmi Teşvik Yasası bu alanlarda yapılacak yatırımlarda arsa tahsisi, finansman fonu, vergi erteleme, orta ve uzun vadeli faizler, turizm kredileri gibi birtakım kolaylıkları yerli ve yabancı yatırımcılara sağlamaktaydı (Şencan, 1991). Bu destek ve teşvikler sonucunda, ilan edilen turizm alanlarında, kent silüetini dikkate almayan yüksek yapılar birer birer yükselmeye başlamıştır.

Kentteki yüksek yapı arzını arttıran bir diğer sebep de 1988 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün açılmasıdır. Şehrin hayatına katılan yeni ulaşım ağları ve sanayinin desantralizasyonu, şehrin üretimine katılmaya hazır olan örgütlü sermaye gruplarına yer açılmasını sağlamıştır. Bu grupların yatırımları teşvik edilerek, kendisine prestij mekanları arayan uluslararası sermayenin şehre yerleşmesi kolaylaştırılmıştır.

Coğrafi konumu nedeniyle tarihsel süreçler boyunca stratejik öneme sahip olan İstanbul, dünyadaki gelişmelere paralel olarak bugüne ulaşmıştır. Son yüzyılda, liberal ekonomi politikalarının etkin olmaya başlamasından sonra, İstanbul'da yeni mekansal oluşumlar görülmüştür. Bu dönem içerisinde İstanbul'un dünya kenti olma hedefi vurgulanmış ve bu yönde plan kararları alınmıştır. Bu kararlar doğrultusunda, İstanbul'a göç ve bunun paralelinde hızlı bir nüfus artışı gözlenmiştir.

Türkiye nüfusunun yaklaşık yüzde onbeşini içerisinde barındıran İstanbul, son onbeş yıl içinde nüfusunu iki katına çıkartmıştır (URL-9). Sayısal veriler ve ortaya çıkan kent verileri sonucunda İstanbul metropolünde nüfusun hızla arttığı ve buna bağlı olarak da yapı talebinde artış görülmektedir.

Kentsel yerleşmelerde merkeze yakın olma ihtiyacı, yerleşim ve ofis faaliyetlerinin merkez ve çevresinde yoğunlaşmasına, merkez fonksiyonunun gelişmesine ve rantın

artmasına neden olmuştur. Merkeze dönüş olarak adlandırılan bu gelişme, dikey yapılaşma ve kompleks yerleşmeleri özellikle zorunlu kılmıştır. Merkezde yer alma talepleri, artan arazi değerlerinden dolayı yükselme gereği ve yapıların güç sembolü olarak tasarlanma sebepleri ile İstanbul, yüksek yapılaşmanın Türkiye'deki merkez şehri konumuna gelmiştir.



Şekil 3.10. İstanbul kent silüetinde yüksek yapılar

www.wowturkey.com

İstanbul'da özellikle Büyükdere – Maslak aksı, Zincirlikuyu, Levent, Altunizade, Kozyatağı bölgeleri yüksek yapıları en çok barındıran bölgelerdir. Bu bölgeler kentin prestijli iş alanları olarak tanımlanmaktadır. Bu alanlarda son yirmi yıldır uluslararası finans merkezi yaratmaya yönelik politikalar, hızlı bir mekansal başkalaşmaya neden olmuş, rant artışıyla birlikte yapılar yükselmiştir.

Yüksek yapılar ve gökdelenler, İstanbul'da hakim olan silüeti ciddi şekilde değişikliğe uğratmıştır. Boğaz silüetinde tarihten bu yana baskın olan Tarihi Yarımada - Sarayburnu, son yirmi yıldır, giderek artan yüksek yapılaşma sonucunda kentsel peyzaj değerini kaybetmiştir ve bu etki, gittikçe azalmaya devam etmektedir. Ayrıca, yıllardır doğal peyzajı ile korunmakta olan yeşil alanların tahribatı de tarihsel etkinin azalma sebeplerinden birisidir.

İstanbul'a yeni bir görünüm veren çağdaş girişimlerden biri olarak yüksek yapılaşmalar ele alınırsa, öncelikle kentin silüetine odaklanmak doğru olacaktır. Birçok Avrupa ve Amerika kentlerinin aksine, İstanbul'da bir yüksek yapı politikası uygulanmamıştır. Bu durumda, kentteki ihtiyaca ve rant değerlerine göre yüksek yapılaşma plansız ve spontane gelişmiştir.

İstanbul'daki tüm bu yeni iş alanlarının kente ait bir yüksek yapı politikası çerçevesinde değerlendirilip, yapı yüksekliğinin kontrol edilmesinde öncelikli olan alanlar şu kriterlere göre tespit edilmelidir:

- Kente ait seçilmiş özellikli görünüm noktaları,
- Özel doğal değerlere sahip alanlar,
- Açık alanlara cephe veren yerler,
- Koruma alanı olarak kabul edilen tarihsel alanlar,
- Koruma alanı olarak kabul edilen alanlara yaklaşım.

Bu kriterlerin kent özelinde saptanmasının ardından İstanbul'da yüksek yapılar için hassas olan mekanlar ortaya konmalıdır.

Bunlardan ilki olan Suriçi bölgesi Doğu Roma, Bizans ve Osmanlı imparatorluklarından kalan onlarca tarihi eseri ve kentsel dokusuyla bir açık hava müzesi karakterindedir. Böyle bir siluetin kent belleğinde korunarak gelecek kuşaklara aktarılması, mimar ve şehircilik uzmanı Henri Prost tarafından yapılan ve 1939'da onaylanarak yürürlüğe giren 1/5000 ölçekli nâzım planı sayesinde olmuştur. Bu planda, denizden 40 metre irtifa seviyesinde yer alan yapıların yüksekliklerinin üç kat ile sınırlandırılmıştır. Alınan bu kararlar Tarihi Yarımada'da yüksek binaların önu kesilmiş ve silueti günümüze kadar ulaşmıştır.



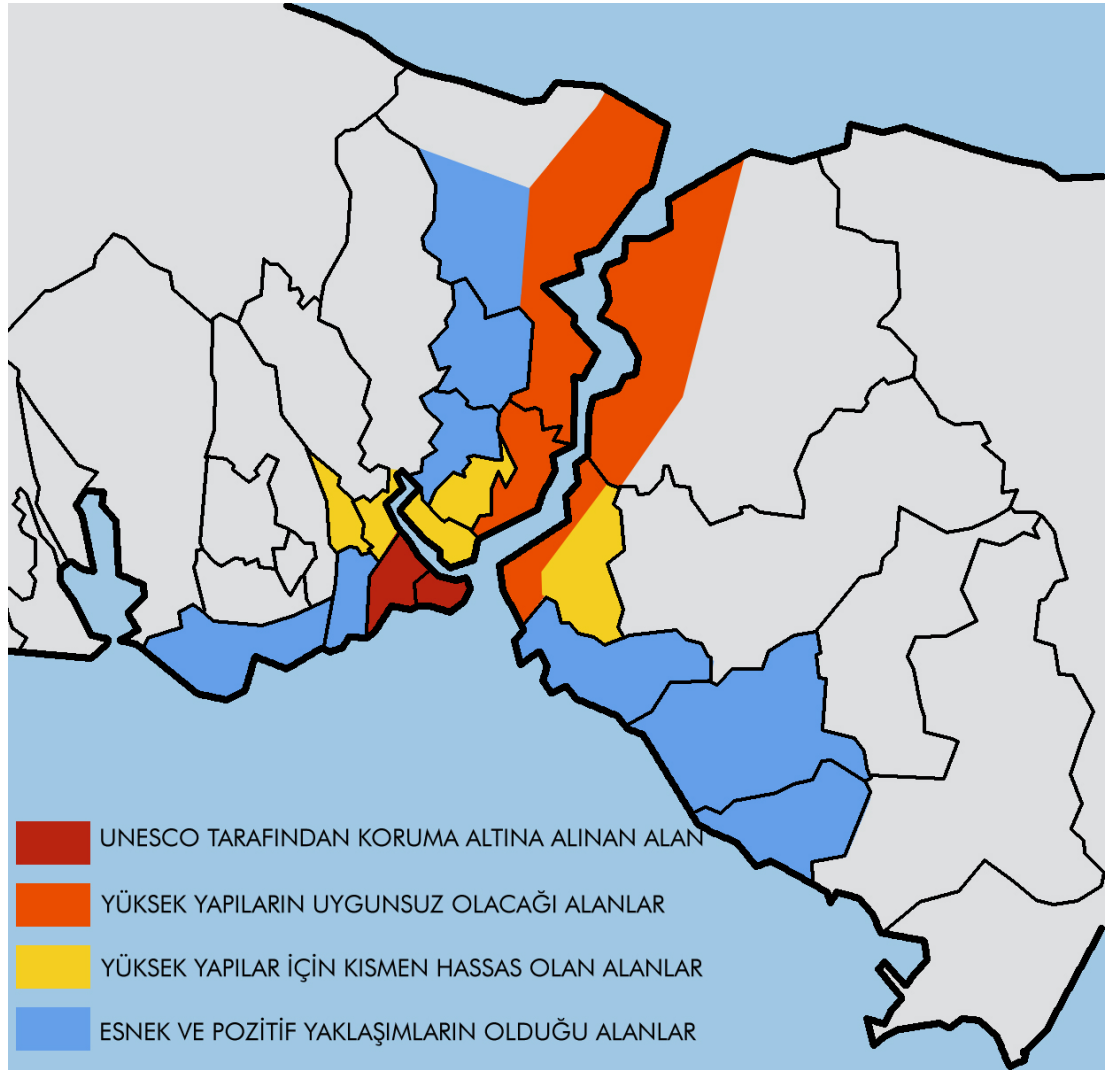
Şekil 3.11. Tarihi Yarımada silueti

www.wowturkey.com

İkinci bölge olan Pera ise Suriçi'ne oranla daha yeni yapıların bulunduğu bir alandır. Yüksek yapılaşmanın belirli kontroller altında yapılabileceği (Galata Kulesi ve yakın çevresini etkilemeyecek biçimde) bu alanda bü türdeki binalar zamanla Mecidiyeköy ve Levent semtlerine doğru kaymıştır.

Üçüncü bölge ise Kadıköy'dür. Pera'ya nazaran daha yeşil bir çevresi olan Kadıköy'de bahçeli köşkler yerlerini zamanla çok katlı yapılara bırakmışlardır. Günümüzde burada da yapılan konut ve büro amaçlı yüksek yapıların belirli kontroller altında tutulması gerekmektedir.

Her noktasından ayrı bir perspektif veren, içerisinde yer alan yapıların yeşille kaynaştığı özel bir kent parçası olan Boğaziçi dördüncü bölgedir. Böylesine ayrıcalıklı niteliklere sahip olan bir yerde yüksek yapı inşası kentin silüeti üzerinde tamir edilemez yaralar açacaktır.



Şekil 3.12. İstanbul genelinde yüksek yapı bölgelemesini gösteren harita

4. ÖRNEK PROJELER

Yirminci yüzyılın başlarından itibaren dünya sahnesinde önemli bir yer tutmaya başlayan Hollanda mimarlığı, şehircilik disiplininin tüm gereklerini de yerine getirerek kendi kentlerini günümüz dünyasının en yaşanabilir kentleri durumuna getirmiştir.

Salt ülkenin nüfusunun azlığı* ya da ülke ekonomisinin refah içinde olmasıyla* açıklanamayacak olan bu durum, arkasında çok daha zengin bir tasarım ve katılım kültürünü de beraberinde getirmektedir.

Çalışmaya konu olan kentsel projelerin seçiminde de ülkenin en önde gelen iki metropolü Amsterdam ve Rotterdam'dan birer tane dönüşüm projesi alanı seçilmiştir.

Kuruldukları günden bu yana her alanda çok sıkı bir rekabet içinde olan Amsterdam ve Rotterdam kentlerinin yüksek yapı inşa etme ve dönüşüm projeleriyle ilişkilendirme motivasyonları da fark göstermektedir. Ayrıca coğrafi ve topografik durumları ile tarihsel süreçte yaşadıkları birtakım deneyimler de geliştirdikleri farklı yaklaşımlara etki etmektedir.

Ele alınan kentsel proje alanlarından ilki son yıllarda düzenlediği bienal ile dünya mimarlığının merkezi olmaya aday durumdaki Rotterdam'ın eski bir endüstri bölgesi olan 'Kop van Zuid Dönüşüm Projesi' alanı olacaktır. Böylelikle 1980 öncesi dönemde imalat endüstrisinin yoğun olarak bulunduğu Maslak için bazı karşılaştırmalı analizler yapmak mümkün olacaktır.

İkinci proje alanı ise tarihi ve turistik yapılarıyla, beş yüz yıldır süregelen ticaret geleneğiyle, kolonileştirdiği halkların birer birer bağımsızlıklarını ilan etmelerinin ardından oluşan, çok kültürlü yapısıyla ülkenin vizyonu durumundaki Amsterdam'ın güneyinde yer alan 'Zuidas Bölgesi'dir. Tarihi kent merkezi İstanbul'un ki kadar olmasa da son derece zengin olan Amsterdam'da yüksek yapı ve kent silueti ilişkisi İstanbul örneğiyle karşılaştırılacaktır.

* Temmuz 2002 sayımına göre 16.000.000

* 2001 yılı verilerine göre ihracatı 214 milyar \$, ithalatı 195 milyar \$

Bu iki kentin kentsel projeler bağlamında hayata geçirdikleri yüksek yapı deneyimlerinden bir takım olumlu transferler yaparak, İstanbul'da hiçbir zaman bütünüyle bir proje alanı olamamış Büyükdere – Maslak aksına has yüksek yapı politikalarının ortaya konmasına destek olmak amaçlanmaktadır.

4.1. KOP VAN ZUID – ROTTERDAM

İkinci Dünya Savaşı boyunca Alman uçaklarının ağır bombardımanı altında kalan Rotterdam'da tarihi kent merkezinden bahsetmek olası değildir. Savaş sonrasında kent, kendisine biçilen ülkenin en modern yüzü olma, en son teknolojilerle kalkınma gibi bir vizyon çerçevesinde gelişimini sürdürmüştür.

Rotterdam, Kıta Avrupası'nın en belirgin kapısıdır. Son birkaç yılda kentin karşılaştığı sorunlar, Avrupa'nın başka yerlerinde veya Amerika'da olduğu gibi ani ve kısa sürelidir. Nüfusu yaklaşık 600.000 olan kenti çevreleyen banliyölerde yaşayan 400.000 kişi daha bulunmaktadır (Maandag, 2001).



Şekil 4.1. Rotterdam'ın Alman bombardımanından önceki ve sonraki hali Stichting Hoogbouw

1960'tan 1970'lerin başlarına kadar Rotterdam'dan çevredeki kasabalara giden 170.000 kişiye karşılık, dışarıdan gelen sadece 15.000 kişi olmuştur ve bunların büyük bölümünü Hollanda'nın eski kolonilerinden gelenler oluşturmaktadır.

Kentin zenginliği, hem deniz taşımacılığı hem de gemi üretimi aktiviteleri ile limanlardan gelmektedir. Ancak 1970'lerin sonlarında bu sektör hızlı bir şekilde terk edilmeye başlanmıştır. Bu tarihlerden sonra kentin ekonomik tabanını genişletmesi ve ağır sanayinin kullanımı için artık ihtiyaç duyulmayan gereksiz arazilerin değerlendirilmesi gerekmiş ve kentin planları bu vizyon çerçevesinde hazırlanmıştır.

Kentsel Dönüşüm Stratejisi:

Kentte uygulanan kentsel dönüşüm stratejisi radikal ve fütüristtir. Rotterdam, içinde yaşayan insanların değişimi kabul etmeye zorlandığı bir kenttir. Kent merkezinin 1941’de yok edilmesi, bugüne kadar varlığını koruyan bir ruh haline neden olmuştur. Stratejinin iki ana yönü vardır; birincisi, yeni iş ve ticaret yatırımlarını kent merkezine ve bitişiğindeki terk edilmiş sanayi alanlarına çekmek için fırsatlar yaratmak, ikincisi ise özellikle konut bölgesinde, sosyal ihtiyaçları karşılamaktır.

1985’te Kent Konseyi ‘Binnenstadsplan’ adlı bir on yıllık plan üretmiştir ve ardından 1987’de ‘Vernieuwing van Rotterdam’ planı ortaya konmuştur. Bu planlar, bir kentsel yenileşme politikasına çerçeve hazırlamıştır. Bu politikanın prensipleri aşağıda sıralanmıştır:

1. Ticaret: Ofis yapılaşmasını “kent üçgeni” içinde yoğunlaştırmak.
2. Kıyıları Geliştirme: Rotterdam için önemli bir öge olan su kenarını çeşitli rekreasyon ve kültür aktiviteleri ile turizme yönelik kullanmak.
3. Rekreasyon ve Kültür: “Park Üçgeni” içindeki yapıların yenileştirilmesi ve onarılması.
4. Konferans Tesisleri: Bu tesisler kentin güneyindeki eski liman bölgesinde geliştirilecektir.
5. Kop van Zuid: Eski bir sanayi alanını kamu yararı gözeterek dönüştürmek.
6. Ulaşım: Demiryolunu yeraltına alabilmek için kent merkezine 3 kilometrelik bir tünel yapmak ve 100 yıllık köprülerin yerine yenilerini yapmak.
7. Mülkiyet: Rotterdam Kent Konseyi, alanın %60’ının mülkiyetini elinde bulundurmaktadır. Bu kamu - özel girişim ortaklıklarının kolayca yürümesini sağlamaktadır.
8. Kent Merkezi Konut Alanları: 1960’larda kenti terk eden nüfusun geri çekilmesi hedeflenmektedir.

Rotterdam’ın planlarının merkezinde ‘kompakt kent’ ve ‘yoğunlaşma’ felsefesi yatmaktadır. Buna ulaşmak için, politikalar mekanın verimli kullanılmasını sağlamayı hedeflemektedir. Yeni konutlar, okullar ve mağazalar gibi kullanımların bulunduğu yerlerde konumlandırılmışlardır. Bu bağlamda kıyıda konut kullanımının

uygulanması mümkün olmuştur, çünkü su kenarında halihazırda çeşitli kentsel kullanımlar bulunmaktadır.

Rotterdam'ın stratejisinin kentsel dönüşüm süreci açısından önem taşıyan iki yönü daha vardır. Birinci olarak, su kenarının kentsel peyzaj adına önemi, kıyılardaki mavnalarla pekişmektedir. Bu mavnaların çoğunun sahipleri ailelerdir ve Rotterdam'da buldukları sürece demirledikleri geleneksel yerleri vardır. Bu durum, dönüşümün gerçekleştiği birçok liman ve nehir bölgesinde, eksikliği hissedilen, bir dinamizm yaratmaktadır.

İkinci olarak, kullanılan mimari tarz diğer benzer durumlarda görülen imajların bir kopyası olmaktan uzaktır. Mimaride genel olarak geleceğe bakan bir mimari dil hakimdir. Bu yaklaşım, yatırım çekmek için gerekli olan geleceğe güven havasını yaratmaktadır.



Şekil 4.2. Rotterdam kent silueti

www.skyscrapercity.info

Yüksek Yapı Politikaları:

Eski Politika,

Rotterdam'daki yüksek yapı politikası, yüksek yapı geleneğiyle karşılaştırıldığında halen yeni sayılabilir. 1980'lere kadar, yeni bir yüksek yapı inşaa edileceği zaman danışılmak üzere, yazılı bir rapor halinde kayda geçirilmiş herhangi bir yüksek yapı politikası mevcut değildir (Maandag, 2001).

Yüksek yapıların yer aldığı Chicago gibi çeşitli Amerikan şehirlerinde ise gökdelenlerin ortaya çıkmaya başlamasından kısa süre sonra bu tip binaların yapımında uyulması gereken kesin kurallar yürürlüğe konulmuştur. Chicago'da ilk aşamada uygulanan "bırakınız yapsınlar" politikasından sonra, karmaşık bir dizi hesaplama yoluyla binaların yüksekliklerinin ne olacağını belirleyen bir düzenleme 1893 yılında yürürlüğe girmiştir. 1923'te binaların yüksekliklerini, konumlarını ve

“kanyon benzeri” etkilerin oluşmasını engellemek üzere birbirleriyle ilişkilerini belirleyen bir zonlama kanunu ortaya konmuştur..

Yüksek yapıların 1898 senesinde tamamlanan, 10 katlı ve 42 metre yüksekliğindeki ‘Witte Huis’ ile sınırlı olduğu Rotterdam’da bu tip düzenlemelere gerek duyulmamaktaydı. ‘Witte Huis’, bitirilmesini takip eden 25 yıl boyunca sadece Rotterdam’ın değil, Avrupa’nın en yüksek ofis binası olma özelliğini korumuştur. Bu sebepten yüksek yapı girişimleri Rotterdam için ender görülen bir olgu olma özelliğini muhafaza etmiştir.

Kent merkezinde savaştan önce başlayan büyüme, savaş sonrası yeniden yapılanma süreci boyunca da devam etmiştir. Sonuç olarak o zamana kadar benzeri görülmemiş büyüklükte yapılar ortaya çıkmıştır. 1959 senesinde tamamlanan Hilton Oteli, yeniden yapılanma döneminin optimist ve ileriye bakan tavrını ortaya koymaktadır. 40 metre yüksekliğindeki bina ile uzunca bir süre gurur duyulmuş ve o zamana kadar büyük ölçüde boş kalan ‘Weena’ caddesinin yapılanmasındaki tarzı belirlemiştir. “Hilton Yüksekliği” 1980’lerin sonuna kadar bir referans olmaya devam etmiştir. 40 metrenin geçilip geçilmemesi konusu, zaman zaman şehir plancıları arasında ateşli tartışmalara neden olmuş ise de “Hilton Yüksekliği” yerel otoritelerin kentsel tasarım görüşlerine göre bir referans oluşturmamıştır (Maandag, 2001).



Şekil 4.3. Witte Huis
www.skyscrapercity.info



Şekil 4.4. Hilton Hotel
www.hotelus.com

Weena, 1980'lerde firmaların merkezlerini geniş kent bulvarlarında konumlandırmanın mükemmel bir seçim olduğunu keşfetmeleri sonucu ofis inşası yasağı da kalktıktan sonra kentteki en önemli yüksek yapı bölgelerinde biri haline gelmiştir. Mekansal planlama komitesinin o dönemki toplantılarında birbiri ardına yüksek yapı planları sunulmuştur.

'Coolsingel' caddesi civarında ortaya çıkan bütün bu yüksek yapı girişimleri için belirli kontrollere gereksinim duyulduğu düşüncesi bu dönemde ortaya çıkmıştır. İngiliz uzman John Worthington'ın tavsiyesi üzerine kent merkezinde bir yüksek yapı bölgesi belirlenmiştir ve bu bölge içinde, net olarak belirtilen çeşitli yerlerde yüksek yapılara izin verilmiştir (Maandag, 2001).

1990'ların temel özelliği, yüksek yapı zonlarında yoğunluğun artırılması şeklinde olmuştur. Coolsingel'de 1993'te tamamlanan MeesPierson'un yeni ofisi, Mimar Rob Van Erk tarafından şekillendirilmiştir. Churchillplein'in yanında, Robeco, Wim Quist tarafından tasarlanan yeni genel merkezine 1991 senesinde yerleşmiştir. Hemen yanındaki Generale Bank ise ofisini Amerikalı mimar Helmut Jahn tarafından tasarlanan bir yüksek yapıya yerleştirmiştir.



Şekil 4.5. MeesPierson
www.skyscrapercity.info



Şekil 4.6. Robeco
fotoğraf: Çağdaş Saydam



Şekil 4.7. Generale Bank
www.skyscrapercity.info

Jahn'ın binası, uluslararası itibara sahip mimarların yüksek yapılar tasarlaması trendinin Rotterdam'da da başlamasını sağlamıştır. Jahn'ın ardından Renzo Piano Wilhelminapier'deki KPN Telecom binasını, Sir Norman Foster rıhtımdaki World Port Centre binasını, mimar Wiel Arets ise Gedempte Zalmhaven'daki De Hoge Heren adlı iki konut binasını tasarlamıştır.



Şekil 4.8. KPN Telecom



Şekil 4.9. World Port Centre



Şekil 4.10. De Hoge Heren
fotoğraflar: Çağdaş Saydam

Rotterdam'ın silüetinde giderek daha çok sayıda yüksek binanın yer almaya başlaması, kentin isminin bir mimarlık kenti olarak anılmaya başlanmasında büyük katkısı olmuştur.

1998'de Rotterdam Witte Huis'in ve kentteki yüksek yapıların 100. yılını kutlanırken, Maaskant'ın tasarımı olan Euromast kulesinin yerine yapılması önerilen 350 metrelik kule, Maaskant'ın tasarımını unutturacağı gerekçesiyle tartışmalara neden olmuştur.

Mimar Jan Hoogstad tarafından yapılan bir çalışmada da aynı durum tekrar etmiştir. Çalışmaya göre Maas Nehri'nin kuzey kıyısında bir kısmı suda duran 250 metre yüksekliğindeki "süper yüksek yapılar" için bir alan ayrılması öngörülmektedir.

Üçüncü bir girişim, eski Luxor Tiyatrosu'nun arsasında bir kule yapan Bouwfonds tarafından geliştirilmiştir. Kule Hollandalı – Amerikan mimar René Steevensz tarafından tasarlanmıştır ve planlanan yükseklik 185 metredir.

Bütün bu planlar Rotterdam'da yüksek yapılar için yeni bir aşamanın haberini vermekteydi. O zamana kadar yapılan yüksek yapılar, 151 metrelik Delftse Port istisnası dışında 90 – 100 metre yükseklikteydi. Bunlar, New York ve Chicago gibi şehirlerde ancak 'yüksek bina' olarak kabul ediliyordu.

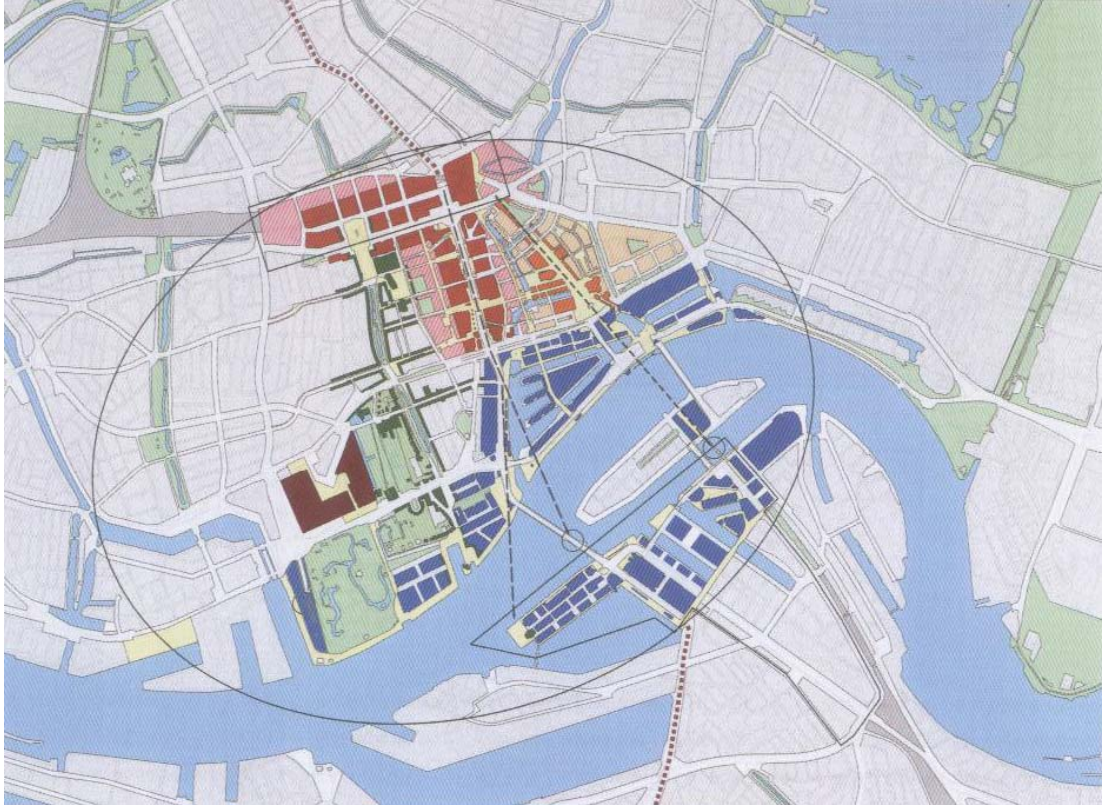
Rotterdam'ın o zamana kadar kabul edilen yüksekliği aşan yüksek bina girişimlerini karşılamak adına Rotterdam kentinde yüksek yapılarla ilgili yeni ve net bir politika belirlenmesi gerekmektedir.

Yeni Politika,

1980'lerin zonlaması, yüksek yapı politikaları ile kentin en önemli bölümleri olan Weena, Coolsingel ve Wilhelminapier arasında bir bağ kurmuştur. Yalnızca bu bölgelerde yüksek yapılara izin verilmiş, geri kalan yerlerde yüksek yapı girişimlerine sıcak bakılmamıştır.

Yüksek yapıların konumlanması için yalnızca belirli yerlerin seçilmiş olması, yerel otoritelerin yüksek yapılarla ilgili durumu yoksaydığı anlamına gelmekteydi ve yüksek yapılar için kısıtlı mekanın kullanılabilir olması ile kentte bir mekan yetersizliği kasıtlı olarak yaratılmıştı.

Bu yaklaşım, 1990'ların sonlarında, kabul edilen yüksek yapı ölçeğini geçen çeşitli yüksek yapı aktiviteleri oluşması sonucunda yüksek yapı politikalarında bir değişikliğe gitme gerekliliği hissedilene kadar sürdü. Fakat değişimi getiren yalnızca girişimler değildi. Uzun süredir zaten Rotterdam kent merkezinin geliştirilmesi gerektiği düşünülmekteydi.



Şekil 4.11. Kent merkezinin planı, 2000 Rotterdam City Department of Town Planning and Housing

Rotterdam'da merkez ve limanın birbirinden kopması, limanın, Rotterdam sakinlerinin hayatlarının bir parçası olmaktan çıkması, servisler sektörünün şehirdeki öneminin artması, kentin kalbinde halen çok az aktivite olduğu gerçeğini ortaya çıkarmıştır.

Kentsellik, daha fazla ofis yaparak ve kamusal alanın kalitesini yükselterek sağlanabilirdi. Ayrıca daha fazla insanın kent merkezinde yaşamasını sağlamak da izlenmesi gereken bir yoldu. Yüksek gelir gruplarından olup kenti yaşam alanları olarak benimseyen, kentte yaşayan, çalışan, alış-veriş yapan kentlilere büyük bir ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu tür insanları çekmek ancak kent merkezine daha fazla konut yaparak, daha fazla yoğunlaşma ile mümkün olabilirdi. Yüksek yapılar ise bu gerekli yoğunlaştırmayı sağlamak için bir araçtır.

Yaşanan tüm gelişmeler kent merkezinde daha çok konut kulesi inşa edilmesi gerektiği anlamına gelmekte, bu gelişimi sağlamak için, yüksek yapılara fazla tolerans göstermeyen politikalar ise artık yeterli gelmemekteydi. Bu durumda yerel otoritenin revize edilen yeni yüksek yapı politikası kentin ne tarafa doğru gideceği sorusunun cevabı olmuştur.

Özellikle yüksek konut yapıları Rotterdam'da oldukça başarılı olmuştur. 1996'da yeni alış-veriş merkezi Beurstraverse kentin merkezi Coolensingel'da açılmıştır. Beursplein ve etrafındaki gelişimin bir parçası Pi de Bruijn tarafından tasarlanan konut kulesidir. Zalmhaven'daki Hoge Heren ve Hoge Erasmus ikiz kuleleri de Nieuwe Maas Nehri'ne bakan lüks daireleri ile popüler birer konut seçeneği olduklarını kanıtlamışlardır (Maandag, 2001).



Şekil 4.12. Hoge Erasmus kulesi ve Hoge Heren ikiz kuleleri

fotoğraf: Çağdaş Saydam

Yüksek yapılar, Rotterdam'ın gelişimde önemli bir yer sahibidir. Amsterdam'a kimliğini veren 'kanal evleri' Rotterdam'da yüksek yapılara dönüşmektedir. Bunlar olağanüstü yerlerde konumlanmış, yüksek statülü, çekici ve konforlu yaşam alanlarıdır. Rotterdam, merkezine bu tür yaşam alanlarından daha fazla eklemeyi planlamaktadır. Bu gelişmeyi sağlamak için halihazırdaki politikanın, trendleri yönlendiren bir politikaya dönüştürülmesi gerekmektedir.

1990'ların sonunda John Worthington ve danışmanlık bürosu DEGW'den bazı uzmanlar, son zamanlardaki yüksek yapı aktiviteleriyle ilgili tavsiyeler vermek ve yeni politikanın formüle edilmesi için Rotterdam'a davet edilmiştir. Worthington raporunda kentteki yüksek yapı aktivitelerinin yoğunlaşacağı iki noktayı işaret etmiştir: Nehrin bir tarafında Weena/Coolsingel, mevcut yüksek yapı bölgesi, diğer tarafında halen gelişecek olan, Kop van Zuid'ın güneyinde Varkenoordse kavşağının yanındaki Parkstad adlı bölge. Worthington'a göre, iki bölgede de 150 metreyi geçen süper yüksek yapılara izin alabilmek mümkündür ve vadi benzeri bir etki yaratmak için bina yükseklikleri nehirden uzaklaştıkça artabilecektir (Klerks, 2000).

Yeni politika hazırlanırken DEGW'nin tavsiyesi, bütün yönleriyle benimsenmemiştir. Nehir kenarındaki yapıların kentin görünüşünü engellemesinin önüne geçilirken, varolan yüksek yapı bölgelerinin korunmasına karar verilmiştir. Kentin, limandan ve nehir kıyısından kolayca görülebilmeli, kentin içinden geçen nehrin varlığı, kent merkezinden hissedilmelidir. Sonuç olarak nehir, Rotterdam'ın kentselliğini gelişmesine katkıda bulunabilecek en önemli faktörlerden biridir.

Yüksek yapılara izin verilen bölgelerde, nehre yaklaştıkça alçalan bir çizgi izlenmesi konusunda Worthington'ın tavsiyesi dikkate alınmıştır. Hofplein etrafındaki bölgede (Weena ve Coolsingel) yükseklik sınırlaması yoktur, 150 metreyi aşan süper yüksek yapılara izin verilmektedir. Curchillplein – Schiedamsedijk bölgesinde ve Wijnhaveneiland adasında 150 metrelik yükseklik uygulanabilmektedir (Klerks, 2001).

Coolsingel ve Schiedamsedijk'ta kuleler sokağa bitişik olarak inşa edilmemektedir. Bu yükseklik aynı zamanda nehrin diğer tarafı olan Parkstad ve Kop van Zuid için de maksimumdur. Yüksek yapı bölgelerinin izole ve kopuk olmalarını engellemek için bu bölgeler, yüksek yapılar ve diğer yapılar arasında mantıklı bir geçiş sağlayacak 'geçiş bölgeleri' ile çevrelenmiştir.

Tüm bu çalışmalar sonucunda Rotterdam kentinin 21inci yüzyılda imajını oluşturması planlanan yüksek yapılar için politika belirlenmiştir. Buna göre kent, yükseklik sıralamaları bakımından dört bölgeye ayrılmıştır. İlki; yükseklik sınırının olmadığı bölge, ikincisi; yüksekliğin 70-135 metre arasında kaldığı bölge, üçüncüsü; maksimum 70 metre yüksekliğe çıkılabilecek bölge ve sonuncusu da; 50 metre yüksekliğin binalar için limit olduğu bölgedir (URL-10, 2007).



Şekil 4.13. Kentteki yükseklik bölgeleri

www.rotterdamhighrise.nl

Kentin gelişmesine etki edecek olan bu planlama kararları, kent yönetiminin belirlediği ana gelişme alanları olan; Kop van Zuid, Hofplein South ve Central Station kentsel yenileşme alanlarında kendini gösterecektir.

Kop van Zuid:

Savaş sonrası yapılan yatırımlarla büyüyen kent yüksek yapı inşaatlarına ağırlık vermiştir. Bu anlamda kentin silueti üçüncü boyutta giderek yükselerek bugünkü durumuna ulaşmıştır.

Bununla beraber günümüzde kullanılmayan alanlar da dönüşüme açılarak projelendirilmekte, kent ve kentli için bir takım faydalar sağlanmaya çalışılmaktadır.

Eski bir liman bölgesi olan Kop van Zuid (Güneyin Başı), kent merkezindeki liman alanlarının boşaltılmasının ardından, seksenli yılların sonunda kent merkezinin bir parçası olması için yeniden planlanmıştır.

Merkeze, Erasmus Köprüsü ile bağlanan alanda çoğu Wilhelminapier rıhtımı üzerinde olmak kaydıyla yüksek yapı projeleri bulunmaktadır.



4.14. Kop van Zuid bölgesi

www.rotterdamhighrise.nl

Kop van Zuid projesi, Meuse Nehri'nin güney kıyısında yer almaktadır. Yapılaşmanın yüksek formu, projeye "Meuse'nin Manhatan'ı" denilmesine neden olmuştur. Proje kapsamında 400.000 m² ofis alanı, 755.000 m² konut alanı, 110.000 m² tiyatro, büyük bir kongre merkezi, bir mahkeme binası, mağaza, kafe, restoran ve diğer eğlence mekanları ve oteller bulunmaktadır (URL-11, 2007).

Projenin gerçekleştirilmesi için gerekli finansman hem özel kurumlardan hem de kamudan gelmektedir. Altyapı fonlarının büyük bölümü, köprünün %85'ini ve karayollarının %50'sini karşılayacak olan merkezî hükümetten sağlanmaktadır.

Projenin amacı istihdam yaratmak ve Meuse Nehri'nin kıyılarını daha fazla yatırıma ve yapılaşmaya açmaktır. Proje ayrıca, kente yeni şirketleri çekerek, çevredeki konut alanlarında ekonomik canlanma sağlayacaktır.

Hedef

Kop van Zuid 1989'dan bu yana gelişmektedir. Kullanılmayan liman alanının yeniden geliştirilmesi öncelikli olarak Nieuwe Maas Nehri'nin iki tarafını birbiriyle bütünleştirerek Rotterdam'ın güney kısmının kent merkeziyle daha güçlü bağlar kurmasını hedeflemektedir. Erasmus Köprüsü, bu çabanın somut sembolüdür. Özellikle Wilhelminapier'da bütün projeler, kentin uluslararası olarak çekici, yüksek kalitede yaşam, çalışma ve rekreasyon sağlayan bölümünü yaratmak üzerinedir.

Kop van Zuid da kentin, konut alanları geliştirilmiş en önemli bölümlerinden biridir. Eski liman bölgesi olmanın getirdiği avantajlar özellikler antrepo bölgesinde ve Stadstuinen mahallesinde sonuna kadar kullanılmıştır. Kop van Zuid'ın dönüşümünde önemli bir eleman, alanın rekreasyonel yönüdür. Yeni Luxor Tiyatrosu dışında çeşitli kafeler ve restoranlar, önemli bir kalabalık çekme fonksiyonuna sahiptir.

Yüksek Yapılar

Kop van Zuid'da birtakım yüksek yapı planları zaten hayata geçirilmiştir. Örneğin Sir Norman Foster tarafından tasarlanan World Port Centre, Renzo Piano tarafından tasarlanan KPN Telecom Genel Merkezi uzaktan kolayca algılanabilen nirengilerdir. Biraz daha aşağıda, vergi toplama ofisleri ve yeni bölge mahkemesinin yanında Cees Dam'ın tasarladığı Wilhelminatoren yer alır. Rem Koolhaas tarafından tasarlanan De Rotterdam binası, içinde yaşanan, çalışılan ve rekreasyon olanakları sunan, kent gibi bir binadır ki bu bina, KPN Telecom Genel Merkezi ile şu anda Cruise terminali olarak kullanılan Holland America Line'ın eski terminali arasında yer alacaktır. Ayrıca Mecanoo Architects'ten Francine Houben tasarladığı Montevideo binası Wilhelminapier'deki yerini almıştır.



Şekil 4.15. Montevideo ve World Port Centre

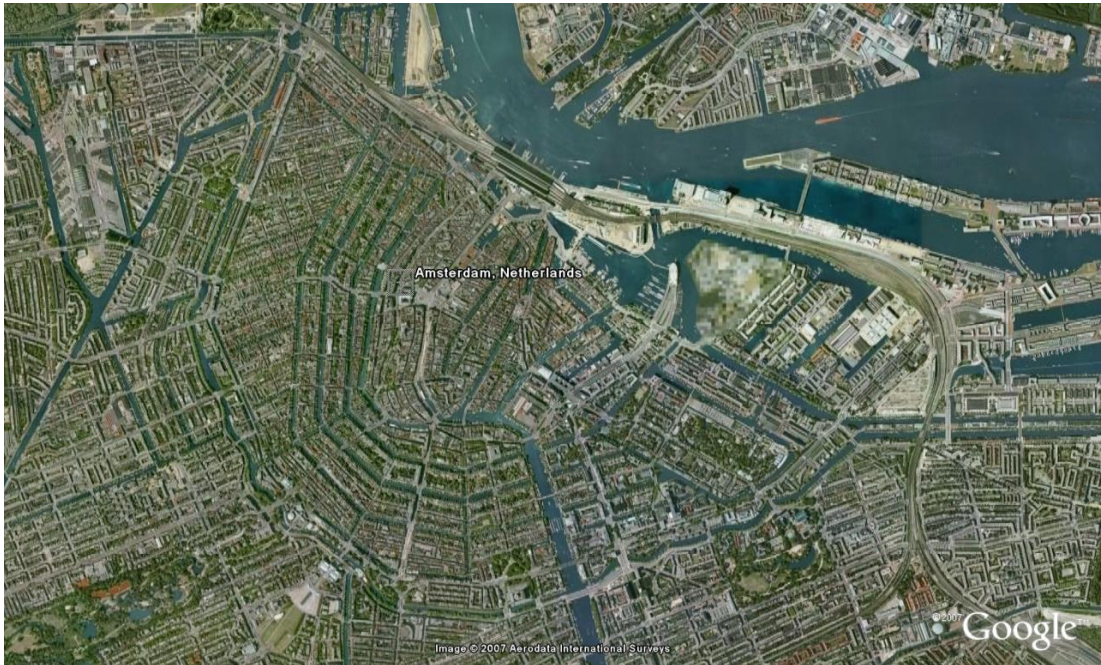
fotoğraf: Çağdaş Saydam

Yeni bölgeleme politikasına göre yüksek yapıların Wilhelminapier’da yapılması serbesttir. Bu bölgede 150 metreye izin verilmekle birlikte, yüksek yapılar 135 metreyi geçmemektedir. Tasarımlarda kamu kullanımı adına en önemli kriter; giriş katlarındaki kamusal işlevlerin, sokaklarda canlılığı desteklemesi gerektiğidir.

Bu alan içindeki gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilecek olan yüksek yapılardan kente ve kentliye beklenen faydalar ise; binaların kent mekanıyla ilişkilerinin maksimumda sağlanması ve alandaki yüksek yapıların, kentsel yaşamı canlı tutmak adına konuttan, ofise çok çeşitli bir yelpazede seyretmesidir. Özellikle yüksek yapılar arasında mümkün olan heryere kentsel peyzaj öğeleri yerleştirilmekte ve kentlinin bu alanları sahiplenmesine çalışılmaktadır.

4.2. ZUIDAS - AMSTERDAM

Amsterdam liman kentinin formunu şehri dış saldırılara karşı koruyan surlar oluşturmuştur. Kurulduğu on beşinci yüzyıldan bu yana ticaret kenti olması dolayısıyla sürekli göçe maruz kalmış, bu da kent surlarının genişlemesine yol açmıştır. Kentin çeperinin dışında gerçekleşen illegal yerleşmeler de kentsel büyümenin bu yönde olacağını göstermiştir.



Şekil 4.16. Amsterdam kent merkezi

www.earth.google.com

İlk olarak 1899 yılında ‘genel büyüme planı’ doğrultusunda, sur sınırları boyunca bir büyüme olmuş, daha sonra 1934 senesinde CIAM hareketi çerçevesinde kentin kuzeyi de kentsel gelişme alanı olarak düşünölmeye başlanmıştır.

1950’lerin sonuna gelindiğinde, kent plancıları tarafından, kentin büyümesiyle doğru orantılı olarak planların etkili olmadığı fark edilmiştir. Bu sebeple yeni planlar gerçekleştirip yeni uygulama alanları aramaya girişilmiş ve Amsterdam’ın doğusunda yer alan Bijlmermeer’de karar kılınmıştır. Bu büyük kent parçası 1933 yılında CIAM’da alınan prensip kararı olan ‘işlevsel kent’ fikri için bir laboratuvar niteliğindedir (Koehler, 2005).

Fonksiyonel şehrin ana fikri olan yaşama, çalışma, eğlenme ve ulaşım gibi gündelik aktiviteleri mekansal olarak ayırma prensibi sonunda Bijlmermeer’de on üç bin adet konut inşasıyla kendini göstermiştir. 1970 – 1975 arasında bağımsızlıklarını ilan eden ve akınlar halinde Amsterdam’a gelen kolonilerin büyük bir kısmı da Bijlmermeer’e yerleştirilmiştir.

‘İşlevsel Kent’ fikrinin ömrünün uzun olmaması sonucunda seksenli yıllarda ‘Arena Bulvarı’ geliştirilmeye başlanmıştır. Burada bir önceki başarısız deneyim olan Bijlmermeer’den farklı olarak, ofis binaları, alışveriş merkezi, Ajax Futbol Stadyumu gibi fonksiyonlar planlanmış, günümüzde de konut alanlarının üretilmesi ile yatırım devam ettirilmiştir (Koehler, 2005).



Şekil 4.17. Bijlmermeer

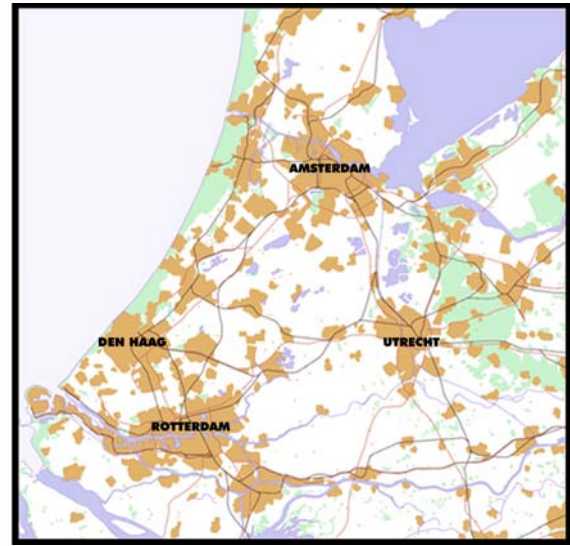


Şekil 4.18. Arena Bulvarı Amsterdam Development Corporation

1990’dan itibaren artan konut ihtiyacının karşılanması adına, Amsterdam’ı ikiye ayıran Ij nehrinin kuzey kısmına, Amsterdam Noord denilen bölgeye, konut yatırımları yönlendirilmiştir. Bununla beraber Ij nehri boyunca nehir doldurularak elde edilen alanlarda da konut üretimi devam etmektedir.

Amsterdam, Hollanda'nın batı kısmında yer alan kentsel ağın önemli bir parçasıdır. 'Randstad' olarak adlandırılan bu metropol alan Avrupa'da ve uluslararası ölçekte rekabetçi olabilmek adına Hollanda hükümeti tarafından geliştirilmektedir (Vermeulen, 2005). Ulaşım altyapısının güçlendirilmesi, yüksek kalitede yaşam ve çalışma alanlarının organizasyonu, doğal ve yapay peyzaj arasındaki uyum, sağlık, eğitim ve kültür tesislerinin yapılması gibi kente ve kentliye olumlu katkılar sağlamayı amaçlayan 'Randstad Holland' yatırımı, kendi metropol alanı içinde kalan Amsterdam, Rotterdam, Utrecht ve Den Haag kentlerinin 21inci yüzyıl vizyonlarına da etki etmektedir.

Randstad'da esas olarak belirlenen, kentsel çekirdekler arasındaki yüksek kalitedeki altyapı sistemleridir. Metropollerdeki iş aktivitelerinin daha iyi etkileşimini sağlamak, uluslararası yarışta donanımlı olmak için vazgeçilmezdir. Amsterdam kentinin ekonomisini geliştirmek ve Orta Avrupa'da ulusal ve uluslararası alanda bir merkez haline getirmek için tarihi kent merkezinin çeperlerinde yer alan Sloterdijk, Ijburg ve Zuidas gibi alanlarda yatırımlar sürdürülmektedir. Geliştirilen bu yeni alanlarla birlikte mevcut yapı stoğunun da elden geçirilip yenilenmesi işi kent plancılarının temel konularından biri olmuştur.



Şekil 4.19. Randstad

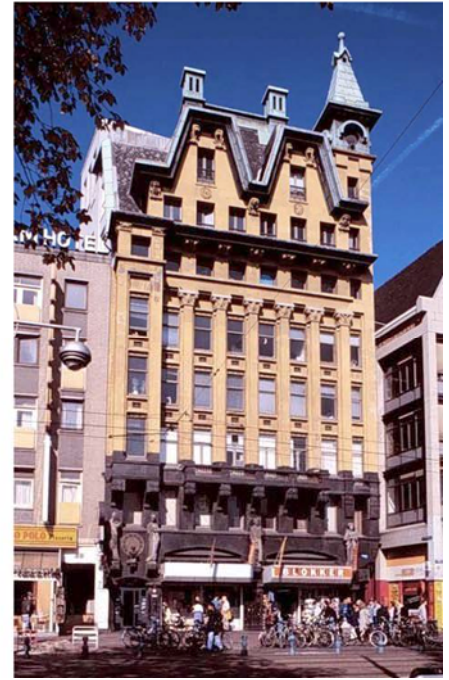
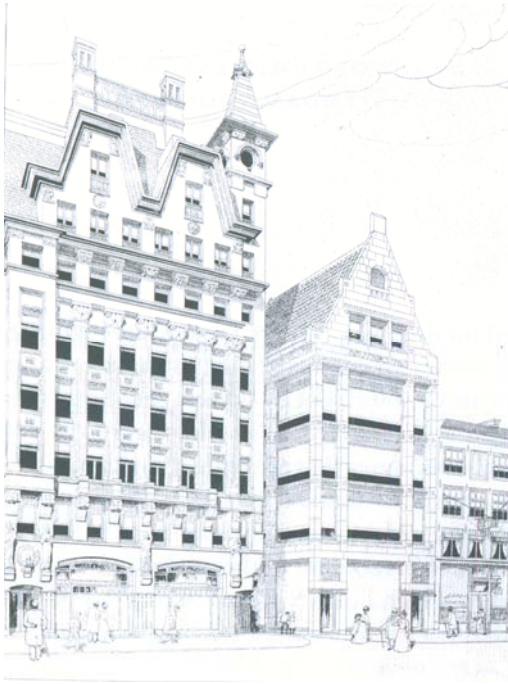
www.wikimedia.org

Orta Avrupa'nın ekonomi ve turizm merkezi olmayı kendisine vizyon olarak belirleyen Amsterdam'da, bugünün küresel sermayesinin sembolü olmuş yüksek yapılar, yarıştığı diğer kentlere oranla çok daha az sayıdadır.

Hollanda’da yüksek katlı yapılar nadiren kabul / beğeni görmektedirler. Özellikle Amsterdam’da kentin tarihî yapısı ve kimliği açısından bir problem olarak kabul edilmelerinden dolayı kentin yüksek katlı yapılaşma konusunda geleneği gelişmemiştir. Amsterdam’ın tarihî dokusu içinde 14-16 katlı yapılar bile göze çarpmaktadır.

Amsterdam, kimliğini tarihî kentsel dokusu üzerinden tanımlamaktadır. 20. yüzyıla kadar kentin silüetinde görülen en yüksek noktalar kilise kuleleridir, kentsel doku ise düşeylikten çok yatay bir yapıyı destekleyen alçak katlı yatay dikdörtgenler ve kompakt kutulardan oluşmaktadır.

Amsterdam’da yüksek katlı olarak nitelendirilebilecek ilk yapı 1905 yılında Damrak’ta, J.F.Staal ve A.J.Kropholler tarafından Utrecht Sigorta için inşa edilmiştir. Yapı, ofis ve arşiv merkezi kullanımları için yapılmıştır. Binanın ofis olarak kullanılan kısımlarının 7 katlı olduğu düşünüldüğünde çevre yapıların yükseklikleri ile çok büyük bir farklılık göstermemektedir. Ancak, kent için yenilik olan, yapı üzerindeki detayların “yüksek kat” duygusunu desteklemesidir. Yapının mimarlarından olan Staal, Utrecht Sigorta binasına başlamadan önce Amerika’ya gitmiş ve gördüğü yüksek katlı yapılardan esinlenmiştir. Söz konusu etkilenme cephe üzerinde yapılan düzenlenmelerin yanı sıra Amerika’da yaygın olan demir iskelet kullanımını da kapsamaktadır (Kloos, 1995).



Şekil 4.20. Utrecht Sigorta Binası

www.bmz.amsterdam.nl

20. yüzyılın ilk yılları, yüksek katlı yapıların yeni ortaya çıkışı nedeniyle en dikkat çekici dönemi tanımlamakla birlikte Hollanda hükümeti ve mimarlar Amsterdam'ın New York ya da Chicago'ya dönüştürülmemesi gerektiği konusunda fikir birliğine varmışlardır.

H.P. Berlage 1917 yılında Amsterdam için yaptığı planda (Plan Zuid) yüksek katlı yapıları iki bölgeye yönlendirmişti: Victorieplein ve Apollolaan. Victorieplein'a 1928 yılında J.F. Staal tarafından yüksekliği 48 metre olan "Wolkenkrabber" binası inşa edilmiştir. Apollolaan'da ise 1929 yılında diğer yüksek katlı yapı için yarışma açılmış, ancak kazanan proje uygulanmamıştır. 1960 yılında yüksek katlı bir yapı olan Hilton Oteli'nin inşasına kadar alan planlandığı şekilde bir meydan kimliğine kavuşmamıştır (Kloos, 1995).



Şekil 4.21. Wolkenkrabber
www.ilgrealestate.com



Şekil 4.22. Hilton Hotel
www.1stamsterdamhotels.com

Hollanda'da da yüksek katlıların kentsel doku ile bağlantılandırılması konusunda izlenen yaklaşım aynı zamanda Avrupa bakış açısını da yansıtmaktadır. Amerika'da yüksek katlı yapılar / gökdelenler bağımsız kentsel objeler, tekil elemanlar olarak inşa edilmektedirler. Avrupa'da ise bu tip yapılar kentsel peyzaj ve silüet için bir son dokunuş, kentsel dokunun anlamını destekleyecek bir vurgu noktası olarak görülmektedir.

Amsterdam örneğinde de yüksek katlı yapılar genelde yatay bir etkiye sahip kentsel doku içinde, vurgu noktaları ve simgeler oluşturarak, güçlü görsel etkiler yaratma amacına yönelmiştir. Yatayda inşa edilen büyük / uzun kütleler olan 'yarı-gökdelen'ler 1960'lara kadar Amsterdam kenti silüeti içinde önemli bir yer tutmuşlardır.

Amerikan tarzı gökdelenlerin yoğun etkisinin başladığı 1950'lere kadar, Avrupa tarzı yüksek yapıları şekillendiren 2 önemli yaklaşım 1920'lerde ortaya çıkmıştır: 1921-1922'lerde Mies van der Rohe tarafından tasarlanan cam gökdelenler ve Le Corbusier etkisi ile tasarlanan büyük yeşil alanlar ortasında yer alan kule yapılar. Özellikle konut alanları için uygun bir çözüm olduğu düşünülen yeşil alanlar ile desteklenen konut kuleleri konusunda 1920'lerin sonlarında önemli çalışmalar yapılmıştır. Konutlarda maksimum yüksekliğin 4 kat ile sınırlı olduğu Amsterdam kentinde yüksek katlı konutların ışık ve hava alma, yeşile ulaşma ve trafikten uzaklaşma açısından daha avantajlı olduğuna dair kamuoyu çalışmaları yürütülmüştür.

Kentte, yüksek binalarla ilgili diğer bir konu, bina görünümlerinin daha büyük bir rol oynayacağı şehir imajıdır. Bu da belli bir bina tipolojisinin sadece şehir planlama konusu olmadığı, aynı zamanda şehrin pazarlama stratejilerinin gelişimine uygun olması demektir. Rotterdam'daki Erasmus Köprüsü, Mass nehrinin güney kıyısındaki yeni Kop van Zuid yerleşim bölgesi ile şehir merkezi arasındaki bağlantıdan daha fazladır ve tüm şehir için bir ikon haline gelmiştir. Amsterdam'ın, tarihî kent merkezi ve kültürel etkileşim kaynakları sayesinde, kendi uluslararası imajı için yüksek binalara daha az ihtiyaç duyduğu, tüm ülke genelinde ilk elli yüksek yapı arasında kentten sadece sekiz tanesinin yer almasından da anlaşılmaktadır (URL-12).

1970'li yıllardan bu yana gelişmekte olan kent çeperlerinde, çok daha fazla sayıda yüksek bina bulunmaktadır. Ana trafik yolları ile toplu taşıma kavşaklarında yüksek yapılar gittikçe artan önemde bir rol oynamaktadır. Bunun örnekleri arasında, 94 metrelik 'Oval Kule'si ile Amsterdam Zuidost ve 95 metrelik 'Kristal Kule'si' ile Sloterdijk otobüs ve demiryolu istasyonu yanındaki Teleport bölgesi sayılabilir.

Yeni yapılanmanın gerçekleştirildiği şehir bölgelerinde, son on yılda bina yüksekliğinde artış olmuştur. En son yüksek bina planları arasında, Arena bölgesindeki 150 metrelik yerleşim kulesi ve yapılanmanın daha ilerlediği Zuidas'daki Mahler4 proje alanında, birleşik ofis ve yerleşim kompleksi yer almaktadır.



Şekil 4.23. Oval Tower
www.skyscrapercity.info



Şekil 4.24. Crystal Tower
www.skyscrapercity.info

Kent Meclisi'nin 1974 yılından beri, kentin gelişme parametrelerini belirlediği Amsterdam planlarında, yüksek bina yapılanmasının teşvik ve sınırlandırılması ayrı bir konu olarak ele alınmamıştır. Fakat 1991 yılında, yüksek bina yatırımcılarını; rüzgar müdahalesi, ışık ve gölge düzenine etkisi, verici istasyonlarını engellemesi gibi, yüksek yapıların çevre üzerindeki teknik etkilerini belirtmeye zorladığı 'Hoogbouw Effect Rapportage' (HER veya Yüksek Yapı Etki Raporu) yönetmeliğini çıkarmıştır. Dikkate alınan diğer etkiler; görüntü, gizlilik ve sosyal güvenliktir (Peters, 2004).

HER'in revizyonu için verilen önerilerde, 30 metre ve üzeri binalar HER gerekliliklerini yerine getirmelidir. Bu konuda istisnalara rastlanmamaktadır, çünkü verilen bölgede yüksek binaların arzu edilip edilmediği sorusundan bağımsız olarak, yüksek binaların inşa edilen çevre üzerindeki etkisinin etraflı analizine büyük bir önem verilmektedir.

Çevre yolu içindeki alanda 30 metreden yüksek binalar için HER zorunludur. Çevre yolunu sınırlayan ve onun dışındaki alanlarda bu kural 60 metre üzerindeki binalar için geçerlidir. Trafik kavşaklarındaki yüksek binalar için ise HER sadece 90 metre üzeri yapılarda gereklidir (Peters, 2004).

HER ile, sorun sadece estetik bir değerlendirme olmaktan uzaklaşarak, bina denetçilerinin ve planlama otoritelerinin görevleri olmakta ve her şeyden önce yüksek binaların etkisinin değerlendirilmesi olarak ortaya çıkmaktadır. Örneğin bir HER, alçak katların organizasyonu ve işlevini de değerlendirmelidir çünkü bunlar

verilen bölgede kentsel yaşam kalitesinin yayılmasında önemli rol oynar. Değerlendirme konuları sokak seviyesindeki fonksiyon ve olanakların programı, bina girişlerinin yerleri ve araba parklarından girişleri içermektedir. HER uygulaması, kent yönetimlerinin sorumluluğundadır. Daha geniş çaptaki etkiyi ölçmek ise bölge idaresinin sorumluluğundadır çünkü bu etkiler kent sınırlarının ötesine uzanır (Peters, 2004).

Ülkedeki diğer şehirler ile karşılaştırıldığında Amsterdam'ın bir yüksek yapı şehri olmamasının nedeni sadece havaalanının yakınlığı veya tarihî kent merkezinin yeni yapılaşma üzerinde birtakım kısıtlamalar getirmesi değildir. Şehir merkezindeki arazi fiyatları yüksek bina yapılanmasını bir seçenek haline getirirse de tarihî merkez korunaklı statüsünü sürdürmektedir.

Amsterdam'ın kent planlama ilkesi, sınırlı olan arazinin yoğun ve çok amaçlı kullanımını desteklemektedir. Bu yaklaşım çerçevesinde yüksek binalar baskın birer bileşen değil, sadece kentsel peyzajın tamamlayıcısıdır. Şehirdeki belli bölgeler için yüksek binalar hedeflenen yoğunlaşmaya ulaşmak için bir araçken, bazı alanlar için çeşitli fonksiyonları içeren kompakt yapılardır.

Yüksek yapıların bir arada bulunmasının tercih edildiği bölgeler; trafik kavşakları ve çok işlevli merkezlerdir. Fonksiyonları bu şekilde ulaşım merkezlerinden kısa mesafelerde toplayarak, bu alanların kapasitesi en ideal şekilde kullanılmaktadır ve yürüme mesafeleri en aza indirilmiştir. Bu durum 2003 yılında çıkan planlama politikasının hedeflerinden biridir (Peters, 2004).

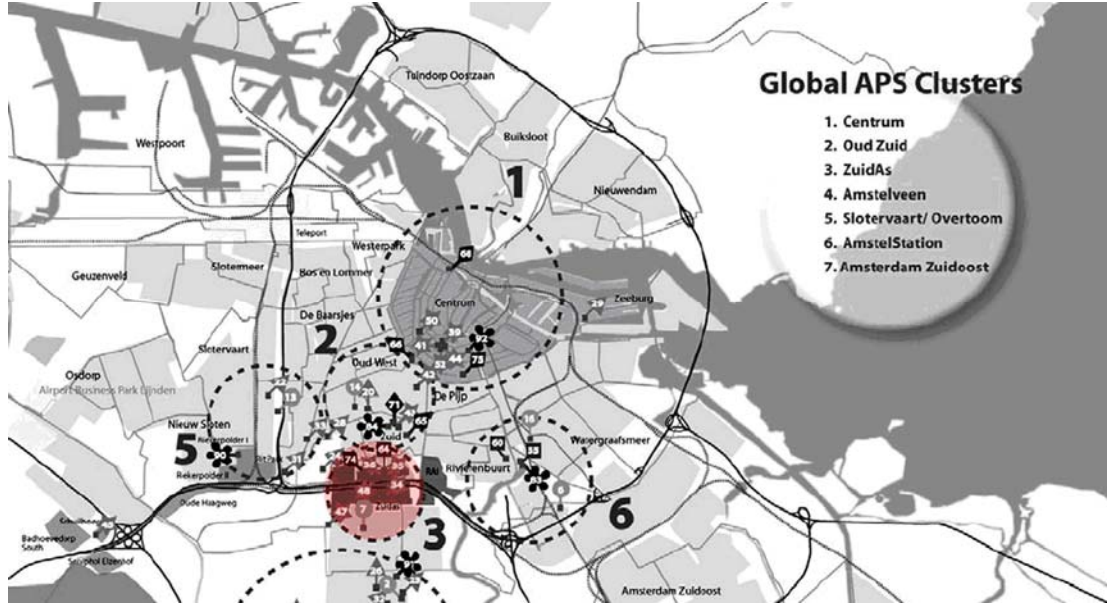
Var olan ve gelecek yüksek yapı yatırımları, düzey vurguları belirtmek ve şehrin okunabilirliğini arttırmak için birer fırsat olarak görülmektedir. Şehrin 20inci ve 21inci yüzyıldaki merkezleri, şehrin genel görüntüsü içinde bir nirengi görevi görmektedir. Yüksek yapıları stratejik olarak seçilmiş bölgelerde toplayarak şehir yapısı daha şeffaf, açık ve okunaklı hale getirilmiştir.

Ülkenin 21inci yüzyıldaki çağdaşlığını ifade edecek olan ve bunun için bünyesinde yüksek yapıları barındıran alanlardan biri de, kentin güney bölgesinde inşaat yatırımlarının hızla devam ettiği, Zuidas'tır.

Zuidas

Zuidas – Amsterdam, kentin güney kısmında, kenti çevreleyen A-10 karayolunun iki yanında konumlanmıştır. Amsterdam Zuid/WTC tren istasyonu, bölgenin merkezindedir. Eski Amsterdam Zuid ve konut alanı olan Buitenveldert, Zuidas'ı çevrelemektedir.

Hollanda dilinde 'Güney Aksı' anlamına gelen Zuidas, Amsterdam'ın güney gelişme bölgesinde yer alan, Hollanda içindeki en büyük kentsel projedir. Bu büyüklükte bir proje olmasının sebebi Zuidas'ı Avrupa'nın diğer şehirlerindeki benzer alanlarla rekabet eder hale getirme arzusudur. Zuidas'ın kendisine rakip olarak belirlediği alanlar arasında; La Defence – Paris, Docklands – Londra, Potsdammerplatz – Berlin ve Frankfurt finans bölgesi yer almaktadır.



Şekil 4.25. Zuidas'ın Amsterdam içindeki konumu

Zuidas, Amsterdam Metropolitan Alanı'nın en hızlı gelişen bölgelerinden biridir. Yüksek yoğunluklu bir yapılaşma alanı olan Zuidas, şu anda %45'i ofis olmak üzere 2.5 milyon metrekare (250 ha) toplam taban alanına sahiptir. Önümüzdeki 10 yıl içinde Zuidas'ın Amsterdam'ın en büyük iş merkezi haline gelmesi planlanmaktadır.

Günümüzden 2020'ye kadar 50.000 kişiye çalışma alanı sağlayacak en az bir milyon metrekare ofis alanı ve 9.000 konut inşa edilecektir. ING ve ABN AMRO bankalarının yanında eğitim hastanesi ve araştırma tesisleri ile Free University Tıp Merkezi ve Rietveld Academy Sanat ve Tasarım Okulu da bu bölgede yer almaktadır.

Toplamda yedi kısma ayrılan alanın kalbinde, ulaşımı sağlayan A10 otoyolunun ikiye ayırdığı, yüksek yapı yatırımlarının bulunduğu Mahler4 ve Zuidplein bölgeleri yer almaktadır. Amsterdam Kent Konseyi, Zuidas'ın gelişimi için gerekli olan yoğunluktaki yüksek binaları inşa etmek için ilk olarak ulaşım bağlantısını yeraltında çözme kararı almıştır (Projectbureau Zuidas, 2006).

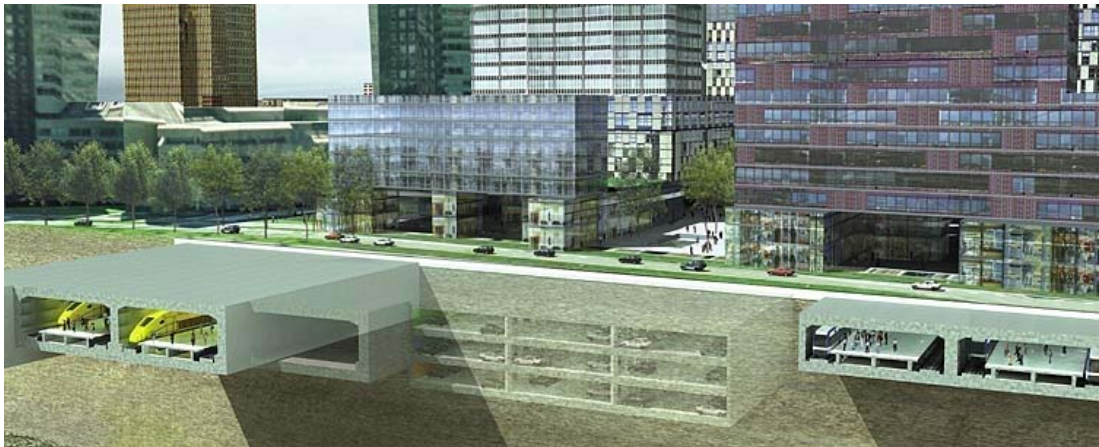


Şekil 4.27. Mahler4 ve Zuidplein arasındaki ulaşım ağı

www.zuidas.nl

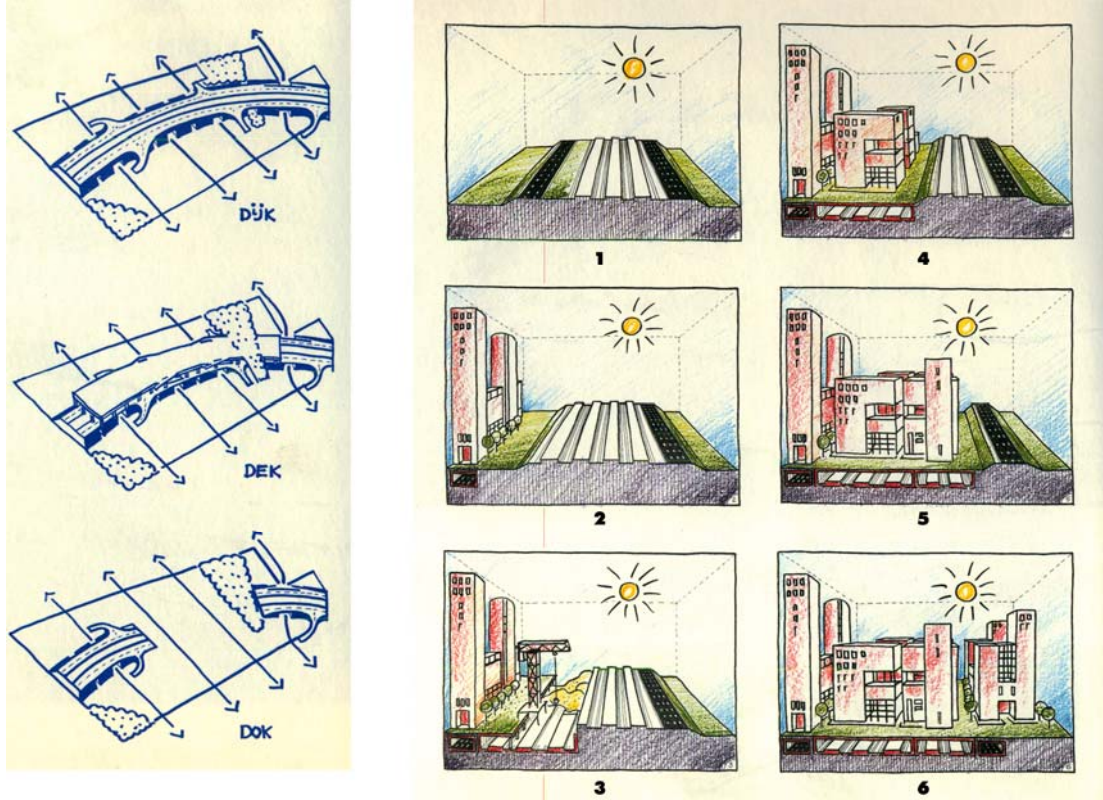
Gelecekte Zuidas'ın merkezindeki World Trade Center tren istasyonu Amsterdam'ın ikinci büyük istasyonu olacak ve havalimanına, Rotterdam'a, Antwerp'e, Brüksel'e ve Paris'e hızlı trenle bağlanacaktır. Ayrıca Utrecht ve Arnhem üzerinden Alman hızlı tren ağı ICE'ye bağlanacaktır. Kent merkezine bağlantı ise Kuzey – Güney yeraltı metro hattı ile sağlanacaktır (Projectbureau Zuidas, 2006).

Yüksek yapılar için gerekli alanı sağlayacak olan ulaşım sistemi geliştirilen üç adet modelden biri olan 'dok' modeliyle çözülecektir. Bu modelin kademeli olarak uygulanması sayesinde istenilen yoğunluktaki binalar yapılabilecektir.



Şekil 4.28. Ulaşım sisteminin yeraltında çözümü

www.zuidas.nl



Şekil 4.29. Ulaşım sisteminin yeraltına alınması

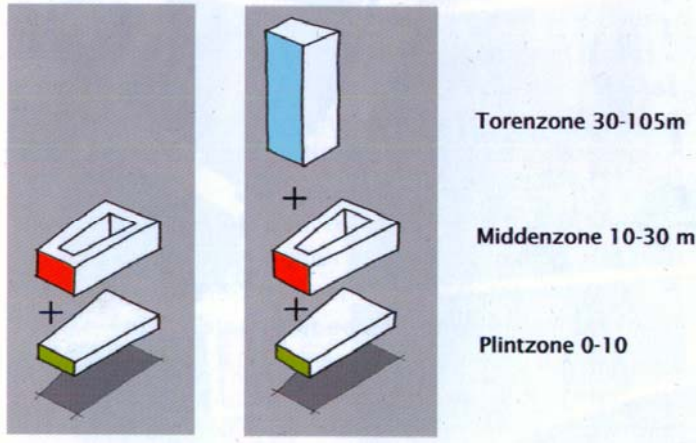
Gemeente Amsterdam

Dok model sayesinde proje alanının kuzey ve güneyi herhangi bir kesintiye uğramadan birbirine bağlanabilmektedir. Bu bağlantı sayesinde bisiklet yolları, yaya aksları gibi kentsel donatılar iki önemli bölge arasında kesintisiz olarak gerçekleştirilmektedir.

Zuidas'ta ulaşım altyapı modeli olarak seçilen Dok modeli projenin gerçekleştirilmesi için hayati bir önem taşımaktadır. Yapılan tüm yoğunluk hesapları, bina yükseklikleri, kamusal alanlar, kısacası kentsel projenin tamamı bu altyapı modelinin başarıyla uygulanmasına endekslenmiştir.

Yapı yoğunluğunun yüksek olduğu bu alan Hollanda için bir ilk oluşturmaktadır. Farklı tür ve yükseklikteki binalar çeşitli açık alan ve avlu kullanımlarıyla ortaya çıkmaktadır. Zuidas'ta farklı katmanlardan oluşan bina tipolojisi iki şekilde kendini göstermektedir: Kule binalar ve alçak binalar.

Alçak binalar maksimum 30 metre yükseklikte ve iki birimden oluşmaktadır. Bunlardan ilki 'plintzone' adı verilen ve zeminden maksimum 10 metre yüksekliğe kadar olan kısımdır. İkinci birim ise 'middenzone'dur ve bunların yüksekliği de 10 – 30 metre arasındadır (Projectbureau Zuidas, 2004).



Şekil 4.30. Yüksek yapıların oluşumu
Projectbureau Zuidas



Şekil 4.31. Toyo Ito Building
fotoğraf: Çağdaş Saydam

‘Plintzone’ üstleneceği fonksiyona göre bir, iki ya da üç katlı olabilmektedir. Bir ve iki katlı olanlar genellikle ticari amaçlara hizmet etmektedir. Üç katlı olanlar ise ofis ve konut alanları olarak gerçekleştirilmektedir.

‘Plintzone’ kamusal alanla bina arasında bir sosyalleşme alanı oluşturduğu için önem taşımaktadır. Bu alanlar Zuidas’ın yaşayabilirliğini arttırmada büyük değere sahiptirler. Kamusal alanla doğrudan ilişki halinde olan ticarethaneler, yeme – içme alanları buralarda yer alacaktır.

‘Middenzone’da ise 30 metreyi aşmamak kaydıyla yükseklik farklılıkları olabilmekte ve farklı işlevleri bünyesinde barındırabilmektedir.

Otuz metreyi aşan binalar ise yüksek yapı sınıfına girmekte ve ‘torenzone’ olarak adlandırılmaktadır. Bu türdeki binaların yükseklikleri maksimum 105 metreye kadar çıkabilmektedir. Kulelerin yüksekliği o bölgedeki yapı yoğunluğuna da bağlı olarak değişmektedir.

‘Torenzone’ konut ve ofis alanları olarak düzenlenmektedir. Vaziyet planındaki yerleşim kararlarından ötürü yüksek binalar birbirlerinin görüş alanını kapatmamakta ve yeterince doğal ışık almaktadır. Bu durum konut alanları için çok önemlidir. Binalar merkezde maksimum yüksekliğe ulaşp merkezden uzaklaştıkça komşu alanlardaki binalarla aynı seviyeye gelecek kadar alçalmaktadırlar. Böylelikle proje alanındaki yeni yapılaşma çevredeki mevcut durumla bütünsel bir duruş göstermektedir (Projectbureau Zuidas, 2004).

Bununla birlikte yüksek yapıların, proje alanının tamamına homojen olarak dağıtılması, karma kullanımları ve geceleri nüfus çekmeleri bölgeyi daha yaşanabilir ve güvenli kılmaktadır.

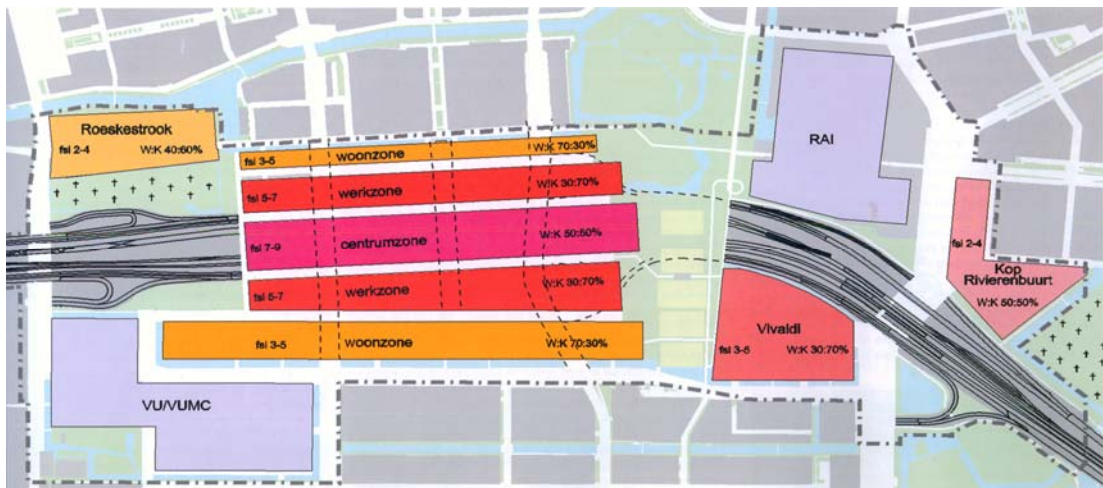


Şekil 4.32. Yüksek yapıların alanda dağılımı

Projectbureau Zuidas

Merkezde yaratılan kamusal alanlar insanların burada gece ve gündüz bulunmalarını sağlamaktadır. Proje alanının yakın çevresinde bulunan üniversite, kongre merkezi, hastahane, kütüphane gibi donatılar, alanın yaşanabilirliğini daha sağlam temellere oturtmaktadır.

Ofis binalarının yoğunlukta olduğu merkez bölgesinde fsi* yüksek tutularak, burası hem kamunun kullanımına daha fazla açılmış, hem de yapı yüksekliklerinden dolayı, simgesel anlamda projenin kalbi olduğu vurgulanmıştır.



Şekil 4.33. Yapı yoğunluğunun alanda dağılımı

Projectbureau Zuidas

* floor space index = kat alanı kat sayısı

4.3. BÜYÜKDERE / MASLAK – İSTANBUL

Büyükdere – Maslak yolu İstanbul'daki en eski yollardan birisidir. İstanbul'un 19. yüzyıla dayanan en eski planında küçük bir cadde olarak gösterilmiştir. Bu cadde ve yakın çevresi, 19. yüzyılda hanedan, aristokratlar ve orta üst sınıf, Boğazda yazlık evler yapmaya başlayınca popüler olmuştur. Cadde yeni konut gelişimlerini kentin geri kalanına bağlamak amacıyla yapılmış, etrafında da avcılık ve piknik gibi rekreasyonel etkinlikler gelişmiştir.

İlk gelişmeler Balkan'lardan gelen göçmenlerin yerleşerek yolun kullanımında artışa neden olduğu Mecidiyeköy civarında, 19. yüzyıl ortasında görülmüştür. 20. yüzyılın ortasına kadar bölge bir kentten kaçış mekanı olarak kalmıştır. Akstaki asıl gelişmeler 1923'te Cumhuriyet'in ilanından sonra yolun geliştirilmesi ile başlamıştır. İlk otobüs hattı İstanbul'un o zamanki MİA'sı olan Taksim ile Sarıyer arasında 1948'de seferlerine başlamıştır. Yolun iyileştirilen koşulları, daha fazla gelişim için uygun bir ortam sağlamıştır.



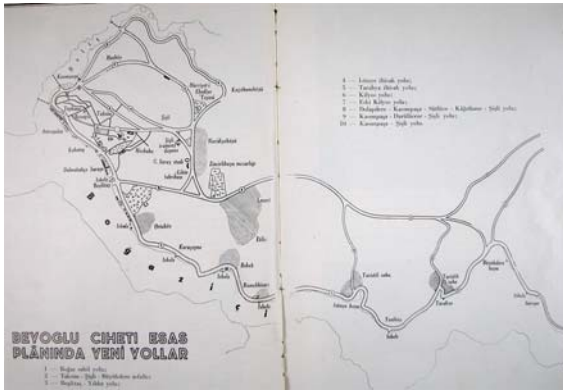
Şekil 4.34. Şişli'den Zincirlikuyu'ya giden yol Cumhuriyet Devrinde İstanbul



Şekil 4.35. İstinye'ye inen yol İstanbul'un Kitabı

Akstaki ikinci gelişim Zincirlikuyu'da, Beşiktaş – Zincirlikuyu yolunun kenarına geniş ve modern bir mezarlığın konumlandırılması, Şişli – Boğaz yolunun yenilenmesi ve Maçka – Beşiktaş – Mecidiyeköy üçgeninde yeni konut alanlarının organize edilmesiyle gerçekleşmiştir. Bu operasyonlar İtalyan mimar ve kent plancısı Prost'un kent planındaki önerilerindedir. Prost 1937-1950 arasında İstanbul'daki planlama çalışmalarını yönetmiştir. Bu dönemde Büyükdere – Maslak aksı kentin çeperlerinde yer almaktaydı. Prost kentin kuzeyini koruyabilmek için bu bölgelere doğru gelişimi istememiştir. Bu dönemin sonlarına doğru kent, hızlı kentleşme ve sanayileşmenin getirdiği ciddi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır.

Aksta gerçekleşen sonraki büyük gelişme, 1950'den sonra sanayinin gelişimi ve hem gecekonduların hem de lüks konutların aksın etrafında ortaya çıkmasıdır. Türkiye 1950'de önemli bir dönüm noktasına gelmiştir. Tek partili sistemden çok partili sisteme geçilmiş ve karma ekonomi modeli benimsenmiştir. Bu gelişmeler, sınai gelişme, tarımda yapısal geliştirmeler, kamu iktisadi kuruluşlarının kurulması, özel kuruluşların korunması yollarıyla ekonomik gelişmenin sağlanmasını teşvik etmiştir. Bu politikaların uygulanması, sanayileşme ve kentleşme süreçlerini hızlandırarak, İstanbul'un sosyo-ekonomik pozisyonunu ülkedeki diğer kentlere göre daha güçlü hale getirmiştir. Sanayideki gelişimler kırdan büyük kentlere, özellikle de İstanbul'a göçü teşvik etmiştir. İstanbul'un nüfusu 1950'de 975.000'den 1965'te 2.141.000'e yükselmiştir (URL-13). Tekeli, o dönemde kentin dört ciddi sorunla karşı karşıya kaldığını söylemektedir. Birincisi artan motorlu araç sayısının neden olduğu trafik sorunlarıdır. İkincisi sanayi alanlarına duyulan ihtiyaç, kentin belediye sınırları dışında gelişmesine neden olmuştur. Üçüncüsü artan göç, konut sorunlarına neden olmuştur ve bunun sonucunda sanayi bölgeleri etrafında gecekonduların gelişimi görülmüştür. Dördüncü olarak da belediye sınırları dışındaki alanlar parsellenmeye başlamıştır.



Şekil 4.36. Aksın 1957'deki durumu İstanbul'un Kitabı



Şekil 4.37. Emlak Kredi Bankası Levent Evleri İstanbul'un Kitabı

Prost'un planları bu dönemin sorunlarını çözmekte yetersiz kalmıştır ve kendisi 1950'de istifa etmiştir. Belediye tarafından kentteki bütün planlama aktivitelerinden sorumlu olacak bir Danışmanlar Kurulu oluşturmak üzere bir komisyon kurulmuştur. Danışmanlar Kurulu, Büyükdere Caddesi ve çevresi ile ilgili iki önemli karar almıştır. Birincisi İstanbul'daki konut sorununun üstesinden gelebilmek için Levent'te 1.347 konut inşa etmektir. İnşaat 1949'da başlamış ve 1957'de tamamlanmıştır. İstanbul Boğazı'nın korunması bağlamında, Prost bu projeye karşı

çıkıştır. Levent konut alanları projesi bölgede yaşayan yüksek gelir grupları için daha iyi bir çevre oluşturmak amacıyla gerçekleştirilmiştir ve proje kentin kuzeye gelişimini desteklemiştir.

Danışmanlar Kurulu'nun ikinci önemli kararı sanayiyle ilgilidir. Kurul önceki gelişmeleri organize etmek ve gelecek endüstriler için yer belirlemek amacıyla bir plan hazırlamıştır. Sonuç olarak Mecidiyeköy, Levent, Şişli ve Bomonti Bira Fabrikası'nın çevresi sanayiye ayrılmıştır. 1950'lerin başlarında sanayi Şişli, Levent, Mecidiyeköy civarında belli bir oranda gelişmeye başlamıştır. Bu süreç 1960'lar ve 1970'lerde daha da hızlanmıştır. İlaç üretimi gibi görece olarak daha yüksek teknoloji sanayiler aksın batı tarafında yer seçerken, tekstil ve otomotiv endüstrileri Büyükdere Caddesi'ni çevreleyen alanlarda konumlanmışlardır.

Cadde boyunca sanayinin gelişimi, civardaki konut gelişimlerini de teşvik etmiştir. Kağıthane vadisine bakan yamaçlar gecekondu yerleşimlerinde işgal edilmiştir. 1970'lerde kentin bu bölümünde dört tane mahalle gelişmiştir: Gültepe, Seyrantepe, Çeliktepe ve Sanayi mahalleleri.

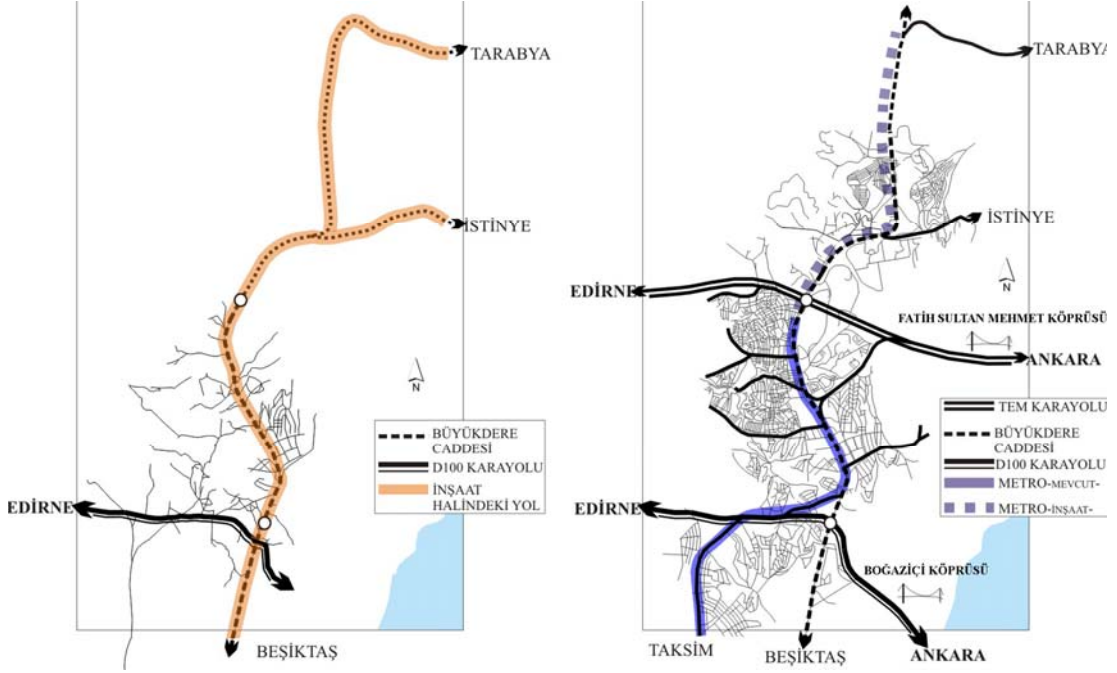
Büyükdere – Maslak aksındaki gelişim, Başbakan Adnan Menderes döneminde Taksim – Şişli arasında birçok binanın yıkılması ile Taksim – Şişli – Büyükdere Caddesi'nin 30 metreye genişletilmesi sonucu devam etmiştir. Bu cadde kıyıya 4 ayrı yol ile bağlanmaktadır. İlk yol Zincirlikuyu – Beşiktaş arasındaki Barboros Bulvarı'dır. İkinci yol Ayazağa – İstinye Caddesi'dir. Üçüncü yol Tarabya'ya inen Hacı Osman Yokuşu, sonuncusu da Büyükdere Caddesi'dir.

Danışmanlar Kurulu'nun görevi, Adnan Menderes'in başbakanlığının bitimi ile sona ermiştir. Adnan Menderes dönemi boyunca meydanlar oluşturmak, bulvarlar yapmak amacıyla 7289 tarihî bina yıkılmıştır. Bu planlama hareketlerinin doğal bir sonucu olarak birçok insan taşınmak zorunda kalmış, bir gecekondu bölgesi olan Gültepe'ye yerleşmiştir.

Sanayi gelişimi 1960'larda Maslak ve Ayazağa'ya yayılmıştır. Bu bölge desantralize olan sanayi ve yeni kurulan şirketler için bir odak noktası olmuştur. Endüstrinin gelişimi Maslak ve özellikle Ayazağa'da geniş gecekondu alanlarının oluşmasına neden olmuştur.

Büyükdere-Maslak aksının bir sonraki ve çok önemli gelişimi, 1973'te Boğaziçi Köprüsü'nün ve çevre yolunun inşasıyla olmuştur. Boğaziçi Köprüsü ve çevre

yollarının inşası, metropolitan alanda zaman ve uzaklık kavramlarını önemli ölçüde değiştirmiş ve kuzeye doğru olan kentsel gelişimi desteklemiştir. Bu gelişmelerle Büyükdere Caddesi, finans, sigortacılık, holding merkezleri gibi MİA aktivitelerini çekmeye başlamıştır. Böylece kentin Eminönü ve Karaköy üzerine kurulu tek merkezli yapısı değişime uğramıştır.



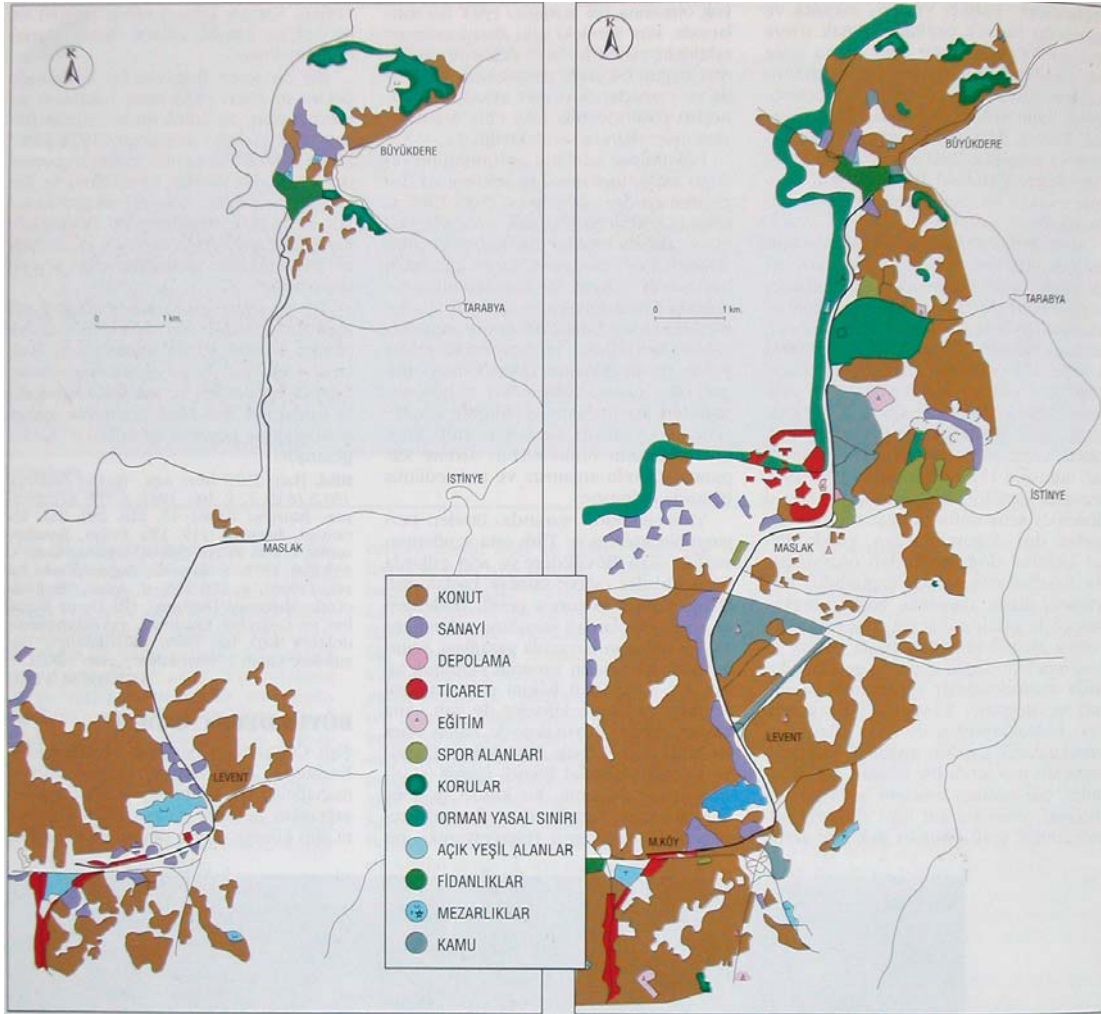
Şekil 4.38. Yol dokusunun 1954'ten 2006'ya değişimi

İMP ve Kentsel Tasarım Merkezi

Nazım Plan Bürosu'nun en önemli kararlarından biri kentin kuzeyinde önemli bir alanın orduya ayrılmasıdır. Ayazağa'da büyük bir alanın askeri alan olarak ayrılması ile askerî bölge büyümüştür ve kentin kuzeyi soğuk savaşın sonuna kadar bir güvenlik şeridi olarak görülmüştür. Bu politika 1970'lerin sonunda hafiflemiştir ve Nazım Plan Bürosu'nun talebi üzerine 1979'da ordu kuzeydeki bazı bölgeleri terk etmiştir. 1983'ten itibaren, özellikle de soğuk savaşın bitiminden sonra bu savunma politikası tamamen değişmiş ve askeriye kuzeydeki birçok bölgeden çekilme kararı almıştır. Askeriyenin kentin kuzeyinden çekilmesi Maslak – Ayazağa bölgesinin gelişimini tıpkı kuzeydeki diğer alanlar gibi hızlandırmıştır. Maslak ve Ayazağa'daki terk edilen alanlar sanayi bölgeleri olarak gelişmiştir.

Büyükdere - Maslak aksı için önemli bir dönüşüm de 1976 imar planı çalışmalarında yaşanmıştır. Nazım Plan Bürosu'nun tüp geçit önerisine karşın ikinci Boğaz Köprüsü'nün inşa edilmesi aksın gelişimini önemli biçimde teşvik etmiştir. Bu dönemde iki önemli gelişme aksın yüksek yapılar için cazip hale geldiğini

göstermektedir: Birincisi Boğaziçi Köprüsü'nün inşası ve ikinci Boğaz Köprüsü tartışmaları, ikincisi ise askeriye'nin kentin kuzeyinden çekilmesidir.



Şekil 4.39. Arazi kullanımının 1965'ten 1989'a değişimi

İMP ve Kentsel Tasarım Merkezi

1970'lerin sonunda MİA aktiviteleri Esentepe – Zincirlikuyu'ya ulaşmıştır. Zincirlikuyu ile ikinci çevre yolu arasındaki alt bölgede, aksın batı tarafında güneyde büyük endüstriler, kuzeyde küçük endüstriler yer almaktadır ve bu sanayi bölgelerinin arkalarında gecekondular yerleşimleri bulunmaktadır. Aksın doğu tarafında lüks konut yerleşimleri yer almıştır.

1980'lere kadar bir sanayi bölgesi görünümünde olan aks, bu tarihlerde, küreselleşme söyleminin ortaya çıkması ve İstanbul'un küresel kent yarışına sokulması sürecinde sanayi aksından, uluslararası iş merkezine dönüşmeye başlamıştır. Aksın merkezi iş alanına dönüşüm süreci, hem yerel hem de merkezi hükümetin 1984'ten itibaren izledikleri politikalar ışığında olmuştur. Küresel kent söylemi doğrultusunda İstanbul'un bir finans merkezine olan ihtiyacı, büyük sermaye

gruplarının baskıları ile finans merkezinin konumu olarak Büyükdere – Maslak aksının seçilmesine neden olmuştur.

Büyükdere – Maslak aksı, kent tarihinde hiçbir zaman önemli bir kentsel proje alanı olarak değerlendirilmemekle beraber İstanbul’un mekansal dönüşümünde büyük öneme sahiptir. Aks, günümüzde İstanbul’un ‘Merkezî İş Alanı’ konumundadır.

Aksın merkezî iş alanına dönüşüm süreci içerisinde, 1980’lerden sonra, yönetim merkezlerini burada inşa etmeyi ilk talep eden kuruluşlar, Sabancı Holding, İş Bankası, Garanti Bankası, Tatlıcılar Holding, Alarko Holding ve Merkez Bankası olmuştur.



Şekil 4.40. Garanti Bankası Genel Merkezi
www.skyscraperlife.com



Şekil 4.41. Türkiye İş Bankası Genel Merkezi
www.skyscraperlife.com

Aks üzerindeki plansız ve kendiliğinden olan gelişme, yüksek yapıların kent mekanına getirebileceği muhtemel olumsuzluklar olan; kentsel altyapı sistemlerini aşırı yükleme, kent merkezinde yoğunluk arttırma, az ve değerli olan arsada spekülasyon artışına sebep olma ve tekil birer tasarım nesnesi olarak görülmeleri yüzünden kent bütününe sosyo – kültürel ve fiziksel olarak negatif etki etme başlıklarının tamamına sahiptir.

Yaklaşık 6 km. uzunluğa sahip olan aks, yüksek yapıların halihazırda yoğunlaştığı bölgeler bakımından ikiye ayrılmaktadır. Bunlardan ilki; aynı zamanda aks üzerindeki ilk yüksek yapılardan biri olan Karayolları Binası ile başlayıp 4. Levent’teki İETT garajına kadar olan alandır.

Metrocity ve Kanyon, karma kullanımlı (alışveriş merkezi, ofis, konut) yapılarıyla alana kentsel anlamda bir canlılık getirmektedirler. Ancak bu canlılık yaya ulaşım akslarındaki yetersizlikten dolayı yalnızca kendi arazileri üstünde kalmakta, bir diğer alanla bağ kuramamaktadır. Bunun yanında, bu iki yüksek yapıya araç giriş

çıkışlarının çözümlenmemiş olması, düzensiz otobüs ve dolmuş durakları, otopark alanının yetersizliği, Büyükdere Caddesi üzerindeki trafik yükünü arttırmaktadır.

Aksın bu bölgesinde Yapı Kredi Plaza, HSBC, Sabancı Center, Türkiye İş Bankası Genel Merkezi, Tekfen Tower, Garanti Bankası Genel Merkezi binaları yüksek yapılar olarak yer almaktadır. Bu yapıların hemen hemen tamamında kamunun kullanımına açık bir işlev bulunmasına rağmen bunların verimli kullanımı, yaya ulaşımının zorluğu nedeniyle mümkün olmamaktadır.

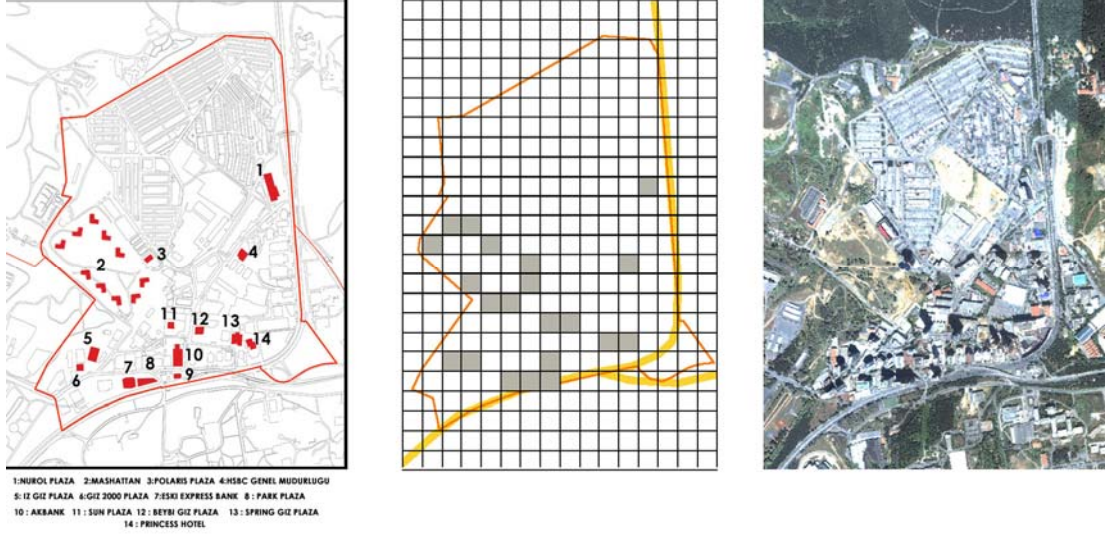


Şekil 4.42. Zincirlikuyu – 4. Levent hattında yüksek yapıların yoğunlaştığı alanlar

Aksın bu bölümünde yüksek yapı yatırımları, herhangi bir bütünsel gelişme planından bağımsız olarak devam etmektedir. Bunlar arasında Roche, Deva Holding ve Novartis firmalarının genel merkezleri, ‘Levent Loft’ toplu konutu, Renault Mais Genel Müdürlüğü ve Merkez Bankası binaları bulunmaktadır.

Büyükdere – Maslak aksı üzerinde yüksek yapıların yoğun olarak bulunduğu ikinci bölge 4. Levent’ten İTÜ kampüsüne kadar olan alandır. Yakın çevresinde yaya devamlılığını sağlayacak ticari işlev potansiyelini (alışveriş merkezi, kafe ve restoranlar) barındıran bölge, yüksek yapıların buldukları bağlamla ilişkilerini koparmalarından dolayı bu kentsel birlikteliğe kavuşamamaktadır.

Büyükdere Caddesi yükünü hafifletecek ikincil yollarla beslenmediğinden ve yeni yapılan yüksek binalar kentin mevcut ulaşım altyapısına eklenmediğinden, trafik bu bölgede de tıkanmaktadır.



Şekil 4.43. 4. Levent – Maslak hattında yüksek yapıların yoğunlaştığı alanlar

Yüksek yapıların kent mekanına olumlu katkılarından biri benzer yoğunluktaki az katlı bir yerleşmeye oranla toprak kotunda daha az yer kaplamasıdır. Böylelikle yapının yükselmesinden kazanılan bu alan kamuya ve yeşile ayrılabilir. Ancak bu yaklaşım Büyükdere – Maslak aksında olduğu gibi, yeşile ve kamuya alan kazandırmak yerine, kamuya ayrılabilir alanların kentin nefes almasını sağlayan noktaların birer birer yüksek yapılaşmaya açılması şeklinde tezahür etmemelidir.



Şekil 4.44. Büyükdere – Maslak aksında yüksek yapılar

İMP ve Kentsel Tasarım Merkezi

Dünyadaki yüksek yapıların gerçekleştirildiği kentsel proje alanlarıyla karşılaştırıldığında yüzölçümü olarak çok büyük kalan Büyükdere – Maslak aksı ve bu aksdaki yüksek yapılar, ancak kent bütünü için hazırlanacak altyapı ve üstyapı çözümlerinin içinde yer alırsa kent ve kentli için birtakım olumlu katkılar getirebilecektir.

5. SONUÇ

Yüksek yapılar beraberinde getirdikleri sorunları ve potansiyelleriyle içinde bulunduğumuz yüzyılın toplumsal ve ekonomik gerçekleridir. Ortaya çıkış nedenleri, demografik değişimler, teknolojik gelişmeler, prestij ihtiyacı veya ekonomik gereklilikler olabilen yüksek yapılarla ilgili olarak her kentin kendine özgü bir yaklaşımı bulunmaktadır. Çünkü sayılan parametrelerin tamamı bir kentten diğerine farklılık gösterebilmektedir.

Yüksek yapılara ilişkin sınırlandırmaların gerekliliği, özellikle şehircilik ve mimarî miras açısından güçlü olan kentlerde önemli bir olgudur. Yeni yerleşmelerdeki yüksek yapı politikaları tasarım sistemiyle beraber geliştirilmelidir. Burada önemli olan durum ise mevcut ve gelişmekte olan kentlerdeki düzenlemelerdir.

Yüksek bina tipolojisinin ortaya çıktığı Amerika Birleşik Devletleri bu türden denetleme ve düzenlemelerin kullanıldığı ilk ülkedir. Zaman içerisinde yatırımcıların baskısı sonucu ve onların lehine bazı değişiklikler yapılsa da kent yönetimi kamu yararı gözeterek ve kentsel çevrenin mevcut kalitesini koruyarak bu kontrollerini sürdürmektedir.

Şehircilik geçmişi ve kentleşme kültürü köklü olan İngiltere ise başkent Londra'nın yüksek yapılar bakımından bölgelere ayrılması yoluyla bu gelişmeyi kontrol etmektedir. Bunu da tarihî kent merkezinden yüksek yapıları tamamen çıkararak değil, o alandaki korunması gerekli görülen eserlere ve bölgelere olan etkilerini kontrol ederek yapmaktadır.

Avrupa'nın diğer ülkelerinde olduğu gibi Hollanda'nın tarihî kent merkezlerinde de yüksek yapı oluşumları yasaklanmıştır. Bu türdeki yapıların gerçekleştirilmesine izin verilen alanlarda ise öncelik binanın yüksekliğine ve mimarisine değil insan – bina – çevre ilişkisine verilmektedir. Topraklarını denizden ödünç almış bulunan ülkede, yüksek yapıların birden çok fonksiyonu bünyesinde barındırması teşvik edilmektedir.

Ele alınan kentlere ilişkin değerlendirmeler bir sonraki sayfada yer alan Çizelge 5.1'de 'Tarihî Kent Merkezinin Etkisi', 'Koruma Politikalarının Yönlendirmesi', 'Tasarım Rehberlerinin Yönlendirmesi' ve 'Yatırımcının İstekleri' başlıkları altında karşılaştırılmıştır.

Çizelge 5.1. Yüksek yapı politikalarının karşılaştırılması

	Tarihî Kent Merkezinin Etkisi	Koruma Politikalarının Yönlendirmesi	Tasarım Rehberlerinin Yönlendirmesi	Yatırımcının İstekleri
New York	Kentin belirgin bir tarihi çekirdeği olmaması nedeniyle şehre ilişkin tarihsel belleği yüksek yapılar oluşturmaktadır.	Tarihi merkezin olmaması korumaya ilişkin politikaları tekil yapı ölçeğinde sınırlamaktadır.	Tasarım rehberleri fiziksel çevre kontrolleri ve mikroklima bağlamında ele alınmaktadır.	Kentin yapı politikaları yatırımcı istekleri doğrultusunda yönlendirilmektedir.
San Francisco	Kentin belirgin bir tarihi çekirdeği olmamasına karşın özgün ve güçlü topoğrafyası yeni yapılaşmaları yönlendirmiştir.	Tarihi merkezin olmaması korumaya ilişkin politikaları topoğrafya ile sınırlamaktadır.	Tasarım rehberleri yüksek yapıların kent merkezinde konumlanmasını sağlayarak homojen bir dağılım sağlamaktadır.	Kent merkezi ulaşılabilirliği ve prestij alanı olması nedeniyle yatırımcılar için çekim alanı oluşturmaktadır.
Londra	Tarihi kent merkezinin karakteristik yapısı yüksek yapılaşmanın dışlanmasına neden olmamıştır.	Tarihi çekirdeğin karakteristik yapısı korunarak yüksek yapılar gerçekleştirilmektedir.	Koruma zonları oluşturularak tarihi kent merkezinde yüksek yapılaşma denetim altına alınmaktadır.	Merkezin köklü tarihinden kaynaklanan çekiciliği yeni yapılaşma ile yatırımcıların ilgisini çekmektedir.
Rotterdam	Tarihi kent merkezini Savaş nedeniyle kaybeden kent, yeni kentsel imajını yüksek yapılar üzerinden tanımlamıştır.	Tarihi merkezin olmaması nedeniyle korumaya ilişkin politikaları mevcut değildir.	Kent içinde yapı yüksekliğine ilişkin zonların bulunması ile birlikte tekil yapı ölçeğinde kent imajını belirleyecek tasarımlar belirli ölçüde serbest bırakılmaktadır.	Dünya kenti olma yarışında özgün mimari yaklaşımları teşvik etmesi nedeniyle özellikle uluslararası yatırımcılar için çekici bir alan oluşturmaktadır.
Amsterdam	Kentsel imajını tarihi kent merkezi üzerinden değerlendiren şehir yüksek yapılaşmayı bu alan dışında tutmaktadır.	Kentin kimliğini doğrudan tanımlayan tarihi çekirdek kesin kurullarla korunmaktadır.	Kentin yeni gelişme alanları zonlar olarak tanımlanmakta ve yüksek yapılar bu bağlamda ele alınmaktadır.	Yüksek yapılaşmaların gerçekleştirildiği alanlarda tasarım yatırımcılar tarafından kamu kullanımı gözetilerek karma işlevlendirme üzerinden gerçekleştirilmektedir.
İstanbul	Tarihi kent merkezinin güçlü karakteri kentin özellikli topoğrafyası ile birleşerek güçlü bir kimlik oluşturmaktadır.	Tarihi kent merkezi kentsel peyzajı korumaya çalışan koruma kanunları bulunmakla birlikte yeterli ölçüde uygulanamamaktadır.	Kentin doğal, mimari mirasını ve silüetini korumaya yönelik yönetmelikler bulunmakla birlikte doğrudan yüksek yapıları bağlayan politikalar yoktur.	Yatırımcıların isteği doğrultusunda yüksek yapı uygulamaları için var olan yönetmelik ve planlar esnetilmektedir.

Çağdaş Türkiye'nin vizyon kenti durumunda bulunan İstanbul'da, modern dünyanın bu yapı tipolojisiyle ilgili herhangi bir politika geliştirilmemiştir. Mevcut uygulamalar, imar planı tadilatları, yoğunluk arttırmaları yapılarak gerçekleştirilmektedir. Bütüncül bir yaklaşım / kent vizyonu geliştirilmediği için arka arkaya gelen parçacıl müdahaleler kentin silüetini şekillendirmektedir.

Salt imar planlarının, büyük yatırımların yapılmasına uygun olmamasıyla açıklanamayacak olan bu durum yapılaşma politikalarının çağdaşlaştırılması, kentin koşullarına uyacak yaklaşımlar geliştirilmesiyle aşılabilecektir.

Ülkenin içinde bulunduğu koşullar nedeni ile yabancı sermaye akışının görece olarak yüksek olduğu bu dönemde; hem ülke içinden hem de ülke dışından yapılmak istenilen yatırımların büyük oranla finans sektörüne olduğu görülmektedir.

Ancak bu sektörlerin talep ettikleri bina tipi olan yüksek yapıların yönlendirilmesi diğer bir deyişle bu sektörlerin mekansal gelişimleri için bir politika oluşturulması gerekmektedir. Eğer bu girişim başlatılmaz ise geç kalınmış olacak, İstanbul'un tarihî kimliğinde çok önemli yer tutan bakı noktaları, silüetler daha çok zarar görecektir ve İstanbul kentsel belleğini oluşturan değerlerini kaybedecektir.

İstanbul özelinde yüksek yapılar için yer seçim kararı alınırken kenti ve kentliyi etkileyen şu kriterlerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir:

- Kent tarihi ve belleğinde önemli bir yer tutan kentsel silüet, korunması gerekli mimarî öğeler, kültürel kimlik gibi değerler dikkate alınmalıdır.
- Yer seçim kararlarında üçüncü boyutun kent silüetine etkisi, yatay ve dikey boyutları ile yakın çevre bütünleşme sorunları ele alınmalıdır.
- Yüksek yapının veya yapı grubunun bulunduğu alana getireceği trafik yükü ve ulaşım problemi çözümlenmelidir.
- Gerekli olan altyapı (su, kanalizasyon, elektrik, internet) çözümü kent bütününde ele alınmalı, bu tür binaların geleceği alanların sorunları bütünün bir parçası olarak çözümlenmelidir.
- Yüksek yapılar için kullanıcı yoğunluğu, kullanım sıklığı ve yüksek yapıların işlevi yer seçiminde önemli bir rol oynamalıdır.

Ekonomi ve finans merkezi olan her dünya metropolünde olduğu gibi İstanbul'da da yüksek yapılara ihtiyaç vardır. Ancak bu yapılaşmanın kontrol altına alınarak, belirli bir kent planı stratejisi doğrultusunda, kente zarar değil yarar sağlayacak ve estetik katacak yüksek yapılar tasarlanmalıdır. Düşey etkileri nedeniyle buldukları alana gölge atan yüksek yapıların oluşturduğu bu kentsel mekanlar kentsel iç peyzaj alanları olarak değerlendirilmeli ve bu alanların sürekliliği sağlanmalıdır.

KAYNAKÇA

- Altın, E.** (ed.), 2003, *Amsterdam 1900-2000*, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.
- Altın, E.** (ed.), 2003, *Ankara 1900-2003*, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.
- Altın, E.** (ed.), 2003, *İstanbul 1950-2003*, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.
- Altınsay, B.**, 2003, Şehrin Meşrebi Havaî, Binaları Hafif: Londra 1990+, *Londra 1980-2000*, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.
- Aluvihare, R.**, 2004, Het Zuidplein, *PlanAmsterdam No. 4*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Avcıoğlu, G.**, 2001, Yüksel ki Yerin Bu Değildir, *domus m*, 12, 51-55.
- Ayran, N.**, 1989, Yüksek Yapıların İstanbul Merkezî Gelişme Alanlarında Konumlandırma Sorunları, *Yüksek Binalar 1. Ulusal Sempozyumu*, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Aytıs, S.**, 1996, Yüksek Binaların Yapım Kriterleri ve Bu Kriterlerin İstanbul'dan Dört Örnek Üzerinde Analizi, *Doktora Tezi*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bal, C.**, 2007, Yüksek Binalarda Teknoloji, Malzeme ve Taşıyıcı Sistemler, *mimar.ist*, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi, İstanbul.
- Bayır, L.**, 1988, Türkiye'de Yüksek Binaların Başlangıç ve Gelişmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bilgin, İ.**, 2004, İstanbul'un Değişimi ve Yönetimi, *mimarlık*, 316, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.
- Ciravoğlu, A.**, 2007, Yüksek Yapılar ve İzdüşümleri. Ekonomi, Toplum ve Çevre, *mimar.ist*, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi, İstanbul.
- Eren, Ç.**, 2007, Yüksek Binalar ve İstanbul, *mimar.ist*, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi, İstanbul.
- Eren, Ç.**, 2004, Yüksek Binaların Bölgesel Uygulamaları İçin Kent Yaşamının Kalitesini Yükseltmeye Yönelik Bir Değerlendirme Modeli Önerisi, *İTÜ Bilimsel Araştırma Projesi*, İTÜ, İstanbul.
- Geldof, C. And Wien H.**, 2004, Mahler 4: Wonen en werken in hert hart van Zuidas, *PlanAmsterdam No. 6*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam**, 1998, De Infrastructuurbundel, *Masterplan Zuidas*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.

- Gieling, S.**, 2006, Stadsvorm Amsterdam, *PlanAmsterdam No. 1*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Greater London Authority**, 2004, The London Plan: Spatial Development Strategy of Greater London, Eastbury Partnership, London.
- Güç, O.N.**, 1988, Çevre Bütünü İçinde Yüksek Yapılanma İlkeleri ve Örnekler Üzerinde İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Hasol, D.**, 2007, Yüksek, Daha Yüksek, En Yüksek, *mimar.ist*, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi, İstanbul.
- Ilca Erzene, Ş.**, 1991, İstanbul Yerleşme Alanı İçinde Görülen Arazi Kullanım Kararları Ve Yüksek Yapılarla İlgili Alan Tahsislerinin Değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kabarık, Y.**, İstanbul'da Yüksek Binalar ve Beşiktaş – Levent – Maslak Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Karaman, A.**, 1989, Kentsel Peyzaj İçinde Yüksek Yapı Tasarım İlkeleri: İstanbul üzerinde Gözlemler, *Yüksek Binalar 1. Ulusal Sempozyumu*, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Karaman, A.**, 1988, Kentsel Tasarımda Biçimleme İlkeleri, *Yapı*, s:79, YEM, İstanbul.
- Karaman, A.**, 1989, Kentsel Peyzaj, *Yapı*, s:89, YEM, İstanbul.
- Klerks, J.**, 2000, High-rise is a Must, *Magazine the Slender City 4*, Rotterdam Skyscrapers Foundation, Rotterdam.
- Klerks, J.**, 2004, High above Rotterdam: Living Spectacularly, *Magazine the Slender City 5*, Rotterdam Skyscrapers Foundation, Rotterdam.
- Kloos, M.**, 1995, *Amsterdam's High-Rise: Considerations, Problems and Realizations*, ARCAM, Amsterdam.
- Koehler, M.**, (ed.), 2005, *Exploring the Public City: Urbanising the Suburb*, Hogeschool van Amsterdam, Amsterdam.
- Kuban, D.**, 2002, *Mies van der Rohe ve Gökdelen*, Boyut Kitapları, İstanbul.
- Kunzmann, K. and Reid, K.**, 2003, Stad en Bestuur, *PlanAmsterdam No. 8*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Maandag, B.**, 2001, *Rotterdam Hoogbouwstad*, Rotterdam City Department of Town Planning and Housing, Rotterdam.

- Made, H. v.d.**, 2004, Het Oosterdokseiland, *PlanAmsterdam No. 5*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Physical Planning Department**, 2003, *Planning Amsterdam: Scenarios for urban development*, NAI Publisers, Rotterdam.
- Şencan, S.** (ed.), 1991, *İstanbul'un Geleceği ve Gökdelenler*, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.
- Öke, A.**, 1989, Dünyada ve Türkiye'de Yüksek Yapıların Gelişimi, *Yapı*, s:89, YEM, İstanbul.
- Ökem, S.**, 2007, Yükseklik Korkusu, *mimar.ist*, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi, İstanbul.
- Özaydın, G. ve Diğ.,** 1989, Yüksek Binaların Kent Silüetinde Algılanma Sorunları, *Yüksek Binalar 1. Ulusal Sempozyumu*, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Özdeş, G.**, 1989, *Yüksek Binalar 1. Ulusal Sempozyumu*, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Özer, B.**, 1991, Planlamada Yüksek Yapıların Kent Üzerindeki Etkileri ve İstanbul Örneği, *Lisans Bitirme Ödevi*, MSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Peters, M.**, 2004, Hoogbouw in Amsterdam, *PlanAmsterdam No. 1*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Projectbureau Zuidas**, 2006, Zuidasdok, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Projectbureau Zuidas**, 2004, Visie Zuidas: Stand van Zaken, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Rocco, R.**, 2006, An Urban Geography of Globalisation: New Corporate Centralities in the Age of Hyper Connectivity, *42nd IsoCaRP Congres*.
- Salet, W. and Majoor, S.** (eds), 2005, *Amsterdam Zuidas: European Space*, 010 Publishers, Rotterdam.
- Tanyeli, U.** (ed.), 2003, *New York 1990 - 2003*, Boyut yayın grubu, İstanbul.
- Terwindt, C.**, 2004, *Multiple and Intensive Use of Space in the City*, Lecture in Institute of Architecture and Civil Engineering at Hogeschool van Amsterdam, Amsterdam.
- Torcu, K.**, 2004, İstanbul'da Yeni Mekansal Oluşumlar: Beşiktaş-Maslak Eksenini, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Uran, Ş.**, 1999, Edirne Kent Planlama Sürecinde, Yapılanmada Yükseklik Politikaları ve Kent Tasarımı Açısından Bir Değerlendirme, *Yüksek Lisans Tezi*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Vermeulen, P.**, 2005, Amsterdam in de Randstad, *PlanAmsterdam No. 7/8*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Wells, M.**, 2005, *Skyscrapers: Structure and Design*, Laurence King Publishing, London.
- Yusoff, N.**, 1986, *Tall Buildings of the World*, Council on Tall Buildings and Urban Habitat, Pennsylvania
- Yüksel, G.**, 1979, Kentsel Tasarımda Boyutlandırma Ölçütleri ve Ülkemiz İçin Geniş Kapsamlı Bir Model Önerisi, *Doktora Tezi*, DGSA, İstanbul
- Zuidkerk Information Center**, 2005, *Big Projects Space Building and Housing*, Spinhex en Industrie, Amsterdam.
- Zuidas Projectbureau**, 2005, *Zuidas Amsterdam*, Macdonald / SSN, Nijmegen.

INTERNET

- URL1**, <http://www.izmir.bel.tr/StandartPages.asp?menuID=1473&MenuName=yüks ek%20yapı%20yönetmeliği>
- URL-2**, www.ibb.gov.tr
- URL-3**, www.ibb.gov.tr
- URL-4**, <http://en.wikipedia.org/wiki/Skyscraper>
- URL-5**, www.allaboutskscrapers.com
- URL-6**, <http://www.theelevatormuseum.org/timeline.htm>
- URL-7**, <http://skyscraperpage.com/diagrams/>
- URL-8**, www.ci.sf.ca.us
- URL-9**, <http://www.die.gov.tr/konularr/nufusSayimi.htm>
- URL-10**, <http://www.rotterdamhighrise.nl/>
- URL-11**, <http://home.planet.nl/~stee8329/planning/kopvanzuid.html>
- URL-12**, <http://www.skyscrapercity.info/200.php?id=4&country=NL&limit=0>
- URL-13**, <http://www.die.gov.tr/konularr/nufusSayimi.htm>

www.kopvanzuid.info

www.rotterdamhighrise.nl

www.emporis.com

www.ctbuh.org

www.egghof.com

www.skyscrapercity.info

www.skyscraperlife.com

www.skyscraperpage.com

www.iamsterdam.nl



www.zuidas.nl

www.skylinecity.info

EKLER

EK 1. Dünyanın en yüksek 30 binası

www.emporis.com

Bina Adı	Şehir	Yükseklik	Kat	Sene
1. Taipei 101	 Taipei	509 m	1,671 ft	101 2004
2. Shanghai World Financial .. *	 Shanghai	492 m	1,614 ft	101 2008
3. Petronas Tower 1	 Kuala Lumpur	452 m	1,483 ft	88 1998
4. Petronas Tower 2	 Kuala Lumpur	452 m	1,483 ft	88 1998
5. Sears Tower	 Chicago	442 m	1,451 ft	108 1974
6. Jin Mao Tower	 Shanghai	421 m	1,380 ft	88 1999
7. Two International Finance..	 Hong Kong	415 m	1,362 ft	88 2003
8. CITIC Plaza	 Guangzhou	391 m	1,283 ft	80 1997
9. Shun Hing Square	 Shenzhen	384 m	1,260 ft	69 1996
10. Empire State Building	 New York City	381 m	1,250 ft	102 1931
11. Central Plaza	 Hong Kong	374 m	1,227 ft	78 1992
12. Bank of China Tower	 Hong Kong	367 m	1,205 ft	70 1990
13. Bank of America Tower *	 New York City	366 m	1,200 ft	54 2008
14. Emirates Office Tower	 Dubai	355 m	1,163 ft	54 2000
15. Tuntex Sky Tower	 Kaohsiung	348 m	1,140 ft	85 1997
16. Aon Center	 Chicago	346 m	1,136 ft	83 1973
17. The Center	 Hong Kong	346 m	1,135 ft	73 1998
18. John Hancock Center	 Chicago	344 m	1,127 ft	100 1969
19. Rose Tower	 Dubai	333 m	1,093 ft	72 2007
20. Shimao International Plaz..	 Shanghai	333 m	1,093 ft	60 2006
21. Minsheng Bank Building	 Wuhan	331 m	1,087 ft	68 2007
22. Ryugyong Hotel	 Pyongyang	330 m	1,083 ft	105 1992
23. Q1 Tower	 Gold Coast City	323 m	1,058 ft	78 2005
24. Burj Al Arab	 Dubai	321 m	1,053 ft	60 1999
25. Chrysler Building	 New York City	319 m	1,046 ft	77 1930
26. Nina Tower I	 Hong Kong	319 m	1,046 ft	80 2007
27. New York Times Tower	 New York City	319 m	1,046 ft	52 2007
28. Bank of America Plaza	 Atlanta	312 m	1,023 ft	55 1992
29. US Bank Tower	 Los Angeles	310 m	1,018 ft	73 1989
30. Menara Telekom	 Kuala Lumpur	310 m	1,017 ft	55 2001

EK 2. İstanbul'un en yüksek 30 binası

www.emporis.com

	Yükseklik	Kat Sayısı	Tamamlandığı Tarih
Isbank Tower 1	181 m	52	2000
Sisli Plaza	170 m	46	2007
Tekstilkent Plaza 1	168 m	44	2000
Tekstilkent Plaza 2	168 m	44	2000
Akbank Tower [Sabanci Center]	158 m	39	1993
Süzer Plaza Ritz-Carlton	154 m	34	1998
Polat Tower Residence	153 m	40	2001
Sun Plaza	147 m	38	2005
TAT Tower 1	143 m	34	2000
TAT Tower 2	143 m	34	2000
Metrocity Millennium 1 [Metrocity]	143 m	31	2000
Metrocity Millennium 2 [Metrocity]	143 m	35	2000
Metrocity Millennium 3 [Metrocity]	143 m	35	2000
Sabanci Center 2 [Sabanci Center]	140 m	34	1993
Sisli Elit Residence	140 m	35	2000
Beybi GIZ Plaza	136 m	34	1996
Kaya Ramada Plaza Hotel	130 m	32	2002
Bank Ekspres Tower	125 m	27	1999
Garanti Bank Headquarters	122 m	22	2002
Zorlu Plaza	121 m	30	1999
Polaris Plaza	120 m	28	1998
Yapi Kredi Bankası genel merkezi	120 m	25	1999
Selenium Residence	120 m	30	2004
Kozyatagi Business Center	119 m	30	2003
Istanbul Canyon 1 [Kanyon]	118 m	30	2006
Isbank Tower 2 [Is Bankasi Towers]	118 m	36	2000
Isbank Tower 3 [Is Bankasi Towers]	118 m	36	2000
Tekfen Tower	118 m	28	2003
Maya Tower 1 [Maya Center]	110 m	30	1992

ÖZGEÇMİŞ

1978 Antalya doğumludur. İlk ve orta öğrenimini Antalya'da tamamladıktan sonra 2004 senesinde Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nden mezun oldu. Aynı yıl içerisinde Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kentsel Tasarım Bilim Dalı'nda lisansüstü eğitime başladı. 1999 – 2004 yılları arasında mimarlık bürolarında çalıştıktan sonra 2004 yılı Aralık ayında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde Araştırma Görevlisi kadrosunda akademik kariyerine başladı. Halen aynı bölümde çalışmalarını sürdürmektedir.