

**YOĞUNLAŞAN KENT VE YAŞAMINDA KAPASİTE ARAYIŞLARI
VE İSTANBUL'A BAKIŞ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Sevgi TÜRKKAN
(502031033)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 25 Aralık 2006
Tezin Savunulduğu Tarih : 30 Ocak 2007**

**Tez Danışmanı : Doç.Dr. Arda İNCEOĞLU
Diğer Jüri Üyeleri Prof.Dr. Murat GÜVENÇ (İ.B.Ü.)
Doç.Dr. Arzu ERDEM (İ.T.Ü.)**

OCAK 2007

ÖNSÖZ

Bu tez çalışması ile bir takım akademik “arayış”ların, “İstanbul”un kendine özgü “yoğunluk”ları içinde geçen gündelik yaşamımı daha da yoğunlaştırdığı, yaşam tempomu, yaşam deneyimimi “dönüştüren” ve kendi “kapasite”lerimi zenginleştirmeme aracı olan, üretken bir süreç yaşadığımı söyleyebilirim.

Bu sürecin öncesi ve boyunca, en yakın sırdaşlarım, meslektaşlarım ve varoluş sebeplerim olan, Mesude ve Reşat Türkkan’a, canım kardeşim, mentörüm Barış Türkkan’a, üzerimdeki özel emekleri ve varlıkları için tüm aileme, en az ailem kadar yakın dostlarıma, tezin gerçekleşebilmesi için ihtiyacım olan destek ve inancın kaynağı oldukları için sonsuz teşekkür ederim.

Değerli fikirleri, yol göstericiliği, sabrı ve moral desteği ile bu tezi gerçekleştirebilmemdeki motivasyonu sağlayan değerli danışmanım Arda İnceoğlu’na, ve jürime katılmayı kabul ederek çok değerli katkılarda bulunan hocalarım Arzu Erdem ve Murat Güvenç’e teşekkürü borç bilirim.

Ayrıca, özel olarak, kanatsız melekler, özel insanlar İlhan ve Orhan Güler’e, uyanık saatlerimin can yoldaşı ve çalışma azmimin yılmayan koruyucusu, kardeşim Burçin Yazgı’ya, ilgisi, içten desteği ve yapıcı eleştirileri ile Ersen Gürsel’e, bu süreçte yakınımda olan ve olamayan, her fırsatta “tez nasıl gidiyor?” diye sormaktan yılmayan, ben çalışırken bana harika yemekler hazırlayan özel dostlarıma, değerli çalışma arkadaşlarıma, tüm (hayat) hocalarıma, desteğini, inancını esirgemeyen herkese bu vesileyle en içten teşekkürlerimi sunarım.

...

“Mimarlığın işi ham malzemeler aracılığı ile duygusal ilişkiler kurmaktır. Mimarlık işlevsel gereksinimlerin ötesine uzanır. Düzenin tını, niyetlerin birliği[...]. Tutku, hareketsiz taştan drama yaratabilir.” Le Corbusier, 1920

Aralık 2006

Sevgi Türkkan

İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ	v
ÖZET	vii
SUMMARY	ix
1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Amacı	4
1.2. Araştırmanın Yöntemi	4
1.3. Araştırmanın Kapsamı	5
2. GÜNÜMÜZ KENT VE KENT YAŞAMINDA ARAYIŞLAR, KAVRAMLAR	7
2.1. "Yoğunlaşma" Kavramı	11
2.1.1 Kent ve Yoğunluk	11
2.1.2. Yoğunluk ve Geçmiş Deneyimler	14
2.1.3. Yoğunluğu Oluşturan Dinamikler	18
2.1.4. Yoğunluk ve Sürdürülebilirlik	18
2.1.5. Yoğunluk ve Gelecek	20
2.2. "Kapasite" Kavramı	22
2.2.1. Kapasite Kavramı, Tanımları ve Kullanımları	22
2.2.2. Kapasite, Mimarlık ve Kentler	26
2.2.3. Kapasite - Yoğunluk İlişkisi	28
2.3. İstanbul, "Yoğunluk" ve "Kapasite" Kavramları	30
2.3.1. İstanbul ve Büyüme	33
2.3.2. Yapı Alanı ve Yoğunluğu Belirleme Sistemi	38
2.3.3. Kaçak Yapılaşma ve İmar Afları	39
2.3.4. Yüksek Yapılar ve İstanbul	41
2.3.5. Kentsel Dönüşüm Projeleri	43
3. İSTANBUL'DA KAPASİTE ARTIŞ MODELLERİ KATALOĞU	46
4. SONUÇLAR VE TARTIŞMA	50
KAYNAKLAR	52

EKLER

55

ÖZGEÇMİŞ

74

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 2.1	Nüfus Değişimi..... 7
Şekil 2.2	Kentsel Nüfus..... 8
Şekil 2.3	Yaşayan Gezegen İndeksi..... 8
Şekil 2.4	Fosil Yakıtı Enerji Kullanımı..... 8
Şekil 2.5	Kentsel Nüfus ve Yapılaşmış Çevre ... 9
Şekil 2.6	Nüfus Artışı, Azalan Alan ve Kaynaklar Sonucu Zorunlu Yoğunlaşma..... 10
Şekil 2.7	“İstanbul delirtiyor”başlıklı gazete haberi (27.11.2005)..... 13
Şekil 2.8	Amerika, St. Louis’deki Pruitt-İgoe Konutlarının Dinamitle Yıkılışı, 1972..... 16
Şekil 2.9	Günümüz Kentlerinden Kent Peyzajı Çeşitlemeleri, 1989–1997.. 19
Şekil 2.10	Kapasite Artışı (Twins Tower Bridge, Klassnik, 2006)..... 22
Şekil 2.11	Archigram’ın Üç Projesi; Auto Environments, Capsule Home, Plug-in-city..... 27
Şekil 2.12	Şehrini Yaşa (Live Your City), MultimedyaProjesi, Banliyöleşmeye Karşı Kent İçi Kapasitelerin Artırımını Savunan Bir Öneri 29
Şekil 2.13	İstanbul’a Özgü Yoğun Kent Dokuları..... 31
Şekil 2.14	Kuşbakışı 34
Şekil 2.15	İstanbul Gökdelenleri 41
Şekil 3.1	Model - Katalog İlişkisi 47
Şekil 3.2	Katalog İçeriği ve Modellerin Başlıkları..... 48
Şekil 3.3	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri Kataloğu... 49
Şekil A.1	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:1..... 55
Şekil A.2	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:2..... 56
Şekil A.3	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:3..... 57
Şekil A.4	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:4..... 58
Şekil A.5	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:5..... 59
Şekil A.6	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:6..... 60
Şekil A.7	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:7..... 61
Şekil A.8	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:8..... 62

Şekil A.9	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:9.....	63
Şekil A.10	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:10.....	64
Şekil A.11	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:11.....	65
Şekil A.12	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:12.....	66
Şekil A.13	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:13.....	67
Şekil A.14	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:14.....	68
Şekil A.15	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:15.....	69
Şekil A.16	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:16.....	70
Şekil A.17	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:17.....	71
Şekil A.18	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:18.....	72
Şekil A.19	İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:19.....	73

YOĞUNLAŞAN KENT VE YAŞAMINDA KAPASİTE ARAYIŞLARI VE İSTANBUL'A BAKIŞ

ÖZET

Dünya nüfusunun ve kentleşme oranının durdurulamaz artışı, küresel dünyanın yeni ekonomik ve sosyal dengeleri, ekolojik ömrünün sonuna yaklaşan yerküre vb. etkenler, hem mevcut, hem de gelişmekte olan yerleşim biçimleri üzerinde büyük baskılara sebep olmaktadır. Bu baskılar sonucunda kenti oluşturan yapılar, sistemler ve süreçler zorunlu olarak dönüşümler geçirirken, meydana gelen kritik durumlara çözüm arayışları, “yoğunluk” ve “kapasite” kavramlarını kentsel söylemlerin ve gündemin önemli bir parçası haline getirmiştir. Birçok kent yoğunluk ve kapasite artışı ile başa çıkabilmek için özgün veya genel modeller ortaya koymuş, kendine özgü yöntemlerle mimari üretimlerle bu dönüşüm süreçlerini yönlendirmişlerdir.

9,8 milyonluk resmi nüfusu ile İstanbul son 50 yılda olağandışı bir büyüme göstererek benzer koşullardaki pek çok metropol gibi mevcut yapısal ve yaşamsal kapasitelerin artırılması konusunda yüz yüze gelmiştir. Artan kentsel ihtiyaçların karşılanması, özellikle kentsel yayılmaya alternatif olarak, mevcut dokuların mekansal boyutta daha da yoğunlaşmasıyla görünür hale gelirken gerek küresel ve gerek kendine özgü yöntemler, yaklaşımlar ve mimari üretim modellerini ortaya koymaktadır.

Bu tez araştırmasının amacı kentsel yoğunlaşma süreçlerinde meydana gelen zorunlu kapasite artışının İstanbul'daki gündelik hayat mekanlarında yapısal ve yaşamsal olarak hangi modellerle gerçekleştiğini tespit etmek ve bu sonuçlar üzerinden, mevcut durumlarla ilgili farkındalığı arttıracak, geçmiş süreçlerden çıkarımlar sağlayacak ve geleceğe yönelik öngörüler yapmaya imkan tanıyacak bir katalog oluşturmaktır. Bu katalog ile İstanbul'daki kentsel yoğunlaşma süreçlerine doğrudan yargılarda değil, çok yönlü tartışma ortamlarına altlık sağlayabilecek, çeşitlilikleri

ortaya koyan, gerektiğinde mimari üretimlere de rehberlik eden, tarafsız bir katalog aracılığıyla katkıda bulunulması hedeflenmiştir.

SEARCH FOR CAPACITY IN THE DENSIFYING URBAN FABRIC & LIFE, A CATALOG ON ISTANBUL

SUMMARY

Factors like increasing growth rates of world and urban population, changing economical and social values of the globalizing world, the ending ecological lifespan of the earth etc. have been causing a great pressure on the urban settlements. As a result of this pressure, urban structures, systems and processes have been going into deeper and compulsory changes, while the search for solutions to these critical issues have brought out the terms of “density” and “capacity” back into the urban discourses. Many cities have displayed original or world-wide models for spatial transformations to cope with this pressure.

Istanbul, with a 9,8 million official population, and a massive growth rate in the last 50 years, has also been facing the challenge to cope with increasing capacity needs, just like other metropolises under similar conditions. The satisfaction of increasing urban demands has become visible through the densification of the existing urban structures, as an alternative to urban sprawl, and led this transformation by unique or global methods, approaches or architectural productions.

The goal of this research is to document the models used in increasing the structural and vital capacities of the everyday life in Istanbul, and via this documentation, to form a catalog that would arouse awareness on the existing transformations, take out lessons from the past experiences and to enable us to make projections for the future. With this objective catalog, it is aimed to participate in the transformation processes of Istanbul by providing a database for the open discourses, displaying the multiplicities, and guidance if needed for future architectural & urban designs.

1. GİRİŞ

Dünya nüfusunun ve kentleşme oranının durdurulamaz artışı, değişen, küreselleşen dünyanın yeni ekonomik ve sosyal dengeleri, yerkürenin ekolojik ömrünün sonuna yaklaşıyor olması vb. etkenler, hem mevcut, hem de gelişmekte olan yerleşim biçimleri üzerinde büyük baskılara sebep olmaktadır.

2020 yılı itibariyle dünya nüfusunun %70 i kentlerde yaşıyor olacak; zaten 1978 ve 2000 arasında kentsel nüfus üç katına çıktı. Son yıllarda 144 milyon insan kentlerde iş aramak için kırsal bölgeyi terk ederken, 900 milyon çiftçinin 20 milyonu arazilerini kaybettiler (Baan ve diğerleri, 2006).

Dünya genelindeki bu tür baskılar sonucunda kentleri oluşturan yapılar, sistemler ve süreçler zorunlu olarak dönüşümler geçirirken, meydana gelen kritik durumlara yönelik çözüm arayışları önem kazanmaktadır. Büyüme ve artan taleplerle başa çıkabilmek için, kentsel yayılmanın (urban sprawl) yarattığı problemleri yinelemek yerine, mevcut kentsel sistemlerin ve dokularının verimliliğinin daha sağlıklı kentsel çevreleri oluşturabilmek adına artırılması yolunda alternatifler aranmakta, tartışılmaktadır. İşte bu arayışlar sonucunda, “yoğunluk” ve “kapasite” kavramları kentsel söylemlerin ve gündemin tekrar önemli bir parçası haline gelmiştir.

Azalan kaynaklar ve alanların kısıtlılığı sonucunda artan kapasite ihtiyacına karşılık, kentsel alanlarda hem yapısal hem de yaşamsal olarak yoğunlaşmak kaçınılmaz bir sonuç olarak ortaya çıkmaktadır. Başka bir deyişle, giderek yoğunlaşan kent dokusu ve yaşamına karşın yetersiz kalan kapasitelerin artması zorunluluğu gündeme gelmektedir. Birçok kent yoğunluk ve kapasite artışı ile başa çıkabilmek için özgün veya genel-geçer, çeşitli yöntemler, yaklaşımlar, stratejiler ortaya koymuş, kendi iç ve dış dinamikleri doğrultusunda, çeşitli ölçeklerdeki mimari üretimlerle bu dönüşüm süreçlerini yönlendirmişlerdir.

Demografik, coğrafik, ekolojik ve sosyo-kültürel öngörüler doğrultusunda gelecekte kent içi yaşam kapasitelerinin daha da arttırılmasının gündeme geleceği kabul edilebilir. Bu bağlamda mevcut işleyişin çeşitli yönleriyle incelenip gündemin parçası haline getirilmesi, böylelikle her ölçekteki kentsel üretim ve dönüşüm süreçlerini yeterli farkındalık ve ilgi ile beslenmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Bu gereklilik tüm dünyayı ilgilendirdiği gibi, özellikle de gelişmekte olan ülkelerden sahip olduğu insan gücü, doğal kaynaklar, statejik önemi, coğrafi ve kültürel konumu ile özgün bir duruma sahip olan Türkiye'yi de ilgilendirmektedir.

Türkiye'nin en büyük nüfuslu kenti olan İstanbul, bu baskıları en yoğun şekilde yaşayan, kendi dinamikleri doğrultusunda bu ihtiyaçları karşılayabilmek adına sürekli dönüşümler geçiren, hem ülkenin hem de bölgenin en büyük metropollerindedir.

9,8 milyonluk resmi nüfusu ile İstanbul son 50 yılda %900'lük, son 10 yılda %27lik olağandışı bir büyüme göstererek pek çok metropolde olduğu gibi mevcut yapısal ve yaşamsal kapasitelerin arttırılması konusunu acil olarak gündeme taşımıştır. Artan kentsel ihtiyaçların karşılanması, özellikle mevcut dokuların mekansal boyutta daha da yoğunlaşmasıyla görünür hale gelirken kapasitelerin yetersizliği durumlarına yönelik çözümler için arayış, yönelim ve yöntemler geliştirilmeye çalışılmaktadır.

Özellikle hukuki ve yönetsel sistemleri tam yerleşmemiş olan, ekonomik bağımsızlığını elde edebilme çabası ve gelişme sürecindeki bir ülkenin ekonomik başkenti olarak İstanbul, zengin sosyo-kültürel alışkanlıklar ve beklentiler çerçevesinde, ölçek, kapsam, süreç, biçim, organizasyon gibi açılardan farklılaşan, çok çeşitli bir dönüşüm modelleri yelpazesine sahiptir. Bu çeşitlilik ile kent ve kent yaşamı hızlı, sürekli ve devingen dönüşüm süreçlerini yaşamaktadır. Kentsel sistem ve süreçlerin değişkenliği ve kararsızlığı, yapısal dönüşümlerin biçimlenişini ve bu konudaki yaklaşımları doğrudan etkileyerek, olası çözümlerin çeşitliliğini arttırmaktadır.

Bahsettiğimiz dönüşüm çeşitlilikleri, onları meydana getiren sebeplerden kaynaklanabilir. Örneğin; temel barınma ihtiyaçlarını karşılayabilmek, doğrudan getirim elde etmek, konforu arttırabilmek veya büyümenin getirdiği zorunlu mekansal ihtiyaçlara cevap verebilme isteğinden kaynaklanabilir.

İhtiyaç, amaç ve kapsamlar, bu dönüşümleri ölçek olarak da çeşitlendirir; Tüm bir kentsel bölgeyi kapsayan, büyük finansmanlı kentsel dönüşüm projelerinden, yapı adalarındaki yasal veya kaçak eklere, imar aflarıyla apartmanlaştırılan gecekondulardan, sokaklardaki seyyar ticari birimlerin yarattığı yoğunluğa kadar çok çeşitli ölçeklerden söz edilebilir.

Yer ve kapasite arayışları çok çeşitli süreç ve organizasyonlarla da gerçekleşebilir; Örneğin merkezi yönetimler tarafından çeşitli pazarlıklar ve politik stratejilerle elde edilen bölgesel dönüşüm projeleri ve kentsel dönüşüm yasaları, kamusal alanlardaki insan yoğunluklarının alım gücü ve ihtiyaçlarına göre kendiliğinden organize olan, öbeklenmiş seyyar satış tezgahları, mülk sahiplerinin hukuki esnekliklerden ve idari zayıflıklardan faydalanarak zaman içinde kat çıkması, kapasite artışı ve beraberinde yoğunlaşmanın gerçekleştiği çeşitli süreç ve organizasyonlara örneklerdir.

Bu araştırmanın amacı bu dönüşümlerin tesbit edilerek, elde edilen örneklerin çeşitliliğinin (ölçek, kapsam, süreç, biçim, organizasyon vb. açılardan) sınıflandırılarak bir araya getirildiği ve dünyadaki benzer örnekleriyle karşılaştırıldığı bir kataloğa dönüştürülmesidir. Elde edilen bu katalogla, İstanbul kentsel yoğunlaşma süreçleri ve kapasite arttırım biçimlerine, doğrudan yargıda bulunarak değil, mevcut durumu ve çeşitlilikleri ortaya koyan, tarafsız bir katalog ile katkıda bulunulması amaçlanmaktadır. Bu katalog, çok yönlü tartışma ortamları için bir zemin hazırlarken, bu süreçte karşılaşılabilecek muhtemel tasarım problemleri için de altlık oluşturabilecektir.

İstanbul şehrinin gelecekteki yaşanabilirliği, artan taleplere karşılık kapasitesini (yeterliliğini) geliştirebiliyor olması ve bu gelişimin yaşam kalitesine olan katkıları ile belirlenecektir.

Araştırma, aşağıdaki sorular aracılığıyla günümüz kentleri ve İstanbul özelinde “yoğunlaşma” ve “kapasite” kavramları, dönüşüm süreçlerinin işleyişleri ve bunların kentteki mekansal karşılıklarını incelemek, anlamaya çalışmak ve tartışmaya açmayı amaçlamaktadır.

Bu sorular;

- Günümüz kentsel yaşam dinamikleri doğrultusunda “büyüme” ile başa çıkabilmenin alternatif yolları var mıdır?
- Kentsel yaşam dinamikleri içinde “kapasite” kavramı nasıl ele alınabilir?

- İstanbul'un tüm süregelen göç ve nüfus artışlarıyla başa çıkma yöntemleri nelerdir?
- Eğer bu dünya genelindeki bir dönüşüm süreciyse, genel-geçer modeller tanımlanabilir mi?
- Tanımlanamaz ise İstanbul'a özgü olan süreçlerin modelleri nelerdir?

1.1 Araştırmanın Amacı

Bu tez araştırmasının amacı kentsel yoğunlaşma süreçlerinde meydana gelen zorunlu kapasite artışının İstanbul'daki gündelik hayat mekanlarında yapısal ve yaşamsal olarak nasıl gerçekleştiğini tespit etmek ve bu sonuçlar üzerinden, mevcut durumlarla ilgili farkındalığı arttıracak, geçmiş süreçlerden çıkarımlar sağlayacak ve geleceğe yönelik öngörüler yapmaya imkan tanıyacak bir katalog oluşturabilmektir. Bunun için yapısal ve yaşamsal yoğunlaşmanın meydana geldiği ortamların incelenmesi, örneklem olarak seçilen İstanbul'dan belirlenen modellerin diğer dünya kentlerindeki modellerle karşılaştırılması ve böyle genel-geçer modellerin tanımlanıp tanımlanamayacağı gibi soruların tartışılması hedeflenmektedir.

Bu araştırmanın, İstanbul'daki kentsel yoğunlaşma süreçlerine katkısının, doğrudan yargılarda bulunmak yerine, çok yönlü tartışma ortamlarına altlık sağlayabilecek, çeşitlilikleri ortaya koyan, gerektiğinde mimari üretime de rehberlik eden, tarafsız bir katalog aracılığıyla yapılması amaçlanmıştır.

1.2 Araştırmanın Yöntemi

Araştırma yöntemi esas olarak kavramsal çerçevenin tanımlanması ve katalogun oluşturulması olarak 2 aşamadan oluşur.

Kavramsal çerçevenin oluşturulması için literatür araştırılması yapılmış, bu konuda yazılmış kitap ve makaleler taranmış, seçilen kavramlarla ilgili etimolojik araştırma yapılmıştır. Bulunan veriler seçilen başlıklar kapsamında bir araya getirilerek derlenmiştir.

Katalogun oluşturulması aşaması ise 3 basamakta gerçekleşmiştir;

1. Verinin Toplanması

İstanbul'da çeşitli kentsel bölgelerde gezilerek, yapısal kapasite artışının gerçekleştiği çeşitli ölçek ve kapsamlardan örnekler araştırılmış, bunlar fotoğraf, röportaj ve çizim ile belgelenmiştir. Yapılması planlanan, tasarım aşamasında olan yapısal kapasite artışı projeleri ise güncel yayın organları ve internetten araştırılarak bir araya getirilmiştir. Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürlüğünden tarafından kaçak ve ek yapılarla ilgili tutulan "Arazi çalışması Tesbit Formları" ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Mesken Gecekondu İşleri Müdürlüğü'nden alınan "Kaçak yapı analizleri"nden faydalanılmıştır.

2. Sınıflandırma,

Toplanan veriler öncelikle 2 boyutlu şematik bir anlatımla çizilerek modellendi. Bu modeller ilk olarak ölçeklerine göre (Yapı elemanı, Yapı, Yapı adası olarak) 3'e ayrıldı. İkinci aşamada fiziksel artış yönlerine veya biçimlerine göre (Yatayda, Düşeyde, Bölünerek, Yıkım ile gibi) ayrıldı. Üçüncü ve son aşamada ise mevcut yapı veya doku ile ilişkisi ve oluşum sürecine bağlı olarak (Zaman içinde, Sistemli, Parazit, Arada, Bağımsız, Hareketli, Planlı vb.) ayrılmıştır.

3. Karşılaştırmalı Örnek Araştırması,

Toplanan verilerin modellenmesi, sınıflanması ve bir katalogda birleştirilmesinden sonra her bir modelin ölçek, sistem ve biçimlenişi bakımından dünyanın çeşitli yerlerinde gerçekleştirilmiş veya tasarlanmış benzerleri araştırılmıştır.

Bu örnekleri bulmak amacıyla literatür ve internet araştırması yapılmış, bulunan örnekler, fotoğraf, çizim veya metin olarak, karşılaştırma imkanı taşıması bakımından İstanbul'dan elde edilen modeller ile bir arada kataloga eklenmiştir.

1.3 Araştırmanın Kapsamı

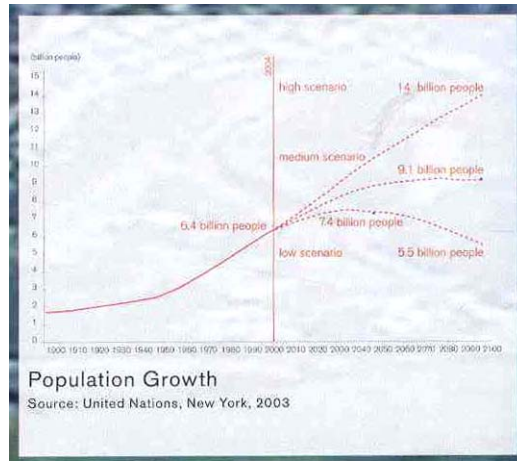
Araştırmanın kavramsal çerçevesini günümüz kent ve kent yaşamındaki dönüşümler ve arayışlar sonucunda öne çıkan iki temel kavram olan "yoğunluk" ve "kapasite", bunların kent kurgusundaki mevcudiyetleri ("yoğunlaşma" ve "kapasite artışı") oluşturmaktadır.

Daha sonra İstanbul'da bu kavramların kent oluşumunda ve mimari üretimlerde hangi çerçevelerde tanımlandığı ve nasıl meydana geldiği, çeşitli başlıklar halinde ele alınmıştır.

Kapasite Artış Modelleri Kataloğu'nu oluşturmak için Türkiye'nin en büyük nüfuslu, yerel-küresel baskılara en çok maruz kalan ve ülkenin ekonomik başkenti sayılan İstanbul kentsel alanı seçilmiştir. Bu kataloğu oluşturan modeller, bu tez çalışmasının sınırlamaları ve sahip olunan araştırma imkanları dahilinde, İstanbul kentsel alanı içerisinde tesbit edilebilen örnekler ve toplanabilen verilerden meydana gelmektedir.

2. GÜNÜMÜZ KENT VE KENT YAŞAMINDA ARAYIŞLAR, KAVRAMLAR

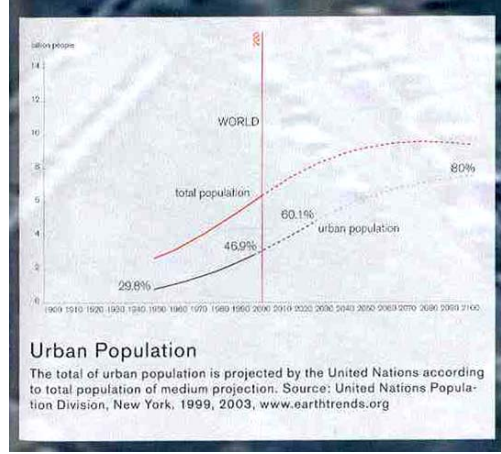
Son yıllarda yapılan demografik araştırmalarda, dünya nüfusunun artışta olduğu ve bölgesel olarak farklılıklar gösterse de dünya nüfus ortalamasının giderek artacağı açıkça görülmektedir. (bkz Şekil 2.1)



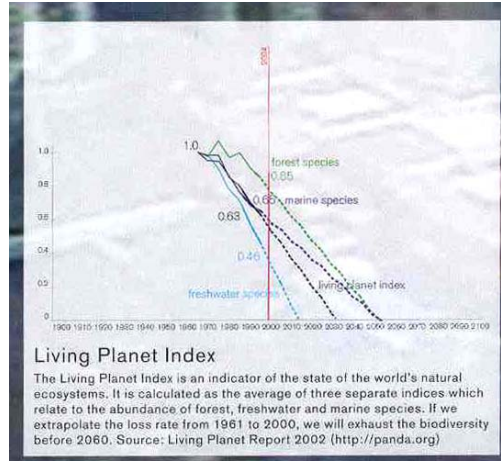
Şekil 2.1: Nüfus Değişimi

Küresel kent gözlemcilerine göre 20.yüzyılın başlarında dünya nüfusunun %10'u kentlerde yaşıyordu, 2000 yılında ise dünya nüfusunun %50'si kentlerde yaşamaya başladı. Öngörüler ışığında 2025'te kentli nüfusun daha da artarak 5 milyar kişiyi bulması bekleniyor. Birleşmiş Milletler'e göre toplam kentsel nüfus oranı, dünya nüfusunun yarısı olarak ele alındığında, toplam dünya nüfusunun 2040'da %60.4'ü, 2090 da %80'inin kentli nüfus olacağı öngörülmektedir (Şekil 2.2).

Yaşayan Gezegen indeksi (The Living Planet Index), dünyanın doğal ekosistemlerinin durumunun göstergesi olarak tanımlanır. Bu gösterge, ormanların, taze su kaynaklarının ve deniz canlılarının yokoluşu ile ilgili üç verinin ortalamaları alınarak hesaplanır. Hesaplanan kayıp oranları 1961-2060 arasına uygulandığında yeryüzündeki biyolojik canlılığın, 2060'dan önce tükeneceği gerçeği ortaya çıkmaktadır (Şekil 2.3).

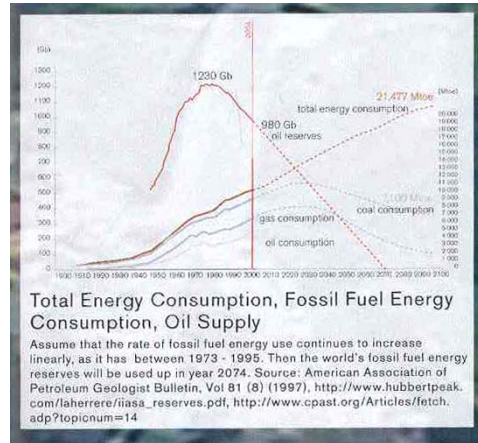


Şekil 2.2: Kentsel Nüfus



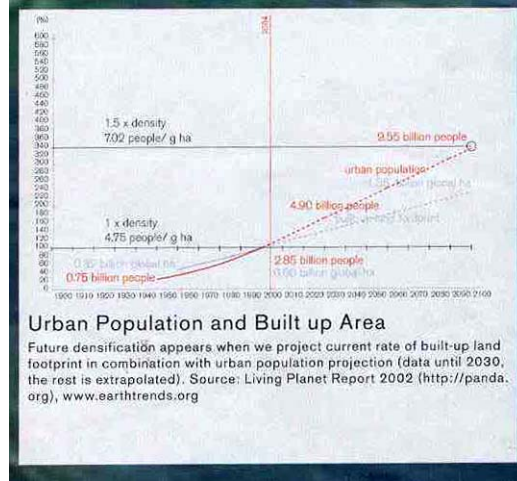
Şekil 2.3: Yaşayan Gezegen İndeksi

Fosil yakıtı enerjisi kullanımının, 1973–1995 arasında olduğu gibi çizgisel olarak artmaya devam edeceğinin kabul edilmesi durumunda dünyanın fosil yakıt rezervinin 2074’te biteceği görülmektedir (Şekil 2.4).



Şekil 2.4: Fosil Yakıtı Enerji Kullanımı

Mevcut yapılı çevrenin alansal karşılığı ile kentsel nüfus artışı öngörülerinin çakıştırılmasının sonucunda gelecekte zorunlu olarak meydana gelecek yoğunlaşma oranları ortaya çıkmaktadır (2030'a kadar olan veriler, ileri zamanlara da taşınmıştır.) (Şekil 2.5) .



Şekil 2.5: Kentsel Nüfus ve Yapılaşmış Çevre

Bu grafiklerden çıkarılacak verileri özetlemek gerekirse;

1. Dünya nüfusu artıyor.
2. Kentleşme oranı artıyor.
3. Yapılaşma alanı daralıyor.
4. Dünyanın kaynakları azalıyor.
5. Yoğunlaşma zorunlu hale geliyor.

Başka bir deyişle, dünya nüfusunun ve kentleşme oranının durdurulamaz artışı, küresel dünyanın yeni ekonomik ve sosyal dengeleri, yerkürenin ekolojik ömrünün sonuna yaklaşması vb. etkenler, insanoğlunun yerkabuğuna hem mevcut, hem de geliştirmekte olan yerleşimleri üzerinde açıkça büyük baskılara sebep oluyor.

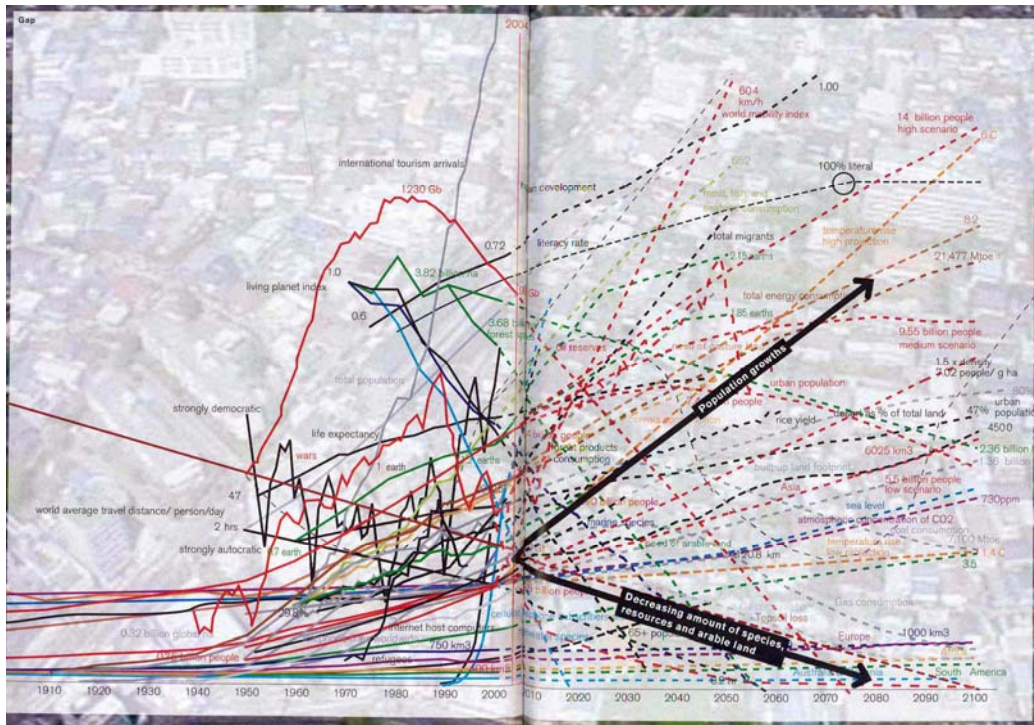
Bu baskı, geçmiş dönemlerde de gelişimi tetikleyici bir devingenlik sağlamış olmakla beraber, son yılların verilerine göre şiddetini oldukça arttırarak kent ve kent yaşamı adına çok daha kritik dönüşümlerin gerekliliğini tarifler hale gelmiştir.

Kentler, tüm dünyada küreselleşmeye bağlı olarak yaşanan ekonomik, sosyal, siyasal ve mekansal dönüşüm süreçleri ile ekonominin merkezine taşırken, bilgi ve teknolojinin üretildiği, ulaşım ağları ve karşılıklı ilişkilerin kurulduğu, etkileşimin yaratıldığı yeni rolleri de üstlenir olmaya başlamıştır. Kentlerdeki değişim ile dönüşümü sürekli ve hızlı kılmaya başlayan bu yeni yapılanma ile, kentin bir

dönüşüm mekanı olduğunun kabulü ve bundan ne anlamak gerektiği tartışmaları yoğunlaşmıştır.

Bu kritik yeni yapılanma sürecinde, kentleri oluşturan sistemler ve süreçler zorunlu bir dönüşüme uğrarken, kentlerin üstlendiği yeni roller, onu şekillendiren söylemler ve kavramların da dönüşüme uğradığı bir gerçektir. Arayışlar, mevcut işleyişlerin, tanımların ve yaklaşımların yeniden sorgulanmasını gerektirirken, karşılanmamış fiziksel ve temel ihtiyaçlar, artan talepler ve zorunluluklar, bu arayışlar için itici bir güç oluştururlar.

Aranıyor: Yer...Üçüncü binyılın başında, dünyamız her zamankinden çok daha yoğun. Daha çok tüketen, yaşamak için daha çok yer ve daha çok konfor isteyen, bunu maddi olarak karşılayabilecek olan, durmadan oradan oraya gezebilen insan sayısı giderek artıyor. Böyle bir dünyada neredeyse ümitsizce “yer” aranıyor; ekstra üretim için, oksijen için, ekolojik telafi için, güvenlik için, artan felaket olasılıklarına karşılık tampon alanlar... Herkes “yer” istiyor (Maas ve MVRDV, 2005) .



Şekil 2.6: Nüfus Artışı, Azalan Alan ve Kaynaklar Sonucu Zorunlu Yoğunlaşma

Yukarıdaki grafik (Şekil 2.6) tüm bu baskılar ve gelecek öngörülerini iki değişkenle (Artan nüfus x Azalan canlı türü, kaynak ve kullanılabilir alan) özetleyen ve dünyanın içine düştüğü ikilemi görünür hale getiren önemli bir grafikdir.

Bu dönüşüm süreci, baskılar ve arayışlar sonucunda, kent ve kent yaşamının tanımlanmasında önemli yer alan ve bu arayışlara cevap olabilecek iki kavram; “yoğunlaşma” ve “kapasite” dir.

Artan kapasite ihtiyacına karşılık azalan kaynaklar ve alanların kısıtlılığı sonucunda, kentsel alanlarda hem yapısal hem de yaşamsal olarak yoğunlaşmak kaçınılmaz bir sonuç olarak ortaya çıkmaktadır. Başka bir bakış açısıyla da giderek yoğunlaşan kent dokusu ve yaşamına karşılık yetersiz kalan kapasitelerin artması zorunluluğu gündeme gelmektedir. Dolayısıyla yoğunlaşma ve kapasite artışı arasında doğrudan olmasa da tetikleyici, bağlamı çerçevesinde değişen karşılıklı ve üretken bir ilişki olduğu söylenebilir.

Özetle, sayısal veriler ve öngörülen koşullar altında kentsel yoğunlaşma ve kapasitelerin en verimli şekilde kullanılmasının gerekliliği açıktır. Dolayısıyla, bu kavramların yaşamsal boyutlarının ve çeşitliliğinin çok daha kapsamlı bir şekilde tartışılması, sorgulanması ve geliştirilmesi gerekmektedir.

Bu önemli kavramların birbiyle ilişkileri, kentsel bağlamdaki yerleri ve taşıdığı potansiyeller hakkında daha geniş bir görüş edinebilmek için “yoğunlaşma” ve “kapasite” kavramlarını teker teker ele alarak incelemek uygun olacaktır.

2.1 “Yoğunlaşma” Kavramı

2.1.1 Kent ve Yoğunluk

Kent ve yoğunluk insanlığın yeryüzündeki ilk yerleşimlerinden bu yana her zaman etkileşim içinde olmuş, birbirinin tamamlayıcısı olan iki kavramdır. İnsan yerleşimlerinin özünde çeşitli sebeplerden dolayı birbirine yakın olmak ve bunun getirdiği gerek yapısal gerek yaşamsal bir yoğunluk vardır. Yoğunluk kavramı kent ve kent yaşamı içinde çok farklı biçimler, bağlamlarda ve ortamlarda var olduğu gibi yapılan kabuller, tanımlar ve bakış açısıyla ilgili olarak da farklı şekillerde yorumlanabilir.

Yoğunluk, sadece metropolisle ilişkilendirilmiş bir kavram değildir; esasen tüm insan yerleşkesi biçiminin özünde bulunmaktadır. Köyler ve şehirler hem kendini korumaya almak hem de ticaret amaçlı kurulmuştur. Ama hepsinin ötesinde, temel olarak, insanoğlunun birbirine yakın olmak ihtiyacını karşılamak için kurulmuşlardır. Bir arada olma tutkusu yerleşmelerin kurulmasında hep temel itici güç olmuştur.

Yoğunluk, kültürel olarak kesintisiz ve anında iletişim kurma ihtiyacının doğrudan sonucudur; kentsel'in özüdür ve ilahi halini ini metropolis te bulur. Dahası, genel olarak söylemek gerekirse, yoğunluk ve kent birbiriyle aynı şeylerdir. Bu iki terim tam olarak eşanlamli olmasa da, anlam eşitliği genel bir kural olarak alınıp kullanılabilir. Alfred Döblin, çağdaş metropolisi tartışmasız sahiplenen, 1929, Berlin Alexanderplatz romanından önce, bu fikrin temellerini 5 yıl önce yazdığı “Der Geist des naturalischen Zeitalers” (The Spirit of Naturalistic Age) adlı makalesinde şöyle betimler; Kentler insanın biyolojik bir grup olarak yerleştiği ve ikamet ettiği birincil yerlerdir. Bu yerler, sosyal bir varlık olan insan için çekirdek kolonilerdir. Bu durumda kentsel ve kırsal arasında bir karşıtlık yaratmanın herhangi bir anlamı bulunmakta mıdır? Kentlerle ilgili zayıf veya tehlikeli şeyler bulunabilir veya kentin içinde türeyen çelişkilerden kendine taraf tutulabilir; ama kimse insanoğlunun toplumsal yaşamının odak noktası olan şehirleri yok sayıp “şehir”in kendisini sorgulamayı iddia edemez (Lampugnani, 1993).

Yoğunluk ve kent arasındaki bağın varlığı yüzyıllardır var olsa da bu bağın kent kurgusu içindeki şekillenişinde değişimler meydana gelmiştir ve gelmektedir. Özellikle son yüzyıllarda farklılaşan sosyo-ekonomik dengeler, üretim ve tüketim biçimleri, doğal ve yapay döngüler kent ve kent yaşamıyla ilgili büyük değişimlere yol açmıştır. Buna bağlı olarak ölçekler, mesafeler, yapılaşma biçimleri, yapım sistemleri, standartlar vs.da artan ve sürekli bir dönüşüm, gelişim içinde olarak, beraberinde kentle ilgili “yoğunluk” kavramında da anlamsal ve biçimsel olarak dönüşümleri getirmiştir. Teknoloji, evrim süreci, coğrafya, vb etmenler kentsel yoğunluğun şiddeti, yapısı, ilişkileri, üzerinde belirleyici olmuştur ve olmaya da devam edecektir.

Lampugnani ve diğerleri'ne göre (1993), ölçeklerin çok süratli büyümesi ile yoğunluğun kentsel karşılığı niceliksel bir değişime uğradı. Fra Guiliano da Rivalto'nun ortaçağda bulduğu gibi, insanlar San Gimignano kulelerinin altında bile “birlikte olmaktan dolayı mutluydular”. Manhattan'daki kulelerin altında ise, bir şekilde, karanlık ve dayanılmaz bir güçlülük güdüsüyle anonim kalabalığın parçası oluyorlar, saf ve basit bir biçimde güç barındıran bir kalabalık... Metropolisteki deneyimi dikte eden şey aslında o şehrin arketipik yapısından kaynaklanıyor. Herhangi biri, etki altında biri olsun olmasın, önemli veya önemsiz, zengin veya fakir, Manhattan'ın sunduğu canlılık hissini paylaşabilecektir.

Yoğunlaşma ve seyreleme kentsel tasarımın uzun zamandır esas konusu olmuştur. Bu konular kentsel fonksiyonların yerleştirilmeleri ve boyutları, işlevsel uzmanlaşma, arsa mülkiyeti rolleri ve hiyerarşisi ile ilgili 19.yüzyılda başlatılan araştırmanın odak noktalarını oluşturmuştur.

1826 Johannes von Thünen alanın kiralanmasıyla yerleşim arasındaki ilk bağı kuran kişi olmuştur. “Der Isolierte Stat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie” kitabı ile yerin değeri ile kentsel aktivitelerin yerleştirilmesi arasındaki bağlantıyla ilgili çalışmalara yol göstermiştir. Otoriter plançı Peter Hall’ın işaret ettiği gibi bu bağlar birden güçlendirilebilecek bağlantılar değildir. Şimdilerde bir yoğunluk patlaması şehrin rasgele, herhangi bir yerinde ortaya çıkabilir. Bu fenomen, şehrin kesintisiz bir alan olduğu, veya parçaların birleşince bütünden fazla ettiği bir alan olduğu gibi geleneksel görüşlerden ayrılıyor. Geniş zenginlikte etkinlikleri barındırarak, inanılmaz esneklikler sağlayan konteynerlar şehrin rastgele noktalarından fişkiriyor. Rem Koolhaas a göre dünyadaki böylesine herhangi bir yer rekabetin vahşi ruhu ile bu yoğunluk noktalarını birbirine bağlayan şiirsel örme kumaşlara dönüşebilir (Maas ve MVRDV, 2005).

Kentsel yoğunluk sadece yapısal yoğunluk olarak algılanmamalıdır. Gündelik hayatın kent insanı üzerine etki ettiği birçok kentsel yoğunluk aracı bulunmaktadır. Örneğin ulaşım sistemlerindeki araçların yarattığı kullanım yoğunlukları (Şekil 2.7), piyasa ve ekonominin yarattığı ticari yoğunluklar, teknolojinin yardımıyla daha da baskın hale gelen bilgi yoğunluğu...



Şekil 2.7: “İstanbul delirtiyor” başlıklı gazete haberi (27.11.2005).

Doğrudan fiziksel karşılığı bulunan veya bulunmayan birçok yoğunluk birbiriyle etkileşim içinde kent insanını sararak, o kentin yaşamını tarif eden ve onu özgün kılan atmosferi meydana getirir. Bu tez kapsamında ileriki bölümlerde daha çok yapı yoğunluğu üzerinde odaklanılacaktır.

2.1.2 Yoğunluk ve Geçmiş Deneyimler

Tarih boyunca, örneğin sadece kent içi konut yoğunluklarına bakarsak; ortaçağın korunma amaçlı kale-içi yerleşimlerinden, 19.yy endüstriyel devriminin işçi konutlarına, modern ütopyanın minimum mekanlı dev konut bloklarından, günümüzün yüksek katlı “residance”larına, yoğunlaşma biçimlerinin mimari açılardan çok çeşitli biçimsel, kurgusal ve kültürel nitelikleri yansıttığını görmekteyiz. Bu yoğunlaşma biçimleri, o kentteki yaşam ve kültür adına çok boyutlu bir veri tabanı gibi kendisini oluşturan yaklaşım ve dinamiklerini temsil etmektedir.

Mimar ve kent tasarımcılarının kent ve yoğunluğu çeşitli şekillerde harmanlama çabası yeni değildir. Rönesansta bile İdeal Şehir arayışları için Leonardo Da Vinci gibi mimarlar çok katlı şehirler düşünmüşlerdir. Cenevre, Genoa, Valpariso gibi topografik olarak kompleks şehirlerde 3. boyutta organik bir kentsellik arayışı içine girmişlerdir. Fakat esas 3 boyutlu şehire giden yol, 20.yüzyılın başında başlamaktadır. Özellikle Amerikada yükselmeye başlayan gökdelenler, sıkışmış kentlerdeki kapasite artışı ve yoğunlaşma ihtiyacını karşılayan 3 boyutlu çözümlere ilham vermiştir.

MVRDV, KM3 adlı kitapta 20.yüzyılın başından günümüze kadar gelen kronolojik bir sırayla, 3 boyutlu, yoğun yapılaşma arayışlarını belli başlı örneklerini derlemiş, hepsi hakkında özet bilgiyi birer resimle okuyucuya sunmuştur. Geçtiğimiz yüzyıldan bugüne dek süregelen “yoğunluk arayışı” hakkında fikir vermesi için ben de burada bu katalogdaki örneklerin tümünün isimlerini ve bazılarının fotoğraflarını, yine kronolojik sırayla aktarılmaktadır.

1906 Theodore Garret, 100 Story Building
1909 Walker, Skyscraper
1908 Moses King, The Cosmopolis of the Future
1908 William R. Leigh, Visionary City
1910 Eugène Hénard, Future Cities
1914 Antonio Sant’Elia, La Citta Nouva
1914 Mario Chiattone, Modern Metropolis
1916-26 Giacomo Matte-Trucco, FIAT Lingotto
1919 Virgilio Marchi, Citta Superiore
1919-1921 Brinkman Spangen, Wohnhof

1922 Le Corbusier, Ville Contemporaine
 1924 Ludwig Hilberseimer, Vertical City
 1924 El Lissitzky with Mart Stam and Emil Roth, Wolkenbugel
 1925 Kiesler, City in Space
 1927 Richard Neutra, Rush City Reformed
 1928 Chernikov, City of the Future
 1926 Fritz Lang, Metropolis
 1928 Walter Gropius, Wohnberg
 1928 Henri Sauvage, Metropolis
 1931 Raymond Hood, City Under a Single Roof
 1929 Le Corbusier, Rio de Janeiro
 1930 Le Corbusier, Plan Obus Algiers
 1931 Tullio Crali, Urban Airport
 1931 Hugh Ferriss, Metropolis of Tomorrow
 1931 Raymond Hood, Manhattan 1950
 1945-52 Le Corbusier, Unité d'Habitation Marseille
 1947-52 Affonso Reidt, Pedregulho
 1951 Alison & Peter Smithson, Golden Lane
 1956 Frank Lloyd Wright, Mile High Building
 1956 Minoru Yamasaki, Pruitt-Igoe
 1958 – 1988 EPAD, La Défense
 1959-1975 Chamberlin Powell & Bon The Barbican
 1958 Yona Friedman, La Ville Spatiale
 1958 Kalter Jonas, Intrapolis
 1958 Kiyonori Kikutake, Marine City
 1959 Paolo Soleri, Mesa City
 1959 Paul Maymont, Ville Flottante
 1960 Parent & Mirabeau, Conical Cities
 1959 Shultze-Fielitz, Raumstadt
 1960 Frei Otto, Suspended City
 1959 Kenzo Tange, Boston Harbor
 1960 Arata Isozaki, Space City
 1960 Kenzo Tange, Tokyo Bay
 1961 Kisho Kurokawa, Helicoids
 1962 Arata Isozaki, Clusters in the air
 1962 Constant, New Babylon
 1962 Candilis, Josic & Woods, Downtown Frankfurt
 1962-Today Baker et al, Minneapolis Skyways
 1962 Buckminster Fuller, Cloud9
 1963 Chanéac, Villes Crateres
 1963 Walter Pichler, Compact City
 1964 Hans Hollein, Aircraft-carriers in the desert
 1963 Warren Chalk & Ron Herron, Cityinterchange
 1964 Warren Chalk, Underwater City
 1963 Peter Cook, Plug-in City
 1964 Ron Herron, Walking City
 1964 Paolo Soleri, Babelnoah
 1964 Paolo Soleri, Hexahedron
 1964 Fuller, Harlem Redevelopment
 1965 Fuller, Tetra City
 1968 Fuller, Triton City
 1966 Domening & Huthv, Graz-Ragnitz project
 1966 SPUR, Asian City of Tomorrow
 1967 NER Group, Urban Project
 1961 – 1975 Candilis Josic & Woods, Toulouse-Le-Mirail
 1966 – 1971 Dienst Stadsontwikkeling, Bijlmermeer
 1962- today Ponte, Montreal Underground City
 1969- now Toronto PATH
 1971- 1986 Vasconi & Pancreach, Les Halles
 1968 Stanley Tigerman, Instant City

1970 Paul Rudolph, Lower Manhattan Expressway
1970 Parent & Virilio, Bridge Cities
1970 Paolo Soleri, Arcosanti
1989 Tokyu, Geotropolis
1989 Foster, Millenium Tower
1989 Harada, Sky City
1991 Tsui, Ultima Tower
1991 Shimizu, Megacity Pyramid
1992 Hara, 500 meter cube
1994 Harada, HyperTower
1995 Taisei, X-Seed 4000
1996 Soleri, Hyperbuilding
1996 Furuya, Hyper Spiral
1996 OMA, Hyperbuilding
2002 MVRDV, Kissing Towers
2002 NOX, Oblique WTC
2002 United Architects, WTC
2002 Meier, Eisenman, Gwathmey, and Holl WTC
2002 SOM & SANAA WTC
2003 DP Architects, Berjaya Times Square Kuala Lumpur

Günümüz kent yaşamındaki “yoğunlaşma” kavramının, metropolitan hayatın getirdiği stres, doğadan uzaklaşma, kalabalık, karmaşa gibi yan etkenler yüzünden çoğu insanda olumsuz çağrışımlar yarattığı da bir gerçektir. Bu olumsuz çağrışımlara geçmişte yaşanmış ve dünyanın belli bölgelerinde hala üreilmeye devam eden başarısız ve sorunlu yapılaşma örneklerinin de eklenmesiyle bu kavram daha da sorunlu bir çerçeve çizmektedir.



Şekil 2.8: Amerika, St. Louis’deki Pruitt-İgoe Konutlarının Dinamitle Yıkılışı, 1972

Öyle ki, geçmişteki kimi örneklerin kentleşme tarihinde önemli dönüm noktalarını belirleyecek kadar kritik ve sorunlu deneyimleri de yaşatmış olduğunu bilinmektedir (Şekil 2.8). Yoğunluğun sadece niceliksel olarak ele alındığı, kültürel bağlamların

hiçe sayıldığı, olasılıkların fazla araştırılmadığı, en ucuza ve en kolayı elde etme endişesi ve benzeri türden yaklaşımların doğurduğu eserler kimi zaman adeta sosyal felakete yol açacak denli büyük problemlere sebep olmuştur.

Özellikle 68 jenerasyonunun gücü mimarlıkta büyük ölçekli düşünme yolunda taban oluşturdu. Bunun en iyi dışavurumları taşkın fantezileriydi : “yürüyen” şehirler, uçsuz bucaksız, üç boyutlu şehirler... Bu Constant, Superstudio, Metabolistler ve diğerlerini model ve ideallerine yöneltirken, diğerlerini Spangen, Lelystad, the Bijlmermeer, Toulouse-Le-Mirail ve Bofill’in Walden i gibi uygulamalara yöneltmiştir. Aynı zamanda Batman’ın Gotham şehri, Küp (The Cube) ve Beşinci Element (The Fifth Element) gibi etkileyici bilim-kurgu görüntülerine da ilham olmuştur. Maalesef, bu jenerasyonun takipçileri ve varisleri aynı derecede yetenekli değillerdi. Kendi dönemleri içinde başarılı olmalarına rağmen (ne de olsa hepsi dev işlerde görevlendirilmişlerdi) bu takipçiler daha sonra çok ağır eleştirilere maruz kalan çevrelere sebep olmuşlardı; birörnek, canavarımsı, tekrar eden şehirler, bireysellik ve sürdürülebilirlik tutkusunu ihmal eden şehirler. İyimser bir ideolojiden yola çıkarak (tam adıyla şehir ve peyzajı birleştirme arzusu), sonuçta endişe ve korkuyla tamamen sarsılmış bir görüntü çıktı ortaya. Şehirler, küçük ölçekli yapılaşmaları savunan ekolojist ve sosyologların eleştirilerine hedef tahtasına dönüştü. Bunun yarattığı etki, mimarlık ve şehircilik alanlarında geniş ölçekli uygulamaları düşünmenin sonu oldu; Mimarlık tarihinde başka hiçbir görüngü bu kadar ağır ve kapsamlı olarak eleştirilmemiştir. Bu durum Modern hareketi tabu haline dönüştürmüştür. Kısacası bu “arayış” düşünüldüğünün aksine hiç de üretken bir sonuca ulaşmadı. Özgürlük yerine korumacılık, devasallık yerine küçük ölçekli düşünce biçimini, dışadönüklük yerine içedönüklüğü geri getirdi (Maas ve MVRDV, 2005).

Yine de geçmiş koşul ve bağlamlarda denenmiş, hayal edilmiş veya zorunda kalınmış her türlü yoğunlaşma biçiminden gelecek adına alınması gereken derslerin olduğu bir gerçektir. Bu sebeple tarih, coğrafya, antopoloji, mimarlık, şehir planlaması vb. gibi çeşitli alanlarda bu konuyla ilgili çalışma ve araştırmaların yapılmasının önemine inanılmaktadır. Günümüzde de süregelen bu 3 boyutluluk ve yoğunlaşma arayışlarının anlaşılabilmesi için bu araştırma ve çalışmaların önemli bir veri oluşturduğunu düşünülmektedir. İyi niyetler ve gerekliliklerden kaynaklanan arayışların sonucunda ortaya çıkan kimi denemeler “yoğunlaşma” olgusunu

olumsuzlamış da olsa, yine de bu olgu, gerçek potansiyelleriyle henüz tam işlenmemiş, yeni araştırmalar ve arayışlarla nice mimari üretilere gebecektir.

2.1.3 Yoğunluk ve Sürdürülebilirlik

Başka bir açıdan yaklaşıldığında, yoğunlaşma gerekliliğinin, enerjinin etkin kullanımı endişesinden kaynaklanan, tüm dünyanın kaynaklarını ve geleceğini ilgilendiren bir boyutu da vardır. Artan dünya nüfusuyla büyüyen kentlerin şuursuzca yayılıp genişlemesi yerine, yoğunlaşmanın gerekliliğini savunan görüşlere göre yoğun yapılaşmanın iyi tasarlanmış çözümleriyle yeryüzü kaynakları ve ekosistemin ömrünün uzatılması mümkün. Yani kentsel yoğunlaşmanın gerekliliği tartışmanın ötesinde bir zorunluluk, ama tartışılacak konu, daha önce de vurguladığım üzere, bu yoğunluğun yaşam kalitesi, sürdürülebilirlik gibi evrensel ilkeleri sağlamak açısından nasıl gerçekleştirildiğidir.

Yoğunlaşma umut veriyor: Dünya nüfusunun neredeyse yarısının kentlerde yaşadığı düşünülürse, yoğunluk giderek küresel bir durum haline alıyor. Kentlerimizi ne kadar yoğun yaparsak ekosistemimizi o kadar daha işler halde tutabiliriz...Yere çizgi çekip, “Beton burada bitiyor” dememiz gerekiyor. Bu insanları dışarı doğru inşaa etmek yerine içe ve yukarı doğru inşa etmeye yönlendirecektir ve yoğun çevrelerin doğru tasarlandıkları müddetçe bunda bir sorun yoktur. Fazlasıyla yaşanabilir çevreler olabilir; daha az ulaşım ihtiyacı, daha az kanalizasyon, daha az yol ve daha sıkı bir araya gelmiş strüktürle ve dolayısıyla daha enerji –etkin olurlar (Greenspirit ana sayfası, Patrick Moore).

2.1.4 Yoğunluğu Oluşturan Dinamikler

Yoğunlaşmanın gerçekleşmesine sebep olan dinamikler planlı veya plansız, doğal veya yapay, kaçak veya yasal, yerel veya küresel tabanlı, kasıtlı veya kendiliğinden gibi çeşitli dengelerin ve çelişkilerin beslediği araç ve yöntemlerle meydana gelebilir. Bu dinamikler sonucu ortaya çıkan manzaraların çeşitliliği ve özgünlüğü adeta insanoğlu ile yeryüzünün çatışmasının süreçlerini yansıtır ve kendine özgü kentsel estetiğini açığa çıkarır.

Aykırı koşullar, aykırı bir kent tipolojisinin oluşmasına yol açtı. Bu koşullar yeni inşaat süreçlerini, yeni yapı kategorilerini, trafik problemlerine yeni çözümleri ortaya çıkardı. Hepsinin ötesinde yeni bir kentsel estetik oluşturdu. 1931 yılı “aus dem

Fenster gesehen” (Seen from the Window) adlı makalesinde Siegfried Kracauer der ki; Kent tarafından biçimlenen görüntüler arasında iki tür ayırt edebiliriz; bir tür bilinçli olarak yaratılan, diğeri niyet dışı kendiliğinden doğan. İlki (bilinçli olarak yaratılan) sanatsal endişelerden kaynaklanır, meydanlar, vistalar, yapı grupları ve perspektif etkileri gibi şekillerde meydan bulur. İkincisi ise(niyet dışı olanlar), tam tersine önceden planlanmadan ortaya çıkarlar. Onlar bir tür kompozisyon olmaktan çok, şansın yarattıklarıdır ve kayda girmeye karşı direnirler. Her nerede bir yığın taş, bir ev dolu sokakla karşılaşırsa, her birinin her elementi, farklı ilgiler uyandırır ve o kentin görüntüsünü oluşturmak üzere birleşir. Doğanın kendisinden daha fazla tasarlanmamışlardır ve kendi kasıtsızlığına tutunduğu sürece, bir peyzajı anımsatmaktadır (Lampugnani, 1993).

Bahsi geçen dinamikler o kentteki yaşamı ve dolayısıyla yapılaşma biçimini oluşturan sosyal, kültürel, ekonomik, hukuksal, politik, demografik, coğrafi, stratejik, tarihi vb. birçok bileşenin senteziyle ortaya çıkar. Bu dinamiklerin herhangi birinin değişimi uzun veya kısa vadede, arz-talep dengelerine, kent politikalarına, bireysel girişimlere, hukuki sistemlerin işleyişine, doğal kaynaklara, ulaşım stratejilerine, özetle her yönüyle kent yaşamı ve yapılaşma biçimlerine etkide bulunacaktır.

Her ne kadar dünyanın çeşitli yerlerindeki yoğunluklar, her ne kadar farklı dinamiklerin farklı etkileriyle kendilerine özgün kentsel yoğunlaşma biçimleri ortaya koysa da, kentsel yoğunlaşmanın oluşturduğu sonuçlar, meydana gelen görüntüler ve oluşan kent peyzajları için yine de ortak paydalar bulunabilmektedir (Şekil 2.9). Bu görüntüler ise daha geniş bir bakış açısının gerekliliğini ortaya koymaktadır.



Şekil 2.9: Günümüz Kentlerinden Kent Peyzajı Çeşitlemeleri, 1989–1997.

2.1.5 Yoğunluk ve Gelecek

Bu günlerdeki beklentiler kentlerimizin büyümeye devam edeceği doğrultusundadır. Bu yeni kentsel büyüme ile kentler dışı doğru yayılırken, bir yandan yeni kent merkezleri veya sınır kentleri de yaratıyor. Böylelikle merkezlerin tekrar bağlayıcı bir rol oynayabileceği, çok çekirdekli bölgeler meydana geliyor. Gelecek yıllarda, kentsel politikalar özellikle mevcut merkezi kentsel alanlara doğru büyümeyi teşvik etmelidir. Bu, birçok şeyin yanı sıra, kentlerimizin daha modernize olması, organize olması ve dönüşmesini gerektiriyor. Sonuç olarak merkezde son zamanlara göre çok daha aktif operasyonlar yapmamız gerekecektir. Ve bu kentsel yoğunluğun gerçekleştiği yerdir (Maas ve MVRDV, 2005).

Yoğunlaşma süreci, daha önce bahsettiğim baskılar sonucunda, özellikle de artan dünya nüfusu, artan kentleşme oranı, küreselleşme, serbest ticaret, sınırsız seyahat ve dağılım, göçler, bağımsız ekonomiler ile gelen ortak paydalarda giderek daha da genişleyen fiziksel ve kavramsal bir alanı etkisi altına almaktadır.

Giderek büyüyen mega şehirlerin yarattığı farkındalık, örneğin Birleşmiş Milletler bildirimlerinde bahsedildiği üzere, büyümenin getireceği sonuçları ve yeni ekonomilerle canlanan şehirlere olan ilgiyi arttırdı. Örneğin, yeni finans dünyası, ekonomiyle kültürel yoğunluk arasında olması arzulanan (şart koşulmasa da) bağlantı dolayısıyla kendini büyük şehirlerde konuşturdu. Bu durum, artan ve gelişmekte olan çok uluslu bir orta ve üst sınıfın doğmasına sebep oldu. Ardından, Kyoto Sözleşmesi'nde küçülmeye duyulan gereksinim vurgulandı. Bu süreç artan kültürel yoğunlaşma üzerine baskı uygulayacak, farklı kültürler, ekonomiler ve geçmiş ile ilgili kültürel çatışmalar yaratacaktır, fakat diğer yandan mimarlığa, heyecan verici yeni program bileşimleri gündeme getirerek yeni alan ve olasılıklar yaratacaktır

(Maas ve MVRDV, 2005).

Başka bir deyişle, yoğunlaşma gereklidir ve gerçekleşmesi kaçınılmazdır, önemli olan nasıl gerçekleştirildiği ve gelecekte nasıl sağlıklı bir şekilde sürdürüleceğidir. Gerek kendine özgü gerek evrensel biçimlerde “yoğunlaşma” tüm dünya kentlerinin hem yaşadığı hem de bu koşullar altında yaşamaya devam edeceği öngörülen bir durum olduğu için bu konudaki farkındalık düzeylerinin artırılması zorunludur.

Bu durum esasen hem daha geniş düşünme biçimlerinin ve bütünsel yaklaşımların geliştirilmesi hem de bir yandan yerel değerlere, doğal verilere gösterilmesi gereken

hassasiyetin gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu süreçte tasarlanan veya kendiliğinden olan her türlü dönüşümün yaşam kalitesi ve standartları açısından getirileri, özgün ve biricik koşullara karşı duyarlılığı, evrensel ilkelerin korunmasına yönelik yaklaşımları vb ilkeleri sağlıyor olması öncelikli hedef olmalıdır.

Son olarak vurgulanması gereken konu, yoğunlaşma sürecinin her zaman tasarımcılar veya otoriteler tarafından kontrollu olarak şekillenmediği, bunun yerine o kente, ülkeye ve bölgeye ait, daha önce bahsini ettiğim dinamiklerin bileşkesi olarak ortaya çıktığının farkında olmanın daha gerçekçi bir yaklaşım olacağıdır. Yine de bu yoğunlaşma sürecini yönlendirebilmek için bu değişken kentsel dinamiklerin ve bunların sebep olduğu yapılaşma biçimlerinin iyi incelenmesi, bu konuda bir bilgi birikimi üretilmesi kent ve kent yaşamının sağlıklı geleceği için zorunlu ve önemlidir.

2.2 “Kapasite” Kavramı

2.2.1 Kapasite Kavramı, Tanımları ve Kullanımları

Birinci bölümde bahsettiğim gibi “kapasite” kavramı gündelik hayatta sıkça gündeme gelen ve giderek farklı kullanımlarla anlamı zenginleşen kavramlardan biridir.

“Kapasite” kelimesi köken olarak Fransızcadaki *capacité* kelimesinden gelir. Türkçedeki karşılığı “sığa” olup, bu kelimenin kullanımı o kadar yaygın değildir. Sığa kelimesinin “-sığ” kökünün Türkçe Kökler sözlüğüne göre karşılığı şöyledir; sık/sıg/sığ dönüşümünden geçmiştir (k-g-ğ yumuşaması) Öncül sesleri ı-a, eylem eki mak’tır. Anlam içeriği: bir yere toplanmak, sıkışmak, yoğunlaşmak, bir yere dolmak, sıklaşmak, kayırmak, kayırılmak, yoğunlaşmak, yardım dilemek, kaçınmak, birinin yanına gitmek (Eyüboğlu, 1989).

“Kapasite” kelimesinin anlamına bakıldığında farklı disiplin, endüstri, sektör, ortam ve yaklaşımlarda farklı tanım ve kullanım biçimi çeşitliliği gözlemlenmektedir. Kelimenin sahip olduğu kullanım ve anlam zenginliği, kavramın gelişen koşullarla birlikte ne kadar çok alanda ve ne kadar farklı ihtiyaçlara karşılık gelebildiğinin bir göstergesidir (Şekil 2.10).



Şekil 2.10: Kapasite Artışı (Twins Tower Bridge, Klassnik, 2006)

(Fransızca'da *capacité* / İngilizce'de *capacity* / Türkçedeki kullanımı ile kapasite, sığa) (ca·pac·i·ty) (k[schwa]-pasç[ibreve]-te) [L. *capacitas*, *capere*'den, almak] 1. tutmak, bulundurmak, barındırmak, içine almak yeteneği ve gücü 2. maddenin (katı, sıvı veya gaz) tutulabilir veya barındırılabilir hacmi veya potansiyel hacmi 3. kapasitans. 4. algılama, başarıma, kabiliyet, dayanabilme veya anlamakla ilgili zihinsel yetenek.

"Kapasite" terim(ler)inin çeşitli kaynaklardan derlenmiş tanımları:

- Üretme veya gerçekleştirme yeteneği
- Kabiliyet; bir şeyin belirli bir müdahaleye olan hassasiyeti; "metal'in erime kapasitesi"
- Barındırılacak miktar; "gaz tankının 12 galonluk kapasitesi var"
- Mümkün olan maksimum üretim: "istasyon %80 kapasite ile çalışıyor"
- (bilgisayar biliminde) Bir disk sürücüsünde (byte olarak) depolanabilecek enformasyon miktarı; "Bilgisayarların donanım sürücülerinin kapasitesi genel olarak megabyte olarak ifade edilir."
- Bilgiyi öğrenme ve tutma gücü; hukukta, gerçekleri ve davranışların belirleyiciliğini anlayabilme yeteneği
- Kapasitans: elektrikle ilgili, elektrik şarjının depolandığı bir olay
www.mercksource.com/pp/us/cns/cns_hl_dorlands.jspzQzpgzEzzSzppdocszSzuszSzcommonzSzdorlandzSzdorlandzSzmd_c_05zPzhtm
- Kapasite, insanların anlaşmalara dahil olabilme yetisini işaret eden yasal tanımdır.
en.wikipedia.org/wiki/Capacity
- İnsan veya araçların değişmeyen bir yol kesitinden veya bir noktadan belirli bir zaman sürecinde, egemen trafik, yol ve kontrol koşulları altında geçmesi beklenen maksimum saatlik oran. www.dot.state.ny.us/design/dictionary/dictionarc.html
- Bir topluluk, organizasyon veya toplumun herhangi bir felaket durumunda riskleri veya felaketin etkilerini azaltmak üzere bir araya getirebileceği tüm güç ve kaynakların toplamı.
www.adrc.or.jp/publications/terminology/top.htm
- Yasal bir otoriteye veya düşünsel yeteneğe sahip olmak. Sağlam zihinli olmak
proudfootlaw.com/glossary.html
- Elektrik jeneratörü gibi bir makinenin veya iletim hattı gibi bir sistemin güvenle üretebileceği ve zaptedebileceği maksimum güç miktarı.
www.infinitepower.org/resglossary.htm
- Bir konteynerin barındırabileceği miktar.
www.bagatrix.net/glossary/math_glossary_c.htm

- İletişim tesisinin veya sisteminin maksimum bilgi taşıyabilme yeteneği.
www.whichvoip.com/voip/voip_dictionary.htm
- Borçlunun borcunu geri ödeyebilme yeteneği. Borçlunun toplam gelirinden toplam giderleri çıkarılarak belirlenir.
www.ots.treas.gov/glossary/gloss-c.html
- Bir sigorta şirketinden alınabilecek en geniş miktardaki sigorta tutarı.
www.theamerisc.com/glossaryz_c.htm
- Bir merkez tarafından sunulan veya tahsis edilen maksimum kaynak. Örneğin, bir okulun kapasitesi orada kayıtlı olan öğrenci sayısıdır.
www.geocities.com/CapeCanaveral/1224/terms/esri_gloss.html
- Byte ile ölçülen, bir sürücüde depolanabilecek enformasyon miktarı. Ayrıca depolama kapasitesi olarak da bilinir.
www.dataeach.com/resources/recovery-terms.php
- Bir ısıtma veya soğutma sisteminin belirli bir mekanı ısıtıp soğutabilme yeteneği. Isıtma için, genellikle BTU ile ifade edilir. Soğutma için birim olarak genellikle ton kullanılır.
classicairinc.com/ClassicAir/HvacTerms.htm
- Bir telekomünikasyon sisteminin bilgi taşıma yeteneği. tasarım şekline göre (kablo sayısı, sistem uzunluğu, optoelektronik ekipmanı vs.) tanımlanır ve bit/saniye ile ölçülür.
www.globalcrossing.com/xml/network/net_glossary.xml
- Bilgiyi anlama ve benimseme, artı ve eksileri değerlendirme ve konuyla ilgili duyarlı bir karara varabilme yeteneği
www.rpsych.ac.uk/info/glosConds.htm
- Bir konteynarın içinde belirli bir ürünü barındırmayı sağlayacak yer.
www.bascousa.com/tools/glossary.aspx

Bu tanımların geneline bakıldığında en çok tekrar edenlerin; “yetenek”, “kabiliyet” ve “en fazla”(veya maksimum) kelimeleri ile –ebilme, -abilme gibi isim fiillerin olduğu görülür. Burada altının çizilmesi gereken durum “kapasite” kavramının önceden belirlenmiş, sabit ve iradesiz bir niceliği temsil etmek yerine, aktif, değişken, geliştirilebilir bir yeterlilik derecesini ve olasılıkları tarif etmesidir. Günümüzde özellikle bilgi teknolojileri, gelişim danışmalığı vb alanlarda “Kapasite Optimizasyonu”, “Kapasite Planlaması”, “Kapasite Geliştirme” vs. gibi kullanımlarla da sıkça karşılaşılıyor. Hızla gelişen ve değişen dünyada artan talepler karşısında, gerek özel gerek kamusal organizasyonların, sistemlerin veya bireylerin pek çok farklı alanda ve düzeyde artan ihtiyaçlarla başa çıkabilmesi ihtiyacına yönelik olarak

yeni bir terminoloji ve uzmanlaşma alanı doğmuştur. Çeşitli “kapasite geliştirme” ve “kapasite planlama” uzmanları bu terminolojiyi kullanılarak ihtiyaç ve hedeflere göre çeşitli yöntemler ortaya koymuş ve profesyonel olarak danışmalık vb. hizmetler sunan bir sektörü meydana getirmişlerdir.

(Bir kapasite geliştirme danışmanlık firması tarafından yapılan tanımlama)

KAPASİTE GELİŞTİRME; Problemleri tanımlama ve çözmekle ilgili olarak, ilgili kapasitenin geliştirmesidir. Çeşitli düzeylerde, örneğin; bireysel eğitim programlarından bir ülkenin sağlık politikalarındaki radikal değişimlere kadar birçok alanda kullanılabilir bir kavramdır. Kapasite gelişiminin ana amacı kalıcı değişimin bir parçası olmaktır. Sida, giderek değişen sistemlerin kurumsal çerçevelerde, yeni taleplerin analizleri doğrultusunda ulusal ve bölgesel stratejilerin ülkelerle ve diğer kaynaklarla iletişimini kurmak konusunda çalışmaktadır. Kapasite gelişimi amacıyla bir gelişim süreci analiz edilip, problem incelendiğinde, zayıf noktaların nerelerde olduğunu görmek ve kalıcı değişim için nerelerden müdahale etmek gerektiğini görmek mümkün oluyor (Sida, Danışmanlık Firması İnternet Sitesi, 2006).

(enformasyon teknolojileri tarafından tanımı ve içeriği)

KAPASİTE PLANLAMASI :Kapasite planı geliştirmek, mevcut durumu analiz etmek, IT altyapısının gelecekteki kullanımını öngörmek ve IT servisleri için gelecekteki ihtiyaçlara yanıt verecek kaynakları tahmin etmektir. — Microsoft Solutions for Management Glossary.

Öngörü sistemi, çevresel faydalanımlar, işyükleri ve sistemle çevrenin beklenen performans taleplerini karşılamaını sağlayacak planları geliştirmeyi içeren süreçtir. — Microsoft Operations Framework Glossary

Kapasite planlaması [...] kendi üretim çevrelerindeki uygulamalarla ilgilenir, sabit donanım altyapısına dayalı olarak bir uygulamanın kaldırabileceği talep miktarını belirler. — Operating .NET-Based Applications

Planlama, analiz etme, ölçme ve kapasiteyi uygun bir bütçe ve doğru zamanlama ile talepleri karşılanması sürecidir.— Capacity Management SMF

(Jonathan Hardwick Kişisel Web Sitesi, 2006).

Kapasite planlaması, bilgisayar donanım, yazılım, bağlantı altyapısı vb gibi gelecek dönemlerde ihtiyaç duyulacak kaynaklar için yer tahmini yapmanın bilimi ve

sanatıdır...Birçok firmanın ortak endişesi, mevcut kaynakların artan kullanıcı ve etkileşim miktarıyla birlikte artan talepleri karşılayabilip karşılayamayacağıdır. Kapasite plancısı öyle bir planlama yapmalıdır ki kapasite artışı gerektiğinden erken gerçekleşip ihtiyaç fazlası bir durum yaratmasın, kapasite ihtiyacının gerçekleşmesine çok az bir süre kala gerçekleşsin (Yeni Veri Araştırma Portalı, 2006).

2.2.2 Kapasite, Mimarlık ve Kentler

“Kapasite” kavramı, tüm anlam ve kullanım zenginliğiyle mimarlık ve kentler açısından neyi ifade eder? Kentsel kapasite diye bir kavramdan söz edebilir miyiz? Eğer böyle bir tanım yapılacaksa bu kavram neyle ölçülür? Parametreleri nelerdir? Neleri kapsar?

Kent ve kent yaşamını, onu oluşturan tüm dinamiklerin (sosyal, kültürel, ekonomik, hukuksal, politik, demografik, coğrafi, stratejik, tarihi vb.) etkileşim içinde olduğu organik bir bütün olarak ele alırsak bu bütünü oluşturan ve etkileyen tüm kapasitelerin bu kavrama dahil olabileceğini söylemek doğru olacaktır.

Bir önceki bölümde, “kapasite” kelimesinin çeşitli kullanımlarını aktardığım örneklere tekrar bakılırsa, bunların aslında her birinin bir şekilde kentle ilgili dinamiklere karşılık geldiği görülecektir. Örneğin; elektrik, haberleşme, ulaşım, kanalizasyon gibi altyapı konuları, bilgi aktarımı, depolanması ve işlenebilirliği konuları, hukuki, ekonomik ve yönetsel konular, sahip olunan kaynaklar, alan, rezervler ve güç, olasılıklar, karar alabilme yeteneği, anlaşmalar, gerçekleştirme kabiliyeti ve üretim gibi, kentsel kapasiteyi meydana getiren dinamikleri tarifleyen geniş bir kullanım alanı görülmektedir. Yani kentsel kapasitenin bu tanımların tümünün bileşkesi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

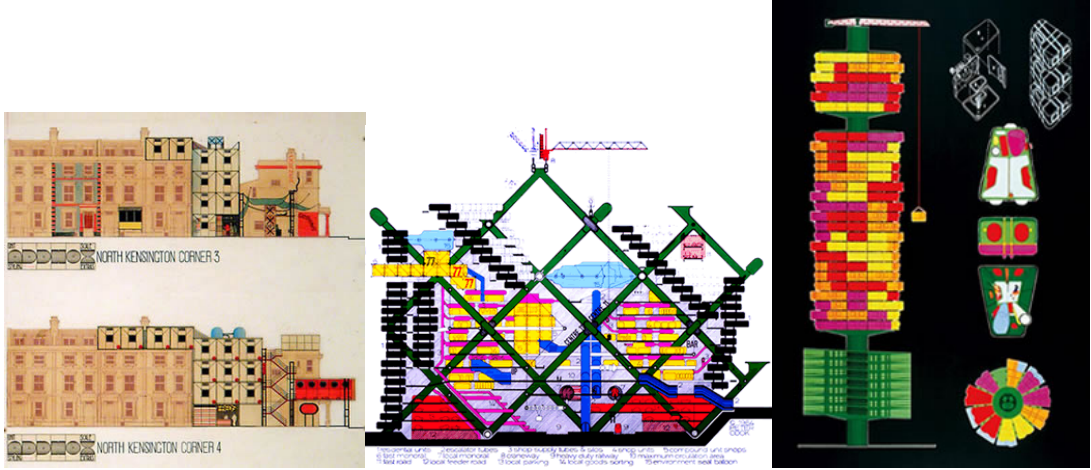
Çevresel anlamda “taşıma kapasitesi” belirli yiyecek miktarı, yaşama alanı, su ve diğer yaşamsal altyapılar ile bir organizma tarafından karşılanabilecek maksimum nüfus seviyesidir. Bir çevreye ait olan “taşıma kapasitesi” farklı canlı türlerine göre ve yiyecek ve suyun yeterliliği, çevresel koşullar ve yer gibi faktörleri zaman içindeki değişimine göre farklılık gösterir. Bu tanım da kentsel çevreler için de çeşitli şekillerde yorumlanabilir.

“Kapasite” kavramının “yetenek”, “kabiliyet”, “yapa-bilme”, “olasılık” gibi karşılıkları bu kavramın mimari üretim süreçleri için esas gelecek vadeden yönünü

teşkil etmektedir. Kentlerin ve kent yaşamının deneyimlediği hızlı ve kökten dönüşüm süreçlerinde sabit, donuk ve yetersiz “kapasite”lerin varlığı yaşanacak büyük problemlerin işaretçisi olabilir.

Mimari ve kentsel söylemlerde “kapasite” kavramına baktığımızda çok daha nicel, yüzeysel ve standardize edilmiş yaklaşımlarla ele alındığı durumlar olduğu gibi çok daha derinlemesine düşünülüp, kavramın, içerdiği potansiyelleri ortaya çıkarmak üzere yorumlandığı durumlar da vardır.

Örneğin mimarlıkta “kapasite” kavramının esnekleşmesi, aktifleşmesi ve geliştirilmesinin yollarını araştıran önemli akımlardan biri ünlü İngiliz Archigram grubu olmuştur (Şekil 2.11). Bu mimari grubun yeni yaklaşımı, dönemin radikal düşünce akımlarından beslendiği gibi, teknoloji ve üretim biçimlerindeki gelişmeler, sosyal, ekonomik, toplumsal değişimler, hızlanan ve değişen yeni dünya düzeni ve yeni olasılıklar ile de tetiklenmiş arayışların mimari dışavurumlarıdır. Büyüyeabilen şehirler, ihtiyaca göre geliştirilebilen yapılar, yenilenebilen birimler, kontrollü esneklikler ve dönüşebilen bir kent kurgusu ile her türlü kapasite değişimine karşılık verebilecek sistemler hayal etmişlerdir.



Şekil 2.11: Archigram'ın Üç Projesi; Auto Environments, Capsule Home, Plug-in-city

Günümüz kentlerinde artan ihtiyaçlara karşılık kentsel kapasitelerin bir şekilde, kimi zaman planlı ve programlı, kimi zaman sistemin esnekliklerinden faydalanarak, kimi zaman büyük ve yıkıcı, kimi zaman küçük fakat etkili, kimi zaman otoriteler tarafından, kimi zaman otonom olarak dönüşümler geçirerek arttırıldığı gözlenmektedir. Bir kentin yaşanabilirliği, yer, altyapı, üstyapı, ekonomik refah, sağlık, eğitim vb. temel ihtiyaçları karşılayabilme kapasitesi ile ölçülebilir. Bu ihtiyaçlar otoriteler veya yasal yollarla sağlanmadığı sürece ya diğer aktörler ve

yasalardan bağımsız sistemlerce karşılanır ya da o şehrin yaşanabilirliği büyük zarar görür.

Kapasitelerin yetersizliği, zaman zaman krizlere yol açarken (emlak sektörü, ekonomi, piyasalar, üretim sektörü, eğitim sistemi, trafik vb.) beraberinde uzun veya kısa vadede dönüşümü zorunlu hale getirdiği için aslında üretken bir süreci tarif eder. Önemli olan bu üretimin yaşam kalitesi ve evrensel değerler açısından ne kadar sağlıklı yapıldığıdır.

Kentlere ait gelecek öngörülerini ve kapasitelerin yeterliliği gibi konular bu kadar önem taşırken yine bir önceki bölümde bahsi geçen kapasite planlaması ve kapasite geliştirilmesi gibi kavramlar mimari üretim süreçleri içinde nasıl yer almaktadırlar? Şehir plancıları ve kentsel otoriteler tarafından geliştirilen tüm gelecek planlamalarını sağlıklı bir şekilde yapabilmek ve sistemin geleceğini yönlendirebilmek açısından mevcut dönüşümlerin nasıl gerçekleştiğini anlamak büyük önem taşır.

2.2.3 Kapasite – Yoğunluk İlişkisi

Konuya günümüz kentleri bağlamında bakıldığında, “büyüme” nin bahsedilen “kapasite artışı”nı tam olarak karşıladığı söylenebilir mi? Artan taleplere karşılık olarak kentsel genişleme, gerekli kapasite artışı için yeterli ve geçerli midir? Kentler genişledikçe (urban sprawl) talepleri karşılayacak yapı kapasitesi sağlanmış gibi görünse de, bunun kentsel yaşam deneyimini karşılayacak türden bir kapasite artışı olduğu çoğunlukla söylenemez.

Tanık olduğumuz durum, öncelikli olarak kentlerin artan ihtiyaçları karşılamak adına, gerçekçi gelecek öngörülerini ve artan altyapı ihtiyaçları, banliyöleşmenin problemleri, kaynakların kısıtlılığı vb. veriler çok da hesaba katılmaksızın plansız ve sistemsiz bir şekilde yayılmasıdır. Bu düzen büyümeyi sağlar fakat kentsel kapasitelerin (altyapı, üst yapı, ekonomik ve sosyo-kültürel yeterlilikler, yaşam kalitesi, üretim ve servis verimliliği vb. açılardan) yeterli ve etkin kullanıldığı anlamına gelmez. Bu durumun sonunda yakın gelecekte karşılanamayan ihtiyaçlar, soruna dönüşmeye devam edecektir. Bir türlü çözülemeyen merkez-çeper geriliminin yanı sıra, genişlemeyle artan mesafelerin beraberinde getirdiği problemler de günümüz metropollerinin çıkmazları haline gelmektedir. Geçmiş ve günümüzde,

büyüyen kent çeperlerinde yaşanan deneyimler bu durumu doğrulamaktadır (Şekil 2.12).



Şekil 2.12: Şehrini Yaşa (Live Your City), MultimedyaProjesi, Banliyöleşmeye Karşı Kent İçi Kapasitelerin Artırımını Savunan Bir Öneri

Bunun sonucunda kent dokusunun yoğunlaştırılması kentsel kapasitelerin etkin kullanımı için geçerli bir yöntem olarak karşımıza çıkar. Kent ve kent yaşamının “yetenek” ve “kabiliyet”leri bu ihtiyaçlar karşısında gerekli dönüşümü nasıl gerçekleştirdiğine bakarak değerlendirilebilir.

Bu tesbitten sonra konuya aşağıdaki sorularla devam etmek uygun olacaktır;

Her kent sisteminin kendine özgü parametreleri doğrultusunda sahip olduğu kentsel kapasiteleri ve kapasite artış biçimleri özgün müdür? Kapasite artışı için modeller belirlenebilir mi? Mevcut dönüşüm ve gelişim sürecinde gerçekleşen modeller var mıdır? Bu modeller incelenerek daha da yeni modellerin tanımlanması mümkün müdür? Bunca yıldır sürekli göç alan ve almaya devam eden fakat buna rağmen cazibesini ve canlılığını sürdüren bir şehir olarak İstanbul’da, nasıl bir sistem nasıl işlemektedir? Yoğunlaşma ile kapasite artışı nasıl gerçekleşir? Kapasite artışı nasıl modellenir? Nasıl esnek, değişken ve verimli hale getirilebilir?

2.3 İstanbul, “Yoğunluk” ve “Kapasite” Kavramları

İkinci bölümün giriş kısmında, “Günümüz kent ve kent yaşamında arayışlar, kavramlar” başlığı altında, dünya nüfusunun ve kentleşme oranının durdurulamaz artışı, küresel dünyanın yeni ekonomik ve sosyal dengeleri, yerkürenin ekolojik ömrünün sonuna yaklaşması durumundan ve bu durumun hem mevcut, hem de gelişmekte olan yerleşkeler üzerinde büyük baskılara sebep olduğundan sayısal grafikler eşliğinde söz edilmiştir.

Bu baskılar, özellikle hukuki ve yönetsel sistemleri tam yerleşmemiş, ekonomik bağımsızlığını elde edebilme çabası ve gelişme süreci içindeki ülkeler arasından, sahip olduğu insan gücü, doğal kaynaklar, zengin kültür, coğrafi konum ve stratejik önem bakımından özelleşen Türkiye’de açıkça gözlenmekte ve yapılaşma süreçleri üzerinde son derece etkin bir rol teşkil etmektedir.

Yapılaşma süreç ve biçimlerini belirleyen en etkin parametrelerden biri o ülkenin kentleşme oranlarıdır. T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından hazırlanmış “Yerleşim ve Nüfus” başlıklı rapora göre, ülkemizde şehirlerde bulunan nüfus, köylerde bulunan nüfusa göre çok büyük bir hızla artmaktadır. Kent nüfüsündeki artışın, kentselleşme olgusundaki artışı da beraberinde getireceği kesin olmakla beraber bunun ne tür bir kentleşme olduğu ise tartışmaya açıktır.

“1990 -2000 döneminde şehirlerde bulunan nüfusun yıllık artış hızı binde 26,8 iken köylerde bulunan nüfusun yıllık artış hızı binde 4,2’dir. Tablo:XIII.1’in incelenmesinden de görüldüğü üzere 1995 yılında 34,4 milyon olduğu tahmin edilen kentsel nüfusun, 2000 yılı sonunda 44 milyona ulaşarak toplam nüfusun yüzde 66,9’unu oluşturduğu görülmektedir. ...şehirleşme hızının, yıllık ortalama yüzde 4,75 oranında gerçekleşeceği tahmin edilerek 2005 yılı sonunda kentsel nüfusun 54,7 milyona ulaşarak toplam nüfusun yüzde 78’ini oluşturması beklenmektedir.”

<http://www.cedgm.gov.tr/cevreatlasi/yerlesimvenufus.pdf>

Yine aynı raporda belirtildiği üzere, Türkiye’de 1950’lerde hızlanmaya başlayan kentleşme olgusu, büyük kentlerde yığılmalara neden olmuş, bu sebeple dengeli bir kentsel dağılım oluşmamıştır. Bu durum sonucunda, önemli sosyal ve ekonomik yapı değişikliği sorunları ve hızla artan kentsel yatırım ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Bunun yanısıra istihdam, altyapı ve toplumsal hizmet imkanlarının yetersizliği ve

bireylerin büyük ölçekte bilgi, beceri ve ekonomik alanlardaki sınırlılığı, kentsel yörelerde kuralların ve değer yargılarının aşınmasına yol açmıştır. Aynı zamanda fiziki planlama bağlamında bütüncül bir yaklaşım sağlanamamış olması, dolayısıyla sorunların kısmi yaklaşımlarla ele alınmış olması ve bu yaklaşımların çoğunun da gerektiği ölçüde uygulamaya aktarılamamış olması açıkça görülmektedir.

Türkiye'nin en büyük nüfuslu kenti ve ekonomik başkenti olan İstanbul, bu baskıları en yoğun şekilde yaşayan ve kendi dinamikleri doğrultusunda bu ihtiyaçları karşılayabilmek adına şiddetli dönüşümler geçiren, hem ülkenin hem de bölgenin en büyük metropollerindedir.

İstanbul 3000 yıllık geçmişi, kozmopolit yapısı, coğrafi ve stratejik önemi, gelişen ekonomisi ve özgün topoğrafyasıyla her zaman çekici bir coğrafya olmuştur. Özellikle 1950'lerdeki iç göç akımlarıyla birlikte "taşı toprağı altın" olarak betimlenen İstanbul'da, büyük, zorunlu kentsel dönüşümler gerçekleşmiş, sınırlarının genişlemesi ve kapasitelerin zorunlu artışı sonucu, planlama süreçleri yetersiz kalmış, çok çeşitli düzlemlerde kentsel yığılmalar meydana gelmiştir (Şekil 2.13).

Bu yığılmalar dolayısıyla İstanbul, bahsi geçen raporda belirtildiği gibi, kural ve değer yargılarının aştığı, fiziki planlamanın bütüncül olarak ele alınamadığı için kısmi ve yetersiz yaklaşımların sergilendiği, fakat yine de istihdam, altyapı ve toplumsal hizmet gibi kentsel ihtiyaçların tam olarak karşılanamadığı bir kentsel sistem portresi çizmektedir



Şekil 2.13: İstanbul'a Özgü Yoğun Kent Dokuları

Sayısal bir tarifle, The Architectural Review, Eylül 2006, sayısında Burdett tarafından da belirtildiği üzere, 9,8 milyonluk resmi nüfusu ile İstanbul, son 50 yılda %900'lük, son 10 yılda %27lik olağandışı bir büyüme göstererek mevcut yapısal ve yaşamsal kapasitelerin arttırılması zorunluluğu ile çarpıcı bir şekilde yüzleşmiştir. Bu yüzleşmenin mekansal ve yaşamsal karşılıkları ile kentin neredeyse her bölgesinde farklı şekillerde de olsa görülebilmektedir. Beklenen büyüme oranları ve coğrafi kısıtlamalar doğrultusunda bu zorunlulukla daha da yüzleşileceği gerçeği

görülmektedir ki, bu da kentsel dönüşümlerin önemini ve kaçınılmazlığını bir kez daha ortaya koyar.

Gelecekteki yeni ihtiyaçlar ve eğilimlere ayak uydurabilmek adına dönüşümün önemi ve kaçınılmazlığından bahsederken, geçmişte yaşanan tecrübeleri göz ardı etmemek ve bu süreçlere bugüne kadar uzanan geniş bir panoramadan bakabilmek de önemlidir. İstanbul'da bugüne kadar meydana gelmiş dönüşüm süreçlerinin nasıl gerçekleştiği, kentsel kapasitenin nasıl bu kadar büyük oranlarda arttırıldığı, bu kapasite artışının mevcut kent dokuları üzerine nasıl etkileri olduğu ve tüm bu süreçlerin kent yaşamına ne gibi katkılarda bulunduğuna bakmak, İstanbul'un kendine özgü süreç ve sistemlerini anlamak adına bilgilendirici olacaktır.

Örneğin, yıllardır üzerinde anlaşılmış ve yürürlüğe sokulabilmiş bir kentsel planı bile olmadan sürekli büyüyen bu kent, bu kadar büyük bir kapasite artışını kaldırabilmek adına nasıl süreçler geçirmiştir? Bugünün koşulları, gereklilikleri ve beklentileri doğrultusunda ne tür dönüşümler süregelmektedir? Böylesine bir yapılaşma geçmişi ve yeni hedefler doğrultusunda İstanbul nasıl bir kentsel senaryoya doğru ilerlemektedir?

İstanbul'da kentsel yoğunlaşma ve kapasite artışının işleyişini, yapısal karşılıklarıyla inceleyebilmek, bu süreçlerin mekansal karşılıklarıyla değerlendirebilmek adına şu soruları da eklemek doğru olacaktır; Yapıların, yapı adalarının ve kent dokusunun kapasiteleri nasıl arttırılıyor, nasıl esnek hale getiriliyor? Bu dönüşümler hangi ortamlarda, hangi ölçeklerde, ne şekillerde meydana geliyor? Kapasite artışı ve yoğunlaşma için mimari ölçeklerde nasıl modeller tanımlanabilir ve bu modellerin dünyada karşılıkları var mıdır?

İstanbul, geçmişte ve bugün de, sahip olduğu zengin sosyo-kültürel alışkanlıklar ve artan beklentiler çerçevesinde, ölçek, kapsam, süreç, biçim, organizasyon gibi açılardan çeşitlenen, çok zengin bir dönüşüm yelpazesine sahiptir. Bu dönüşüm yelpazesinin çeşitliliği, kent ve kent yaşamının hızlı, değişken ve kendine özgü süreçlerinden kaynaklanır. Yapısal dönüşümlerin biçimlenişi, yaklaşım farklılıkları ve düzensizliklerinden, kentsel sistem ve süreçlerin esnekliği ve kararsızlığını okuyabilmek mümkündür.

Yoğunlaşan kentlerdeki kapasite arayışlarının tesbit edilerek, model olarak ortaya konması, özelliklerinin ve potansiyellerinin araştırılmasının, kenterle ilgili analiz,

tasarım, kentsel pratikler ve stratejileri belirleme açısından son derece önemli ve yol gösterici olacağını düşünülmektedir.

Özellikle de İstanbul örneğinde, sosyo-ekonomik, hukuki ve kültürel parametrelerin kendine özgü işleyişleri biçimlendirdiği, yasal veya yasa dışı, plansız fakat kendi kaotik yapılaşma düzeninin işler olduğu bir kentsel üretim sürecine hakim olabilmek için çeşitli modellerin tanımlanabilmesi ayrıca önem taşımaktadır.

Yoğunlaşan kent yapısındaki kapasite arayışlarında, İstanbul örneğindeki modellere geçmeden önce, bu modellerin şekillenmesinde belirleyici rol oynayan bazı olgulardan kısa başlıklar altında bahsetmenin yararlı olacağı kanısındayım. Bu başlıklar;

İstanbulla ilgili başlıklar;

1. İstanbul ve büyüme
2. Yapı alanı ve yoğunluğu belirleme sistemi (TAKS-KAKS)
3. Kaçak yapılaşma
4. Yüksek yapılar ve İstanbul
5. Kentsel dönüşüm projeleri

2.3.1. İstanbul ve Büyüme

İstanbul'un şu anki resmi nüfusu 9,8 milyon olmakla beraber, son 50 yılda %900'lük, son 10 yılda %27lik olağandışı bir büyüme göstermiştir (Şekil 2.14). Hem Asya ve hem de Avrupa kıtalarına birden konuşlanmasıyla tanınan İstanbul'un süregelen iç-kentsel göçler, banliyölerin gelişimi ve yayılımı, artan kent içi yaşamının etkileriyle gayriresmi sınırları durmadan genişliyor. Birçok kentli, merkezi mahallelerinden kent çeperlerine doğru geçiş yaparken bu sayede son birkaç on yılda pek çok yeni kent çeperi yerleşkesi meydana gelişmiştir. Böylesine karşı konulamaz bir insani talebe karşın, İstanbul'un konut yoğunluğunun km² başına 4803 ve şehrin %95'inin kentsel alan olmasına şaşırılmamak gerekir. Bugün durmadan artan nüfusunun yarattığı yükün, gelecek 10 yılda öngörülen 1,5 milyonluk artışla ikiye katlanacak olması durumuna acilen dikkat çeken, kentsel ve sosyal senaryoların gerekliliği açıktır (The Architectural Review, Burdett, 2006).



Şekil 2.14: Kuşbakışı

Cumhuriyet ile birlikte siyasi merkez olmaktan çıkıp sosyo-ekonomik açıdan eski önemini yitiren İstanbul'un 20. yüzyıl başında 1 milyonu aşan nüfusu, 1927'de 700 binin altına düştü. Ancak 1940'larda sanayi yatırımlarının gelişmeye başlaması ile kent, yeniden çekim merkezi oldu. 1950'lerin ortasına gelindiğinde İstanbul, batıda Yeşilköy, kuzeyde Levent, doğuda Bostancı'ya kadar uzanan bir alanda yayılma gösterdi. Sanayi alanlarının etrafında gecekondular ortaya çıkmaya başladı (Mimdap Haber Bülteni).

1950 ve 1965 arasında planlama sistemi benzeri görülmemiş bir kentleşme oranı ve yeni bir politik rejimle başa çıkabilmek ve bu kentleşme problemini çözebilmek için yöntemler geliştirmek durumundaydı. Dönemin 4 ana probleminin birincisi metropolitan alandaki nüfusun yıllık 80,000 kişilik hızlı nüfus artışı ile 1950'de 975,000 olan nüfusun 1965'te 2,141,000'lere çıkmış olmasıydı. Bu nüfus artışı doğal büyüme, gelen göç ve metropolitan alanın Kartal'ı alacak şekilde genişlemiş olmasından kaynaklanıyordu. Doğal konut açığının yılda 20,000 olması gerekirken 10,000'ler ve hatta sonraları 4,300'lerde kalması, aradaki açığın gecekonduların üretimi ve belediye sınırlarının dışındaki yeni konut inşaatlarıyla kapandığını

gösterir. İkinci problem konut alanları ve belediye alanının dışındaki bölgelerdeki arsaların hızla bölünmesi süreciydi. Zeki Sayar, Mimar dergisinde durumu şöyle tarifliyor “Arsa spekülâtorleri, ister İstanbul-Ankara ister İstanbul-Londra otoyolu üzerinde olsun, Haydarpaşa’dan İzmit’e, Sirkeci’den Silivri’ye bütün tarımsal alanları parsellere bölüp, sonra bunları çekici ilanlar ve cazip ödeme koşullarıyla halka satıyorlar.” Üçüncü problem endüstriyellemenin gelişimiyle kentte endüstriyel alan yaratma taleplerine karşılık bulma baskısıydı. Dördüncü ise gelişmeyle bağlantılı artan motorlu araç sayısı ve beraberinde gelen, süreklileşen trafik sıkışıklığı probleminiydi (Tekeli, İ. 1994).

1970’lerde 2 milyonu aşan nüfusu, etki alanının genişliği, sanayinin kent dışına kayması ve birden çok merkezi ile İstanbul, metropol ölçeğine ulaştı ve konut, ulaşım gibi altyapı sorunlarıyla karşı karşıya kalmaya başladı. 1973’te yapılan Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelirken özel oto sayısının artması ile İstanbul’un gelişim alanı doğuda Gebze, batıda ise Silivri’ye kadar ulaştı. 1980 yılına gelindiğinde nüfus 3 milyona dayandı. 1984’te çıkarılan Büyükşehir Belediyeleri Yasası ile İstanbul’da Büyükşehir Belediyesi ve ona bağlı ilçe belediyelerinden oluşan bir yönetim yapısı kuruldu.

1989 yılında, Boğaz’ın kuzey kesiminden kenti transit geçen Trans Avrupa Otoyolu ve buna bağlı ikinci bir köprünün yapılması, kentin gelişimi ile ormanlar üzerindeki etkisi açısından önemli kilometre taşlarından biri oldu. Otoyol çevresindeki orman ve doğal alanlar üzerinde gecekondu semtleri yükselmeye başladı. Buna 1990’larda Levent-Maslak hattı üzerinde gelişen gökdelenler eklendi.

Nüfusun artık 10 milyonu çoktan aştığı 2000’lerin gündemini ise 3. köprü, tüp geçit, işgal edilen orman arazileri, orman alanlarının başka kullanımlara tahsisi gibi konular oluşturuyor (Mimdap Haber Bülteni).

İstanbul’un 1950’lerden gelen büyüme süreçlerini Keyder (1999) “Enformel konut piyasasından küresel konut piyasasına” adlı yazısında konut üretimi, idari tutumlar ve yapılaşma biçimleri üzerinden tarifler. Bu incelemeden bir derleme özetle şöyledir;

“İstanbul’da nüfus patlaması 1950’li yıllarda başlar. 1950 yılının bir milyonu aşkın nüfusu, 1970’e ulaşıldığında üç milyona, 1975’te dört milyona, 1985’te altı milyona, 1995’te dokuz milyona yükselmiştir. 1945’i izleyen yarım yüzyıl boyunca yıllık artış hızı olarak %4 ila 5 aralığında

kalan bu büyümenin büyük bölümü köyden kente göçten ve kente yeni gelenlerin daha yüksek bir doğum oranına sahip olmasından kaynaklanıyordu. Gecekondu öncce kentin iskan edilmiş bölgelerindeki boş alanlara yapıldı. Ne var ki, kent içi arazinin sağlayabildiği potansiyel, savaş bitimini takiben kente akan devasa göç dalgasının yarattığı ihtiyacı karşılamak açısından tümüyle yetersizdi. Dolayısıyla, yerleşim için kullanılan arazi doğal olarak kentin iskân edilmiş bölgelerinin hemen dışındaki çevrede oldu. Buralarda, toprak fiili olarak sahipsiz araziydi. Köyden yeni gelmiş bu insanlar kente yerleşmeye başladığında ortaya çıkan tablo, kent planlamacıları açısından tam bir kâbustu: hukuki güvenceye sahip özel mülkiyet altındaki arazi ile gayrimüslimlerce terk edilmiş toprakların, üzerinde kimsenin hak ileri sürmediği vakıf arazisinin, eski tarımsal toprakların ve en önemlisi farklı türden kamu arazisinin iç içe geçmiş olması dolayısıyla, imara açılmış yerleşim bölgeleriyle gecekondu bölgeleri hiç beklenmedik noktalarda bir sarmaşık gibi iç içe giriyor, şehrin en zengin semtlerinde bile villaların ve lüks apartmanların yanında virane gecekondu yükseliyordu.”

İstanbul metropolitan bölgesinin bugün, doğu-batı doğrultusunda, Marmara Denizi sahiline paralel olarak, eninin on ila yirmi kilometre arasında değişen bir şerit boyunca uzanan yüz kilometrelik bir mesafeyi kapsaması, bu tür yerleşim biçimlerinin hızlı yayılabilmesi ve esnekliği sonucunda gerçekleşmiştir. Esasen, bu tür bir fiziksel yayılmanın hızı ve kolaylığının ardında, devletin değişen koşullara uygun olarak yeni bir kapitalist mülkiyet ilişkileri rejimi kurmakta yetersiz kalması ya da isteksiz olmasıdır. Pek çok olasılığın varlığı tartışılarak, sonuçta, kamu otoritesi, gelişmeleri öngörebilen bir politika oluşturmadı ve hareketsizliğe teslim oldu.

“Aslında, sürecin daha ileri aşamalarında dahi, imar mevzuatı o kadar büyük belirsizliklerle doludur ki, şehrin tarihi bölümleri ve büyük apartman bloklarının hâkim olduğu “modern” semtler dışında, bir inşaatın tamamlanıp tamamlanmadığı bile her zaman tartışma konusu yapılabilir. Evin genişletilmesi ya da ilave kat çıkılması gibi hususlar, resmi tutumun gidişatına bağlanmıştır. Bir seçim öncesinde, popülist bir belediye başkanı imar mevzuatının uygulanacağı yönünde üstü örtülü bir mesaj verirse, mevcut binalara yeni katlar eklemek üzere yoğun bir inşaat faaliyeti başlayabilir.

Koşullar izin verdikçe yeni katların çıkılması, birkaç seçim dönemi sonrasında, bir gecekondu mahallesinin çok katlı apartmanlardan oluşan bir bölgeye dönüşmesine dayanan yaşam döngüsü çıkarıyordu ortaya.

1960'lı yıllarda kapsamlı bir araştırmaya konu olan ilk gecekondu mahallesi olan Hisarüstü bunu doğruluyor. Hisarüstü bugün, tek bir otomobilin zor geçebileceği kadar dar sokaklara bakan dört ya da beş katlı binaların mağrur biçimde yükseldiği bir mahalle haline gelmiştir. Bu özel örnekte, hızlı gelişmenin ardındaki temel faktör şehrin merkezine yakınlık olmuştur.” Keyder (1999)

İstanbul'un yeni kurulan ve büyüyen metropollerden farkı, sahip olduğu tarihi, kültürel yapılaşma değerleridir. Örneğin Osmanlı'nın çeşitli dönemlerinden kalma, genellikle ahşap olan köşkler Avrupa yakasında Marmara sahiline paralel giden banliyö tren yolu boyunca ve daha az sayıda olmakla birlikte Anadolu yakasında oldukça yaygındı.

“...Bunların hepsi geniş bahçeler içinde yapılmışlardı. 1960'lı yıllarda, imar mevzuatı bu köşkların arsalarının bölünebilmesine izin verecek şekilde değiştirilmesi yönünde değiştirilmesi yönünde ağır bir baskı uygulandı. Bunun sonucunda, eskiden tek bir ahşap köşkün bahçesi olan bir arsa üzerinde, birkaç tane beş ila on katlı apartman inşa edildi....1960'lı yıllarda, kentin dış çeperindeki müstakil evdense, yeni yapılmış bir apartmanda bir daire satın almak orta sınıfın en önemli özlemi haline geliyordu.

1950 öncesinde bir bölgenin mülkiyet yapısında bütün topraklar özel mülkiyette ise ve araya kamu mülkiyetinde ya da kamulaştırılmış hiçbir arazi parçası girmiyorsa, 1970'li yılların sonuna ulaşıldığında o bölgenin tablosu modern apartmanların yükseldiği, bütünüyle orta sınıf bir semt görünümünde olacaktır. ...bu dönem ulusal kalkınmayla çakışır: mimari dil, İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupasının apartmanlarının kırık versiyonuydu, ama mimari ve teknik standartlar daha düşüktü. Müteahhitler çoğu zaman daha önce denenmiş bir tasarıma yaslanıyorlar, bir mimarın katkısını gereksiz görüyorlardı.” Keyder (1999)

Keyder (1999), küreselleşme süreci ile İstanbul'un karşılaştığı yeni durumları şöyle aktarmaktadır;

“1980'li yıllarda İstanbul'da ortaya çıkan yeni mekansal gelişmeler küreselleşmenin etkisini yansıtıyordu: kentin dönüşümünü biçimlendiren sermaye, mal, insan, bilgi ve göstergelerin ulusaşırı akışının yoğunlaşması olmuştu. Toprağın yapılaşmaya daha kolaylıkla açılışının temelinde kamu görevlilerinin artan ölçüde nüfuz ticaretine başvurmaları ve arazi kullanımına ilişkin bazı yasalardaki hükümlerin yumuşatılması yatıyordu. Mekan üretimi alanında, bu koşul toprağın yasal yapılaşmaya açılması olarak somutlaşıyordu: bu da konut alanında kapitalist işletmelerin

etkisinin artması ve buna bağılı olarak büyük inşaat şirketlerinin yükselmesini olanaklı kılıyordu...Güvenli kapılı siteler elbette İstanbul'a özgü değildir. Zenginlerin mekansal olarak toplumdaki ayrı yaşamıyla özdeşleştirilen lüks siteler, yalnızca on sene önce boş arazi olarak duran ya da gecekondulu bölgesi olan topraklara doğru hızla yayılmıştır...üst gelir düzeyinde lüks sitelerin ortaya çıkışı, daha alt gelir düzeylerinde çok katlı sitelerin artan payı yanında önemsiz kalır. Bu siteler genellikle, her birinde dört ya da beş daire olan on ila yirmi katlı binalardan oluşmuş bir sitedir. Yeni yapılaşma devasa ölçeklere ulaşmaktadır: Bu tür siteler kenti çevreleyen bir halka gibidir: her biri kent merkezinden yaklaşık birer saat uzaklıkta olan bu siteler zamanla kendi başlarına birer merkez haline gelme potansiyelini taşırlar.”

Kentin bu nüfusu kaldıracak bir metropol'e doğru olan dönüşümünü olanaklı kılan başlıca faktör, devletin, bu güne kadar kaçak yapılaşmaya yol açan yasal kısıtlamaları gevşetmesi olmuştur. Kimi durumlarda devlet kamu arazisinin belediyelerce devralınmasına izin vererek, kimi durumlarda yeni imar planlarının hazırlanması yoluyla, bazen de yalnızca toprağın mülkiyetini açıklığa kavuşturarak, yeni alanların inşaatlara açılmasını sağlamıştır. İstanbul'un günümüzdeki yapılaşmasının ana dinamiği, bu süreçler sonucunda, şehrin çevresindeki gecekondulu mahallelerinin yerini düşük maliyetli çok katlı apartmanların almasıdır.

2.3.2 Yapı Alanı ve Yoğunluğu Belirleme Sistemi

Kentsel bölgelerde yapılaşma yoğunlukları belediyelerce hazırlanan imar planlarıncı belirlenmektedir. İmara açık olan her parselin çevresel veriler ve geleceğe yönelik gelişme kararlarına göre belirlenmiş bir emsal değeri bulunmaktadır. Parsel bazında verilen emsal değeriyle her parsel için TAKS (taban alanı kat sayısı) ile KAKS (kat alanı katsayısı) olarak verilen matematiksel bir oranla inşaat alanı taban alanı ve kat yüksekliği belirlenir. Başka bir deyişle bir yapı yoğunluğunun belirlenmesi o yapılaşma alanı için önceden belirlenmiş matematiksel bir oranla tanımlanmaktadır. Bu oran (emsal değeri) imar planına eklenmiş proje notları haricinde yoğunlukla ilgili ana yasal bağlayıcıdır. Fakat bu bağlayıcılar o yapının ne tür mekansal nitelikler ortaya koyduğu, çevreyle nasıl ilişkilendiği, yapı adası ve kent dokusuna kattığı mekansal değer, doluluk-boşluk oranları, kamusal-özel alanların dağılımı vb. konularda genel bir tavır göstererek tüm özgün durumları aynı kategoride değerlendirmiş olmaktadır. Dönem dönem yoğunluk kararlarında yapılan

değişiklikler (genellikle artış olarak) yine aynı tariflerle ilan edilir. Yoğunluk ve kapasite planlaması gibi konular proje bazında daha özenle geliştirilmesi ve belli esnekliklere sahip olunması gereken bir tasarım konusudur.

Japonya'daki imar planlarında TAKS-KAKS gibi önceden belirlenmiş genel oranlara başvurmak yerine o yapı adası veya parsel düzeyinde projeler üzerinde kent planlama otoriteleriyle birebir uzlaşarak ve hatta pazarlık ederek özgün parametreler ve yapılaşma yoğunlukları belirlenmektedir. Kanada'nın en büyük ve yüksek yoğunluklu şehirlerinden Vancouver kültürel binalar, parklar, okullar gibi kamusal ihtiyaçların yüksek yoğunluk karşılığında hizmet olarak bahşedildiği "sosyal bonus zonlaması" modelini kullanmaktadır. Yani daha iyi kamusal alanlar için yoğunluk bir nevi alışveriş, bir takas maddesi olarak kullanılır; bu şekilde yatırımcılar projelerinin değerini artıracak birçok yatırıma sahip olurken kent yaşamına da yeni sosyal imkanlar kazandırmış oluyorlar.

2.3.3 Kaçak Yapılaşma ve İmar Afları

"İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında" adlı kitabında Keyder (1999) kaçak yapılaşma ve İstanbul ilişkisine şöyle deyiniyor. "Üçüncü Dünya metropollerinde arasında, "kaçak", yasadışı konut oranı bakımından İstanbul hep ilk sıralarda olmuştur. Verilen oran hesaplama yöntemine göre değişmekle birlikte genellikle %50'nin üzerindedir. "Kaçak" kavramının bu bağlamda nasıl tanımlandığı da pek açık değildir: "kaçak" derken, konutların mevcut mevzuata uygun olarak yapılmadıklarına atıfta bulunmuş oluyor: ama hayli geniş bir yelpazesi var bunun. Bazı durumlarda yapı, kamu arazisi üzerine inşa edilmiş oluyor: fiilen işgalcilik ortaya çıkıyor. Başka bazı durumlarda ise, yapı imar mevzuatını ihlal ediyor: tarım toprağı üzerinde ya da park bahçelere tahsis edilmiş alanda (yeşil alanda) inşa ediliyor. Ya da yapı belediye yönetmeliklerine uygun olmayan biçimde, gerekli denetim yapılmaksızın ve ruhsat almaksızın, yetkili makamların belirlediği mühendislik, sağlık, estetik ve yerleşim kurallarına uyulmaksızın inşa edilmiş olabiliyor. Ancak bir şey çok açıktır: İstanbul'un nüfusunun 20.yüzyılın ikinci yarısında bir milyondan on milyona yükselişi, esas olarak kaçak yapıların yaygınlığı sayesinde mümkün olmuştur.

Kentle ilgili söylemlerde genellikle "gecekondulaşma" olgusuna karşı ağır eleştirileri içeren, kaçak yapıların oluşturduğu çarpık yapı stoğunu, sebep olduğu ekolojik ve toplumsal çöküntüleri kınayan pek çok söyleme rastlanmaktadır. Fakat yukarıdaki

yazıda da belirtildiği gibi kaçak yapılaşma ve yapılan kaçak ekler ile sağlanan büyüme, sağlıklı, niteliksiz ve plansız da olsa, ihtiyaç duyulan kapasite artışının mevcut koşullar altında ortaya çıkmış mekansal bir karşılığıdır. Yani, özünde bu oluşum, kapasite artışının gerekliliklerine merkezi yönetimler ve toplum düzeninde karşılık bulunamaması sonucu, İstanbul'a göçen halkın kendi inisiyatifiyle bu ihtiyacı karşılama çabasının sonucudur. Bu süreç ile kentsel kapasite birçok anlamda artmış, fakat bu artışın yaşamsal nitelikleri ve sürdürülebilirliği üzerine bilgi ve düşünce üretimi yapılamadan gerçekleşmiştir. Zaman içinde kaçak yapılaşmanın temel barınma ihtiyacı haricinde ekonomik beklentiler ve gelir yükseltme amacına hizmet ettiği görülmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Mesken Gecekondu İşleri Müdürlüğü'nden alınan "İstanbul'da Kaçak Yapılaşma" adlı çalışmada, kaçak yapı; mülkiyeti kendine ait arsa ve arazi üzerinde, imar kanunu ve yönetmeliklerine aykırı olarak inşa edilen yapılar olarak tariflenmektedir. Kaçak yapı, temelden yani tamamı kaçak olabildiği gibi, yapının bir kısmı da kaçak olabilmektedir.

İstanbul'da tamamı veya kısmen kaçak inşa edilen yapılarda en çok görülen örnekler bu raporda şöyle sınıflandırılmıştır;

_Yapının tamamının projesiz olarak veya onaysız proje ile hiçbir yasal belgeye dayanmadan ruhsatsız olarak yapılması,

_Yapı izin belgesine ve projeye aykırı olarak binanın zeminde büyük kurulması, (Bu durumda bina Temelüstü İzin Belgesini almamakta ve Temel Ruhsatı olan ancak İskan Ruhsatı olmayan kaçak yapı sınıfına girmektedir.)

_Zemin katta bahçeye tecavüz ederek, çıkma altlarını binaya katarak büyüme sağlanması, (Yasal olmayarak m2 arttırılması, diğer maliklerin bahçe kullanım haklarına tecavüz edilmesi)

_Çatı arasının büyütülmesi, (Yasal olmayarak m2 arttırılması, diğer maliklerin ortak mülkiyeti olan çatı kullanım haklarına tecavüz edilmesi)

_Teras kat yapmak, (Yasal olmayarak m2 arttırılması, diğer maliklerin çatı kullanım haklarına tecavüz edilmesi)

_Kaçak kat yapılması, (1den 7ye kadar olabilmektedir.) (Diğer maliklerin mülkiyet haklarının gasp edilmesi)

Yine aynı çalışmada belirtildiği şekilde, kaçak yapılaşma sonucu onaysız proje veya onaylı projeye aykırı imalat yapılması ile inşaatta demir eksikliği, betonun

kalitesizliği sonucu olarak dayanımı düşük binalar inşa edilmekte ve deprem gibi doğal felaketlerde ağır hasar meydana gelmesine sebebiyet verilmektedir.

Kaçak yapılarda m² büyütülmesi ile haksız edinim sağlanmakta, bu büyüme maliyeye bildirimde bulunulmadığından vergi kaybından dolayı kamu zarara uğramakta, ayrıca kentte altyapı kullanımına hesaplanandan fazla yüklenimin olması sebebi ile altyapının zarar görmesi sebebiyle kamuya zarar verilmektedir. Ayrıca mülk satın alanların aldatılması söz konusu olmaktadır.

Aynı raporda belirtildiği üzere, 1983 yılında çıkarılan 2805 sayılı kanun, 1984 yılında çıkarılan 2981 sayılı kanun ve 1986 yılında çıkarılan 3290 sayılı imar affi kanunlarına göre İstanbul'da imar mevzuatına aykırı olarak yapılan yapıların yasallaştırılması amacıyla toplam 257.904 adet başvuru yapılmıştır.

Son olarak, 5272 sayılı yeni Belediye Kanununa göre kaçak yapının 3 ay içinde yıkımının gerçekleştirilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca, 2004 yılında yapılan değişlikle, Türk Ceza Kanununun 184. maddesine göre, imar kirliliğinin suç olarak tanımlanması ve kaçak inşaat yapanlara 6ay hapis cezası getirilmesi kaçak yapılaşma üzerinde nisbeten caydırıcı bir rol oynamıştır. Fakat kaçak yapılaşmaya sebep olan koşulların varlığı ve bu durumla gerçekçi bir şekilde yüzleşen bir stratejinin eksikliği devam ettikçe bu yaptırımlar çözümün parçası olmaktan çok, kısa vadeli önlemler olarak kalacaklardır.

2.3.4 Yüksek Yapılar ve İstanbul



Şekil 2.15: İstanbul Gökdelenleri

Şencan 1991'de yazdığı makalede şöyle diyor; İnsanoğlu yarattığı sınırsız teknolojik olanaklarla, gökyüzüne doğrutırmanma serüvenini başdöndürücü bir hızla sürdürüyor. New York'tan Buenos Aires'e, Frankfurt'tan Moskova'ya, Varşova'dan Singapur'a, nihayet İstanbul'a ve ülkemizin diğer büyük kentlerine kadar, dünya kentlerinin semaları gökdelenlerle deliniyor. Kuşkusuz, bu delinmenin bilimsel, teknik ve artizanal bir açıklaması var. Şairin,

... Hiç şüphe yok ki şairin;
“Yüksel ki yerin bu yer değildir
Dünyaya gelmek hüner değildir.”

dizeleriyle ifade ettiği, insanın “insan” olmasından kaynaklanan bir yükselme özleminin ötesinde, sınırlı olanakların zorlanmasının da inkar edilemeyecek bir yanı vardır.

Küreselleşen dünyanın yapısal sembolleri haline gelen yüksek yapılar, serbest ekonomiye geçiş ve büyüme süreci içinde olan tüm ülkeler gibi Türkiye’de de emlak spekülasyonu, prestij ve rekabet aracı haline gelmişlerdir (Şekil 2.15). Bu güç gösterisi için kuşkusuz en iyi lokasyonlardan biri hem Avrupa hem de Asya’ya açılan, ülkenin ve bölgenin ekonomik lokomotifini olan İstanbul’dur.

Yine, Şencan (1991) kitabında 1969 yılında yayınlanan Mimarlık dergisinde Orhan Göçer’in “Gökdelenleri doğuran etkenler” üzerine yazdığı yazıyı şöyle aktarır:

1. Şehirlerde kullanılan sahaların azalması,
2. Buna paralel olarak kullanılacak arsa fiyatlarının başdöndürücü şekilde artması,
3. Yine bunun neticesi olarak da arsadan azami kazanç temin etmek hırs ve arzusu,
4. Teknik imkanların artması ve yüksek binaların yapımının artık zor olmaması,
5. Firmalar arasındaki rekabetin, firmaların kudretini, içinde çalıştıkları binaları reklam etmek arzusu gelir.

Ayrıca;

Şehirlerdeki nüfusların mütemadiyen artması nedeniyle, merkezlerdeki iş yerlerinin, artan çalışan insan nispetinde genişletilmesinin artık zeminde değil, binaların yükseltilmesiyle mümkün olduğunu kabul etmek gerekir.

Günümüzde de bu etkenlerin geçerliliğini sürdürmekte olduğu ve hatta küresel sermayelerin desteği ile gerçekleştirilebilme imkanlarının fazlasıyla arttığı görülmektedir. Bu kuleler hem iş alanı, hem konut, hem de servis sektörüne büyük metrekareler kazandırarak, hem de bunu yaparken merkezi konumlarını da koruyarak önemli açıklıklara karşılık gelmektedirler. Fakat düşeyde başarıyla sağladıkları büyük mekansal kapasitelerin ve imkanların karşılığında, yerleşmiş oldukları çevreye de aynı başarıyla katkı sağlayıp sağlamadıkları, kentsel altyapılara yükledikleri büyük noktasal yüklerle sistemin işlerliğini nasıl etkiledikleri gibi konularda ciddi soru işaretleri bulunmaktadır.

Özellikle son dönemlerde, gelişen ekonomi ve dünya piyasalarının artan ilgisi dolayısıyla İstanbul'da çok sayıda yüksek katlı residanse, çok uluslu şirketler için ofis binaları, oteller vb. yapıların inşa edilmesi için teklifler, projeler ve pazarlıklar sıkça gündeme gelmektedir. Arsa fiyatlarının da inanılmaz oranlardaki artışı, firmaların yapılaşma kararlarını yükseltmeye yöneltilmektedir.

Vatan gazetesi 27.12.2006 tarihli haberinde durumu şu şekilde özetliyor;

“ İstanbul'un taşı toprağı gerçekten 'altın' oldu!

İstanbul'daki arsa çılgınlığını görmek için Büyükdere Caddesi'ne bakmak bile yeterli. Caddede 18 ay önce 770 dolar olan metrekare fiyatı 6 bin dolara yükseldi. Türk ekonomisinin kalbi konumundaki İstanbul'da, ... , arsa fiyatlarındaki yükseliş durmak bilmiyor. Arazi fiyatlarında üç yıl içinde dolar bazında 10 kata varan artışlar görülürken, 'İstanbul'un taşı toprağı altın' sözü gerçeğe dönüştü.” (Vatan Gazetesi, 27.12.2006)

Bu eğilimler çerçevesinde yoğunlaşma ve kapasite artışını sağlamakta önemli rol oynayan yüksek yapıların ve bu yüksek yapıların oluşturduğu kentsel dokunun kent bütünü bağlamındaki yerlerinin, katkılarının değerlendirilmesi, yer seçimlerinin kentsel sistemler göz önüne alınarak yapılması ve gerekli altyapısal kapasite artışlarının da bu yoğunlaşma süreciyle birlikte geliştirilmesi zorunluluğu acil olarak gündeme gelmektedir.

2.3.5 Kentsel Dönüşüm Projeleri

Roberts (2000) kentsel dönüşümü, kapsamlı ve bütünlük bir vizyon ve eylem olarak, bir alanın ekonomik, fiziksel, toplumsal ve çevresel koşullarının sürekli iyileştirilmesini amaçlamak olarak tanımlamaktadır. Başka bir deyişle yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale getirilmesi; toplumsal dışlanma olan alanlarda, toplumsal bütünlüğün sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu alanlarda, bu dengenin tekrar sağlanmasıdır. Bu tanımda vurgulanan durum, kentsel dönüşümün, yeni kentsel alanların planlanması ve geliştirilmesinden çok, var olan kentsel alanların planlanması ve yönetimi ile ilgili olmasıdır.

İstanbul kentsel alanı, sahip olduğu tarihi katmanlar, farklı etnik - kültürel yapılar, bunların birbiriyle etkileşimleri ve zaman içinde geçirdiği dönüşümler ile oldukça

zengin ve çeşitli yerleşim dokularına sahiptir. Yaşanan sosyo - politik süreçler ve olaylar sonucunda İstanbul'da yaşayan etnik grupların ülkeyi terk etmeleriyle sahipsiz kalan bu yerleşimler zamanın da yıpratıcı etkisiyle günümüzde çöküntü bölgeleri olarak tanımlanmaktadır (Tarlabası, Fener-Balat, Galata, Hasköy). Ayrıca zamanın yıpratıcı etkisi ve bakımsızdan onarıma ihtiyaç duyan tarihi yerleşimler (Süleymaniye, Zeyrek, Üsküdar, Eyüp), artık kent içinde kalan, işlevini yitirmiş eski endüstriyel alanlar (Haliç, Zeytinburnu, Paşabahçe, Galata, Tophane), çarpık kentleşme sonucu oluşmuş, yaşam kalitesinin arttırılması gereken bölgeler (Sultanbeyli, Ümraniye, Pınar mahallesi), yeni yapılaşmalara potansiyel olacak eski endüstriyel bölgeler (Kartal, Küçükçekmece) gibi çok çeşitli kentsel dönüşüm olasılıkları ve de bazılarının projeleri de mevcuttur.

Uzun (2006) Kentsel Dönüşüm projeleriyle ilgili durumu özetle şöyle aktarıyor;

“Diğer ülke örneklerinde olduğu gibi Türkiye’de de tarihi doku ve eski kent merkezleri önem taşımaktadır. Var olan tarihi yapıların korunarak yenilenmesi ve çoğu zaman da işlevlerinin değiştirilerek yeniden kullanımları bu alanlardaki dönüşüm projelerinin temelini oluşturmaktadır. Dönüşümün gerçekleştiği diğer bir alan de kent içindeki sanayi yapılarının yenilenerek ticari ve kültürel kullanımları ve kimi zaman da konut kullanımı barındırması söz konusudur. Diğer ülke örneklerinden farklı olarak Türkiye’de özellikle 1999 Marmara depreminden sonra deprem riski taşıyan yapılaşma alanlarının bu riske karşı önlemlerin alınarak dönüştürülmesi söz konusudur. Özellikle İstanbul’da bu doğrultuda yapılan dönüşüm projeleri bulunmaktadır. Tüm bunların yanı sıra Türkiye’de kentsel dönüşüm daha yoğun olarak gecekonduların alanlarında gerçekleşmektedir. Gecekonduların dönüşüm sürecinde 1984 yılında çıkartılan 2981 sayılı “İmar ve Gecekondular Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler” ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun” başlıklı son af kanunu önemli bir rol oynamaktadır. Bu kanun ile gecekonduların alanları için ıslah imar planları yapma imkanı ortaya çıkarken kentsel dönüşüm projelerinin de oluşmasını dolaylı olarak sağlamıştır. Ayrıca gecekonduların kat sayısının artmasını, gecekonduların alınıp satılmasını ve müteahhitlere verilmesini mümkün kılmıştır. Ancak uygulamada ıslah imar planları sonunda sadece fiziksel bir dönüşüm gerçekleşmekte, kentsel dönüşümün temel hedeflerinden olan ekonomik, sosyal ve çevresel dönüşüm gerçekleşmemektedir.”

Kentsel dönüşüm projeleri ve İstanbuldaki uygulamaları başlı başına bir çalışma konusu olmakla beraber, bu tez çalışması çerçevesinde, kapasite artışı ve yoğunluk kavramlarının yeniden tariflendiği bir operasyon olarak önem taşır. İstanbul'daki kentsel dönüşüm süreçlerini belirleyen yasa ve stratejilerin, bu operasyonların sonucundaki yoğunluk ve kapasite artışıyla kime nasıl hizmet etmesi hedeflendiği konusundaki tartışma ve eleştiriler önemlidir. Unutulmaması gereken nokta, kent yaşamındaki yoğunlaşma ve kapasite artışının sadece emlak üzerinden değerlendirilmemesi, diğer önemli boyutları olan sosyal, kültürel ve ekonomik boyutlarının da hesaba katılmasının gerektiğidir. Önemli olan yoğunlaşma kararlarında yaşam kalitesini arttırmak ve toplumsal bütünlüğü sağlayabilecek fiziki ve sosyal imkanlar sunmak olmalıdır.

Bir bakıma, tarihi kentlerin geleceğe sağlıklı bir şekilde taşınabilmesi, bu baskılar karşısında, değerlerini ve sosyal dengelerini koruyarak kapasitelerini geliştirmeye getirdikleri çözümlerin başarısı oranında değerlendirilebilir.

3. İSTANBUL'DA KAPASİTE ARTIŞ MODELLERİ KATALOĞU

Katalogun oluşturulması aşaması ise 3 basamakta gerçekleşmiştir;

1. Verinin Toplanması,

İstanbul'da çeşitli kentsel bölgelerde gezilerek, yapısal kapasite artışının gerçekleştiği çeşitli ölçek ve kapsamlardan örnekler araştırılmış, bunlar fotoğraf, röportaj ve çizim ile belgelenmiştir. Yapılması planlanan, tasarım aşamasında olan yapısal kapasite artışı projeleri ise güncel yayın organları ve internetten araştırılarak bir araya getirilmiştir. Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürlüğünden tarafından kaçak ve ek yapılarla ilgili tutulan Arazi çalışması Tesbit Formlarından faydalanılmıştır.

2. Sınıflandırma,

Toplanan veriler öncelikle 2 boyutlu şematik bir anlatımla çizilerek modellendi ve katalogda “modeller” sütununa yerleştirildi. Bu modeller ilk olarak ölçeklerine göre (Yapı elemanı, Yapı, Yapı adası olarak) 3'e ayrıldı. İkinci aşamada fiziksel artış yönlerine veya biçimlerine göre (Yatayda, Düşeyde, Bölünerek, Yıkım ile gibi) ayrıldı. Üçüncü ve son aşamada ise mevcut yapı veya doku ile ilişkisi ve oluşum sürecine bağlı olarak (Zaman içinde, Sistemli, Parazit, Arada, Bağımsız, Hareketli, Planlı vb.) ayrıldı.

Kapasite artışına uğrayan fiziksel ortamlar, katalogda ayrılan “Ortamlar” sütununda ifade edilmiştir.

Bu ortamlar şöyle özetlenebilir;

_Yapılar (Binalar)

Yüzey -Cephe/ İç-Dış hacimler, m²,m³/ Düzlemler-Çatılar-Döşemeler

_Ulaşım (Yollar)

Otoban / Yaya yolları / Ana-ara yollar /...

_ Alt Sistemler/ Altyapı

Kanalizasyon / Elektrik / İletişim /...

_ Kamusal Alanlar

Meydan / Kıyı / Kaldırım / Sokak / ...

_ Boş Arsalar

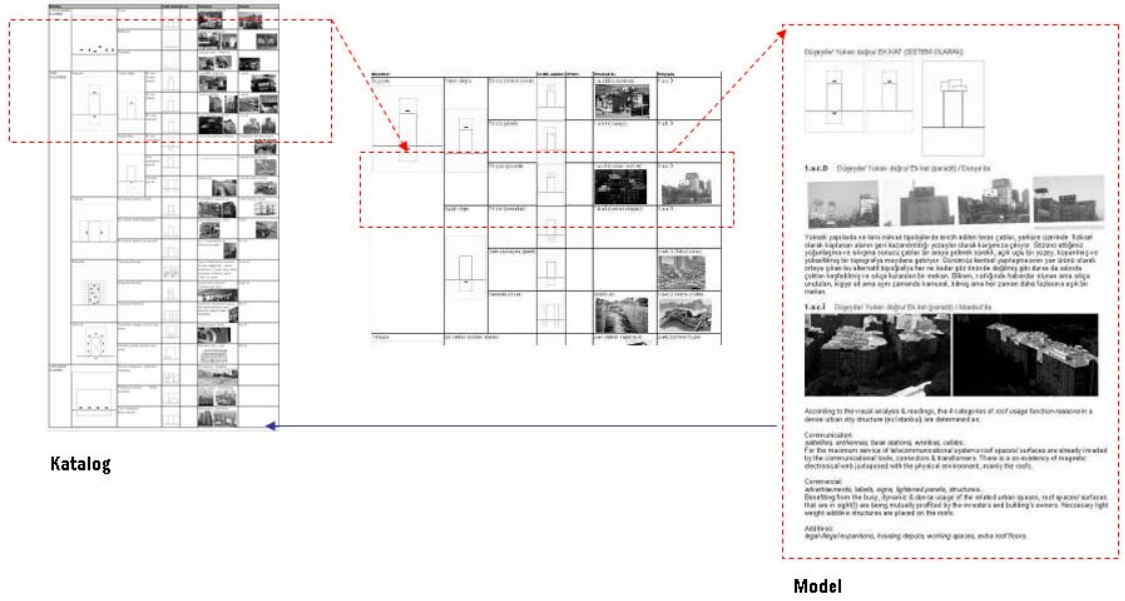
Vasıfsız arazi / kullanımda olmayan araziler...

3. Karşılaştırmalı Örnek Araştırması,

Toplanan verilerin modellenmesi, sınıflanması ve bir katalogta birleştirilmesinden sonra her bir modelin ölçek, sistem ve biçimlenişi bakımından dünyanın çeşitli yerlerinde gerçekleştirilmiş veya tasarlanmış benzerleri araştırılmıştır.

Bu örnekleri bulmak amacıyla literatür ve internet araştırması yapılmış, bulunan örnekler, fotoğraf, çizim veya metin olarak, karşılaştırma imkanı taşıması bakımından İstanbul'dan elde edilen modeller ile bir arada kataloğa eklenmiştir.

Katalog strüktürel olarak alt bölümler ve bölümleri oluşturan modellerden meydana gelir (Şekil 3.1). İçerik olarak özeti ise Şekil 3.2 deki gibidir.



Modeller;			Grafik anlatım	İstanbul'daki Yeri	Ortam	İstanbul'dan Örnek	Dünyadan Örnek
YAPILEMANI ÖLÇEĞİNDE		BAĞIMLI-HAREKETSİZ (MEVCUT DOKU İÇİNDE) ELEMANLA K. ARTIŞI			ulaşım alanı ,kamusal alan		
		(MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETSİZ ELEMANLA K. ARTIŞI			ulaşım alanı ,kamusal alan		
		(MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETLİ ELEMANLA K. ARTIŞI			ulaşım alanı ,kamusal alan		
DÜŞEYDE	YUKARI DOĞRU	SİSTEMATİK OLARAK (ZAMANLA)			yapılar		
		PLANLI OLARAK (TEK SEFERDE)			yapılar		
		PARAZİT (YARI BAĞIMLI EK)			yapılar		
	AŞAĞI DOĞRU	SONRADAN (EK YAPI İLE)			yapılar		
		YENİ YAPILAŞMA İLE (PLANLI)			yapılar, kamusal alan, ulaşım yolları		
		SERVISLER İÇİN (SONRADAN)			yapılar		
	YATAYDA	SONRADAN (EK YAPI İLE) KAPASİTE ARTIŞI			yapılar		
		PLANLI (TEK SEFERDE) KAPASİTE ARTIŞI			yapılar		
	BÖLÜNEREK	YATAYDA (PLAN DÜZLEMİNDE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI			yapılar, kamusal alan		
DÜŞEYDE (KESİTTE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI				yapılar			
DÜŞEYDE (KESİTTE-KULLANIM İLE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI				yapılar			
YIKIM İLE	TAMAMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI			yapılar, kamusal alan, ulaşım yolları			
	KISMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI			yapılar			
YAPILADASI ÖLÇEĞİNDE		ÇÖKÜNTÜ BÖLGELERİNDE KAPASİTE ARTIŞI (ZORUNLU İYİLEŞTİRME)			ulaşım alanı, kamusal alan, yapılar		
		POTANSİYEL ALANLARDA KAPASİTE ARTIŞI (RANT ÖNCELİKLİ)			ulaşım alanı, kamusal alan, yapılar		
		YENİ YAPILAŞMA ALANLARINDA YÜKSEK KAPASİTE PLANLAMASI			doğ arsalar,		

Şekil 3.2: Katalog İçeriği ve Modellerin Başlıkları

“İstanbul’da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri Kataloğu” (Şekil 3.3) yoğunlaşma ve kapasite artışıyla ilgili İstanbul ve dünyanın çeşitli yerlerindeki bulguların, tablodaki organizasyonuna göre derlenerek bir araya getirildiği sonuç ürünüdür. Her satır bir modele denk gelir. Sütunların içeriği sırasıyla; Modelin Adı, Grafik Anlatımı, Harita, Modelin İstanbul’daki karşılığı, Modelin başka ülkedeki karşılığı olarak sıralanır. Tablonun bölümlerine boyut olarak imkan verdiği ölçüde bilgi konmuştur. Modellerin esas bilgileri ekte sıralanan föylerde dir.

Modeller;	Grafik anlatım	İstanbul'daki Yeri	Ortam	İstanbul'dan Örnek	Dünyadan Örnek		
YAPILEMANI ÖLÇEĞİNDE		BAĞIMLI-HAREKETSİZ (MEVCUT DOKU İÇİNDE) ELEMANLA KAPASİTE ARTIŞI		ulaşım alanı, kamusal alan			
		(MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETSİZ ELEMANLA KAPASİTE ARTIŞI		ulaşım alanı, kamusal alan			
		(MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETLİ ELEMANLA KAPASİTE ARTIŞI		ulaşım alanı, kamusal alan			
DÜŞEYDE		YUKARI DOĞRU	SİSTEMATİK OLARAK (ZAMANLA)		yapılar		
		PLANLI OLARAK (TEK SEFERDE)		yapılar			
		PARAZİT (YARI BAĞIMLI EK)		yapılar			
		AŞAĞI DOĞRU	SONRADAN (EK YAPI İLE)		yapılar		
		YENİ YAPILAŞMA İLE (PLANLI)		yapılar, kamusal alan, ulaşım yolları			
		SERVISLER İÇİN (SONRADAN)		yapılar			
	YATAYDA	SONRADAN (EK YAPI İLE) KAPASİTE ARTIŞI		yapılar			
		PLANLI (TEK SEFERDE) KAPASİTE ARTIŞI		yapılar			
	BÖLÜNEREK		YATAYDA (PLAN DÜZLEMİNDE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI		yapılar, kamusal alan		
			DÜŞEYDE (KESİTTE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI		yapılar		
DÜŞEYDE (KESİTTE-KULLANIM İLE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI				yapılar			
YIKIM İLE		TAMAMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI		yapılar, kamusal alan, ulaşım yolları			
		KİSMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI		yapılar			
YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE		ÇÖKÜNTÜ BÖLGELERİNDE KAPASİTE ARTIŞI (ZORUNLU İYİLEŞTİRME)		ulaşım alanı, kamusal alan, yapılar			
		POTANSİYEL ALANLARDA KAPASİTE ARTIŞI (RANT ÖNCELİKLİ)		ulaşım alanı, kamusal alan, yapılar			
		YENİ YAPILAŞMA ALANLARINDA YÜKSEK KAPASİTE PLANLAMASI		boş arsalar,			

Şekil 3.3: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri Kataloğu

4. SONUÇ

İstanbul metropolünde, pek çok farklı ölçekte, mevcut yapısal ve yaşamsal kapasitelerin arttırılmasına yönelik arayış, yönelim ve yöntemler mevcuttur.

Örneklerde görüldüğü gibi sokaktaki seyyar birimlerden büyük kentsel dönüşüm projelerine kadar pek çok ölçekteki kentsel oluşum, farklı sebep ve yönelimlerden dolayı da olsa, içinde yapısal ve yaşamsal yoğunlaşma kriterini bir şekilde barındırmakta veya barındığı kent parçasının yaşamsal veya yapısal yoğunluğuna doğrudan etki etmektedir.

Demografik, coğrafik, ekolojik ve sosyo-kültürel öngörüler doğrultusunda kent içi yaşam kapasitelerinin daha da arttırılmasının gündeme geleceği kabul edilebilir. Bu bağlamda mevcut işleyişin çeşitli yönleriyle incelenip gündemin parçası haline gelmesi, böylelikle her ölçekteki kentsel üretim ve dönüşüm süreçlerini yeterli farkındalık ve ilgi ile beslenmesi gerekmektedir.

“Yoğunlaşma” ve “kapasite” kavramlarını anlamlandırmaya ve kent içindeki işleyişindeki kavramaya çalışırken, bu kavramları yapı adalarının imar planlarıncı belirlenen TAKS-KAKS gibi yüzeysel ve yetersiz tanımlarla sınırlandırmanın yanlış olacağı görüşü önemli bir çıkarımdır. Dolayısıyla bu kavramların sağlıklı, daha tutarlı, bütünsel ve gerçekçi bir yaklaşımla yeniden ele alınması gerekmektedir. Yeni bir tanımlama ile yapı üretim süreci fiziksel ve yaşamsal yoğunlukların daha etkin, oluşturulan kapasitenin daha verimli kullanılabileceği olasılıkların araştırılmasına sevk edebilmelidir.

Başlangıçtaki hedefin öyle olmamasına karşın çalışmanın sonunda toplanan örneklerin daha çok konutlarla ilgili olduğu görülmüştür. Bu kasıtlı bir tercih olmayıp, konutlarda karşılaşılan yoğunluk ve kapasite ile ilgili değişimlerin ve arayışların daha belirgin olduğu gözlenmektedir. Başka bir deyişle, bu sonuç, konut kullanımı ve üretimi konusunda hareketliliğin daha çok olduğunun bir göstergesi sayılabilir.

Bu tez çalışmasında İstanbul'a bakışta kapasite artışı ve yoğunlaşma biçimleri ile ilgili eleştirel yaklaşımlara yer verilmiş olsa da, esas hedef bu örneklerin mimari karakteristikleri ile okunabilir hale getirilmesi, potansiyellerinin ortaya çıkarılmasıdır. Bu modeller konuyla ilgili tartışmalar için bir zemin hazırlarken, geleceğe yönelik tasarımlar için de altlık oluşturabilirler.

Ayrıca bir önemli konu da İstanbul'un son yıllarda geçirdiği büyük değişim ve dönüşümleri yakın gelecekte de geçirmeye devam edeceği öngörüsüyle bu dönemin yapılaşma biçimleri ve kent organizasyonundan bir kesitin bu çalışma ile tesbit edilmiş olmasıdır. Yakın gelecekte İstanbul için önerilen ve geliştirilen projelerle kentin yapısal ve yaşamsal strüktürlerinde büyük değişimlerin olacağını öngörmek yanlış olmayacaktır. Örneğin Marmaray'ın inşaatı ile mesafelerin çok büyük oranlarda azalması, kent içi yaşamın kurgusunu olduğu gibi değiştirebilecek bir etkiye sahiptir. Belki de kentsel yoğunlaşma ve kapasite artışı modelleri bu etki sonrasında büyük oranda başkalaşacak ve yeni kurgular ortaya çıkacaktır. Bu noktada mevcut durumun belgelenmesinin bu durum özelinde önemli olduğunu görülmektedir. Bu bağlamda yazımında belgeleme alışkanlığının fazla yerleşmemiş olmasından bu tür çalışmaların hem bir örnek hem de ileriye dönük bir yol gösterici olması hedeflenmiştir.

İstanbul şehrinin gelecekteki yaşanabilirliği, artan taleplere karşılık kapasitesini (yeterliliğini) ne şekillerde geliştirebildiği ve bu gelişimin yaşam kalitesine olan katkıları ile belirlenecektir.

“Toplumsal etkileşim ve alışverişin başlıca alanı olarak kent, çevresinde ve içinde ekonomik büyüme ve sürdürülebilir kalınmanın, halkın çoğunluğunun refahı ve toplumsal barışın, uyum sağlama kapasitesi ve teknik, toplumsal, kültürel ve siyasi yeniliklerin, geleceğimizin şekillendirilmesi ve insanlığın ilerleyişine ve uygarlığımızın geleceğine yenilenmiş bir bakış açısının belirleneceği temel insani yerleşimidir...Sürdürülebilir insani gelişme, kentlerimizin geleceğinin tasarlanmasında ve örgütlenmesinde temel kavram olmalıdır.” (Dünya Kentler ve Yerel Yönetimler Kurultayı Deklerasyonu, 1996)

KAYNAKLAR

Baan, C., Du H., Guldemon J., Pinxteren G. V., and Vlassenrood L., 2006. China Contemporary, Architecture, Art, Visual Culture, Nai Publishers, Rotterdam.

Burdett, R., 2006. The challenges of global urban growth and change, *The Architectural Review*, Eylül 2006, 35-66.

Çelik, A., 2006. Kuşbakışı fotoğrafı, *İstanbul Dergisi*, 57.

Dünya Kentler ve Yerel Yönetimler Kurultayı Deklerasyonu, 1996. “Son Metin”, *ADA-Kentliyim*, 96, 3, s.42.

Eyüboğlu, İ.Z., 1989. Türkçe Kökler Sözlüğü, Remzi Kitabevi, İstanbul.

<http://www.aliciapatterson.org/APF0801/Cohn/Cohn01.jpg>, 18.12.2006.

http://www.greenspirit.com/21st_century.cfm?msid=29&page=17, 03.07.2006.

http://www.mercksource.com/pp/us/cns/cns_hl_dorlands.jspzQzpgzEzzSzppdocszSzuszSzcommonzSzdorlandszSzdorlandzSzdmd_c_05zPzhtm, 11.11.2006.

<http://en.wikipedia.org/wiki/Capacity>, 11.11.2006.

<http://www.dot.state.ny.us/design/dictionary/dictionarc.html>, 11.11.2006.

<http://www.adrc.or.jp/publications/terminology/top.htm>, 11.11.2006.

<http://proudfootlaw.com/glossary.html>, 11.11.2006.

<http://www.infinitepower.org/resglossary.htm>, 11.11.2006.

http://www.bagatrix.net/glossary/math_glossary_c.htm, 11.11.2006.

http://www.whichvoip.com/voip/voip_dictionary.htm, 11.11.2006.

<http://www.ots.treas.gov/glossary/gloss-c.html>, 11.11.2006.

http://www.theamerisc.com/glossaryz_c.htm, 11.11.2006.

http://www.geocities.com/CapeCanaveral/1224/terms/esri_gloss.html, 11.11.2006.

- <http://www.dataleach.com/resources/recovery-terms.php>, 11.11.2006.
- <http://classicairinc.com/ClassicAir/HvacTerms.htm>, 11.11.2006.
- http://www.globalcrossing.com/xml/network/net_glossary.xml, 11.11.2006.
- <http://www.rcpsych.ac.uk/info/glosConds.htm>, 11.11.2006.
- <http://www.bascousa.com/tools/glossary.aspx>, 11.11.2006.
- http://www.sida.se/sida/jsp/sida.jsp?d=685&a=4519&language=en_US, 13.11.2006.
- <http://blogs.msdn.com/jonathanh/archive/2005/05/23/421301.aspx>, 13.11.2006.
- http://searchdatacenter.techtargt.com/sDefinition/0,,sid80_gci1082579,00.html, 13.11.2006.
- http://www.mimdap.org/index.php?option=com_content&task=view&id=6628&Itemid=33
- http://www.archigram.net/projects_pages/plug_in_city.html, 15.08.2006.
- http://www.archigram.net/projects_pages/capsule_homes.html, 15.08.2006.
- http://www.archigram.net/projects_pages/auto_env.html, 15.08.2006.
- <http://www.liebe-deine-stadt.de>, 03.11.2006.
- <http://www.cedgm.gov.tr/cevreatlasi/yerlesimvenufus.pdf>, 06.11.2006.
- <http://www.vvvvv.com>, 15.11.2006.
- <http://www.gazetevatan.com/root.vatan?exec=haberdetay&tarih=27.12.2006&Newsid=99673&Categoryid=2>, 30.12.2007.
- Kaçak Yapı Tesbit Çalışmaları, 2005. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Mesken Gecekondu İşleri Müdürlüğü, İstanbul.
- Keyder, Ç.**, 1999. İstanbul Küresel ile Yerel Arasında, Metis Yayınları, İstanbul.
- Klassnik, T.**, 2006. 'Twin towers bridge' fotoğrafı, Londra.
- Lampugnani, V.M.**, 1993. Architecture HongKong, The Aesthetics of Density, Prestel, UK.
- Maas, W., and MVRDV**, 2005. KM3, Excursions on Capacity, Actar, Barcelona.
- Roberts, P.**, 2003. The evaluation, definition and purpose of urban regeneration, *Urban Regeneration*, London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications, 9-36.

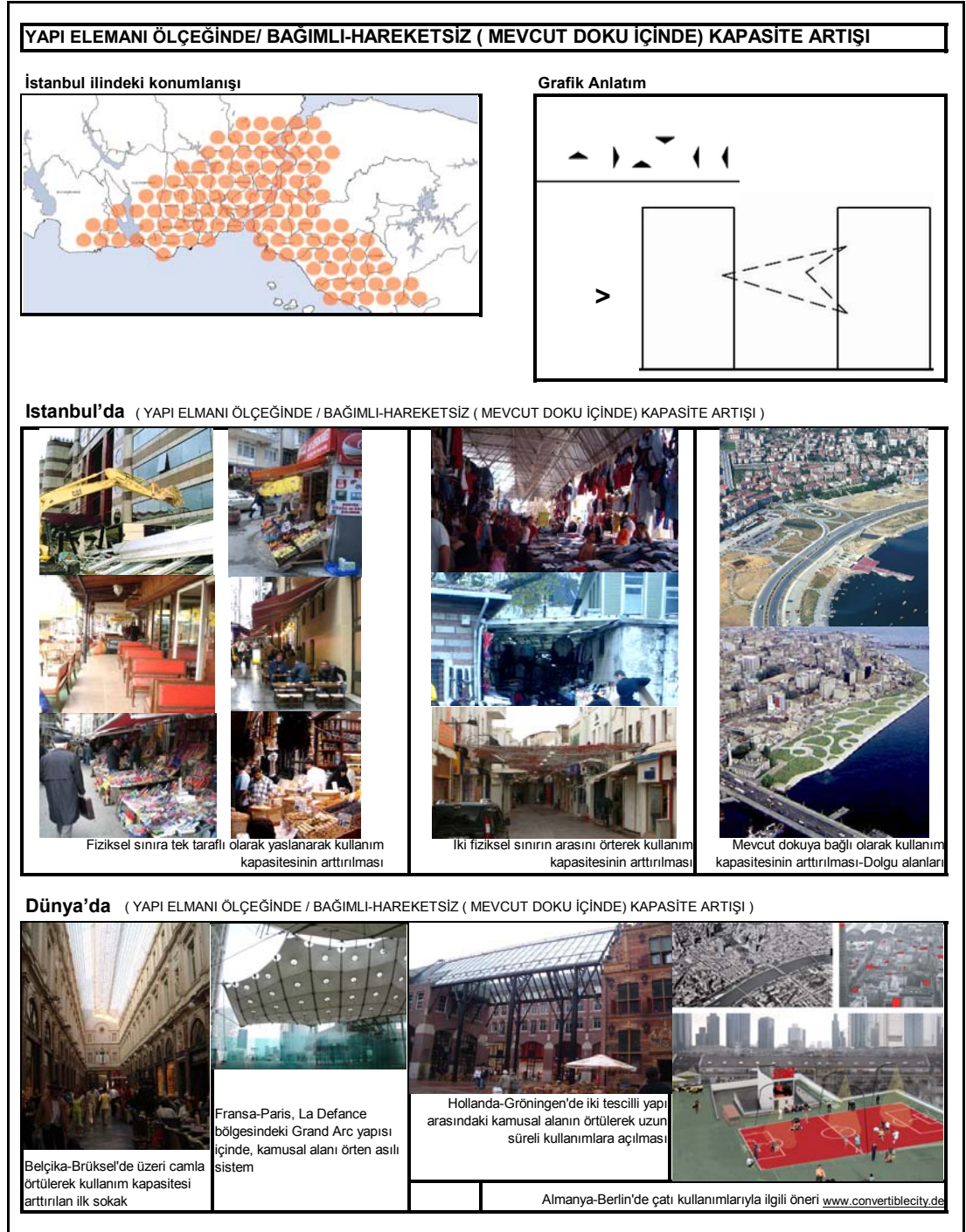
Şencan, S., 1991. İstanbul'un Geleceği ve Gökdelenler, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.

Tekeli, İ., 1994. The Development of the Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning, Kent Basımevi, İstanbul.

Uzun, N.C., 2006. Yeni yasal düzenlemeler ve kentsel dönüşüme etkileri, Planlama, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara, **36**, 49-52.

Vatan Gazetesi, 27.11.2005. "İstanbul delirtiyor" başlıklı gazete haberi.

EK A- İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri



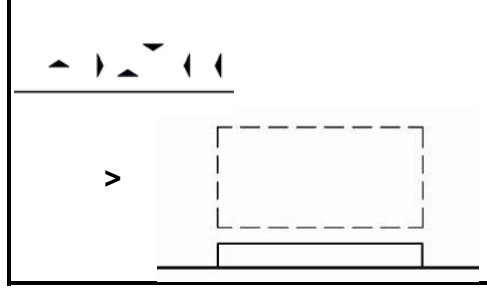
Şekil A.1: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:1

YAPI ELEMANI ÖLÇEĞİNDE/ (MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETSİZ KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ELMANI ÖLÇEĞİNDE / (MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETSİZ ELEMENLA KAPASİTE ARTIŞI)



Kamusal alanda FESTIVAL-KONSER-KUTLAMA vb. sebeple geçici sahnelerin kurulumu İstanbul'da sahneler genellikle geniş trafik meydanları (Taksim, Kadıköy gibi) veya kıyı boyundaki genişlikli alanlarda (Ortaköy, Kuruçeşme, Bostancı gibi) düzenlenir.



Kazıklı Yol-Boğaziçi sahili boyunca trafik kapasitesini arttırmak amacıyla su üzerine kazıklarla yerleştirilip, yer yer karaya bağlanmıştır.



Günübirlik kurulan Semt pazarları, (Kadıköy(fotodaki),Ulus,Samatya,Beşiktaş vb)

Kamusal alanlara yerleştirilmiş ticari veya servis amaçlı büfe, kabin, kiosk, atm vb. Gerekğinde viç ile taşınabilen bu yapılara İstanbul'un neredeyse her bölgesinde rastlanabilmektedir.



Dünya'da (YAPI ELMANI ÖLÇEĞİNDE / (MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETSİZ ELEMENLA KAPASİTE ARTIŞI)



Almanya-Berlin'deYüzme Havuzu, 2005, www.arena-berlin.de | 500 m2 Platform, 240 m2 Havuz



Hollanda-Rotterdam'da kent içi alanın kaykay parkuru



Hollanda - Rotterdam'da kent içi alanda hizmet eden ÇOK AMAÇLI yapı, bir yandan kiosk olarak kullanılırken, diğer yandan çocuklara kukla gösterisi yapan sahne oluyor.



Kamusal alanın FESTIVAL-KONSER-KUTLAMA vb. sebeple geçici sahnelerin kurulumu -(sırasıyla)Hollanda-Amsterdam, Belçika-Ghent



Kamusal alana hizmet eden, TİCARİ AMAÇLI kiosk, büfe vb.-Mevcut dokudan bağımsız, gerektiğinde viçle hareket ettirilebilir. -(sırasıyla) Madrid, Lİsbon

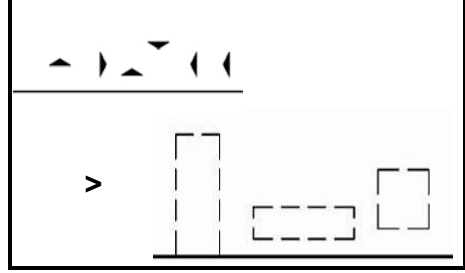
Şekil A.2: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:2

YAPI ELEMANI ÖLÇEĞİNDE/ (MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETLİ KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ELMANI ÖLÇEĞİNDE / (MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETLİ ELEMENLA KAPASİTE ARTIŞI)



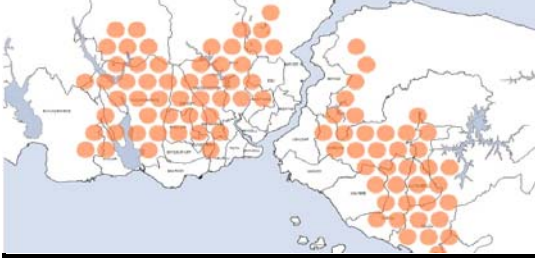
Dünya'da (YAPI ELMANI ÖLÇEĞİNDE / (MEVCUT DOKU'DAN) BAĞIMSIZ - HAREKETLİ ELEMENLA KAPASİTE ARTIŞI)



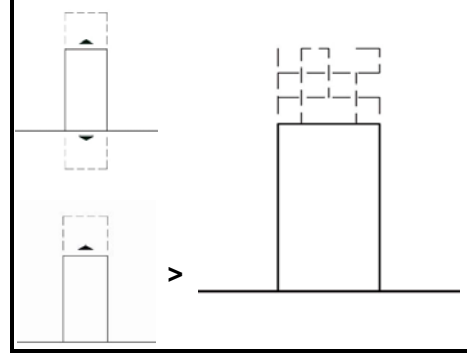
Şekil A.3: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:3

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ DÜŞEYDE / YUKARI DOĞRU / SİSTEMATİK OLARAK (ZAMANLA)KAPASİTE ARTIŞI

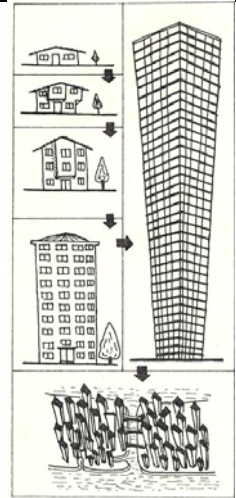
İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



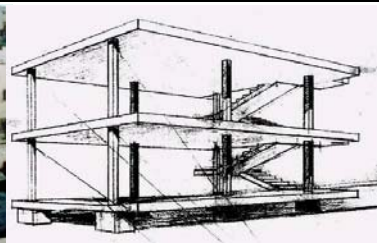
İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / YUKARI DOĞRU / SİSTEMATİK OLARAK (ZAMANLA) KAPASİTE ARTIŞI)



Bu inşaat modeli ile yapının taşıyıcı sistemi kasıtlı olarak yarım kat daha uzatılarak ucu açıkta bırakılmaktadır. Böylelikle yer ihtiyacı artınca, ve/ veya ekonomik imkanlar el verince daha kat ilave edilerek yapı yukarı doğru büyütülebilecektir. Kolon sisteminin ileride kat çıkılırsa devam edebilmesine imkan tanıyan şekilde yarım kat daha fazladan uazıtılması halk arasında "filiz bırakma" diye tabir edilir. İstanbul'un büyüme süreçlerinde büyük rol oynayan göçler ve yüksek doğum oranının kent yaşamındaki mekansal karşılığı böyle bir sistem olarak karşımıza çıkar. İstanbul'un "gecekondu" olarak nitelendirilen yapı stoğu, zaman içinde apartmanlaşan bu yapıya dönüşür. Bu esnek sistem oldukça büyüme süreçlerine pratik bir çözüm getiriyor gibi görünse de yapının taşıyıcılığının doğru hesaplanarak uygulanması şansını ortadan kaldırdığı için doğal afetlere karşı zaafı olan yapılardır.

İstanbul'daki yap-boz yapılaşma biçimini karikatürize eden çizim, PLANLAMA,96,1-4

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / YUKARI DOĞRU / SİSTEMATİK OLARAK (ZAMANLA) KAPASİTE ARTIŞI)



ATİNA, HAIL; PARALOGICAL URBANISATION" Yunanistan'da sıkça rastlanan bir inşaat süreci olarak bilinen "poly-katoika" (çok katlı konut) Le corbusier'in Domino Evi'ndeki sistemin bir benzerinin bir yorumu olarak görülüyor. Kendiliğinden organize süreci ve "açık yapı sistemi" ile minimum mekanda maksimum konforu sağlamayı iddia ediyor. Yunanlılar tarafından çokça tercih edilen poly katoika yı kenti karakterize eden özgün yapısından dolayı "poli(s)-katoika" yani "kent-konutu" olarak adlandırmak mümkün. ", Mutations, USE, Yorgos Simeoforidis

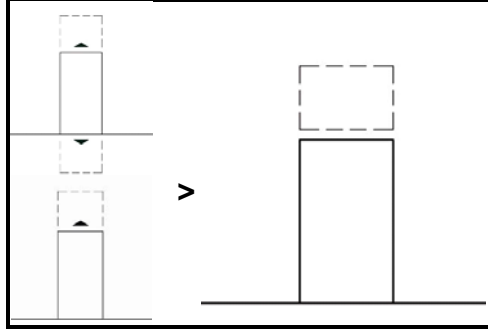
Şekil A.4: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:4

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ DÜŞEYDE / YUKARI DOĞRU /PLANLI OLARAK (TEK SEFERDE) KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



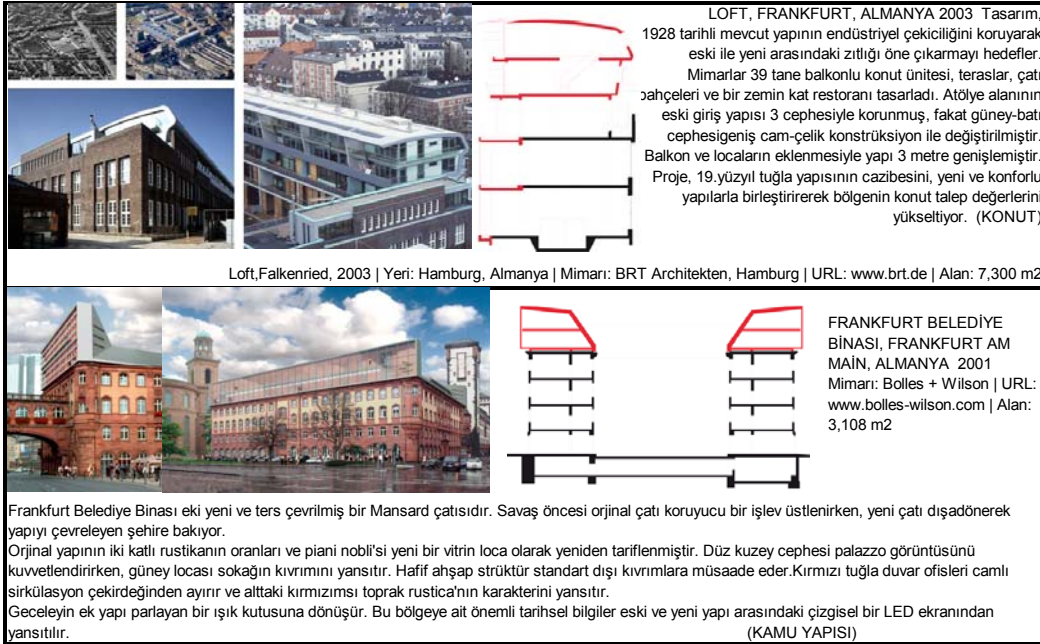
Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / YUKARI DOĞRU / PLANLI OLARAK (TEK SEFERDE) KAPASİTE ARTIŞI)



Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / YUKARI DOĞRU / PLANLI OLARAK (TEK SEFERDE) KAPASİTE ARTIŞI)



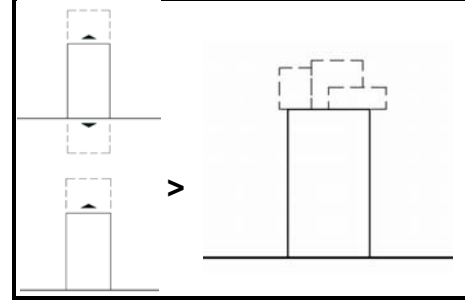
Şekil A.5: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:5

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ DÜŞEYDE / YUKARI DOĞRU / PARAZİT (YARI BAĞIMLI EK İLE) KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Gratik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / YUKARI DOĞRU / PARAZİT (YARI BAĞIMLI EK) KAPASİTE ARTIŞI)

iletışim ağı **reklam** **ek yapılar** **tesisat**
 UYDULAN TABELALAR KATILAN YAPILAR HAVALANDIRMA
 BAZI İSTASYONLU YÜKSELTİLMİŞ - EK İŞİKLİ TABELALAR İSİTİME - SOĞUTMA
 İSTASYONLU YÜKSELTİLMİŞ - EK DEPO - KONUT - İŞYERİ

TELEKOMÜNİKASYON SİSTEMLERİNİN İŞLERİNİ VE YAYGINLIĞINI ARTTIRMAK İÇİN ÇATI BOŞLUKLARI - YÜZEYLERİ, ARTI-ALANLARI KULLANIMI TAM YERLEŞİM BÖLGELERİNİ SARMIS. KENT YASAMINA PARALEL MANTIK BİR YASAM MEKANA GELMİŞTİR. ÇATILAR BU YASAMA MEKANSUNMAKTADIR

ÖZELLİKLE İNSAN YOĞUNLUĞU VE DOLAŞIM HIZI YÜKSEK OLAN YERLEŞİM BÖLGELERİNDEKİ YAPI VE ADALARININ TİCARİ - GÖRSEL YÜZEYLERİNİ ARTTIRMAK İÇİN ÇATILARA EK KONSTRÜKSİYONLAR YERLEŞTİRİLMEKTEDİR

ŞEHİR YASAMINDA MEKANIN SIKIŞMAN SONUCU OLARAK YOĞUNLAŞIP YÜKSELEN YAPILAŞMA İÇİNİ COĞUNLUKLA KAÇAK OLAN YAPI ENERJİLE SÜRÜRLÜLMEKTEDİR BU EĞİLME YATAK EDİN SERBEST ALAN İSE COĞUNLUKLA ÇATILARDIR

YAPI YASAMININ FAALİYETLERİNİ SORDUREBİLEMEK İÇİN DOLAŞIM SİSTEMLERİNİ ARACLIĞIYLA İÇİNDEKİ EYLEMLERİ DESTEKLER VE BİRLİK ÇATILAR BU DOLAŞIM SİSTEMLERİNİN OYUNABİLİDİĞİ VE İŞLEVSEL OLARAK DA EKOSİSTEME ALIŞVERİŞ YAPTIĞI ALANLARDIR.

İstanbul genelindeki yoğun yapılaşma biçimi, çatıların eksik fonksiyonları karşılamak adına son derece işlevsel, tampon alanlar olarak kullanımına yönlendirir. Bu işlevler yandaki şekilde sınıflandırılabilirler ;

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / YUKARI DOĞRU / PARAZİT (YARI BAĞIMLI EK) KAPASİTE ARTIŞI)

Özellikle yoğun trafik akışı ve geniş açıklıklarıyla görsel erişiminin yüksek olduğu anayollar, meydanlar vb kamusal alanlara bakan yapılar, iletişim yüzeyleri oluşturmak için tercih edilirler. Bu yüzeylerin alanlarını ve etkilerini arttırmak için çatılara, yüzeyleri taşıyan bağımsız yapılar yapılmasına pek çok şehirde rastlanır.

ROTTERDAM, HOLLANDA, 2001
 P.A.R.A.S.I.T.E. adıyla Korteknie Stuhlmacher Mimarlık Bürosu tarafından 2001'de Rotterdamda tasarlanan yapı 85m2dir. Su ve elektriğini üzerine yerleştiği Las Palmas binasından alan yapı ucuz, hafif ve taşınabilir.

BERLİN, ALMANYA, 2003
 The Loftcube, 2003 yılında Doğu Berlindeki Komünist dönem apartmanlarının boş ve düz çatılarından esinlenerek Werner Aisslinger tarafından tasarlanmıştır. 6.60 x 6.60 boyutlarındaki parasit yapı helikopter ile çatıya yerleştiriliyor, içi ve yüzeyleri isteye göre düzenlenebiliyor.

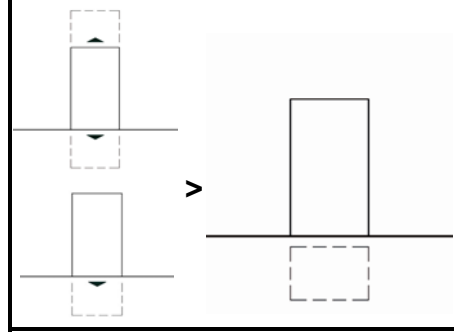
Şekil A.6: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:6

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ DÜŞEYDE / AŞAĞI DOĞRU / YENİ YAPILAŞMA İLE (PLANLI) KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



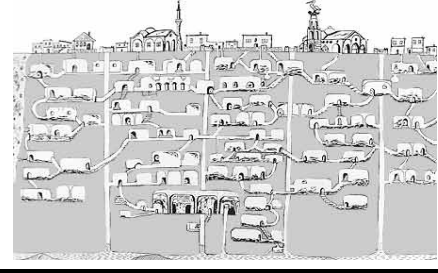
İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / AŞAĞI DOĞRU / YENİ YAPILAŞMA İLE (PLANLI) KAPASİTE ARTIŞI)

TARİHİ YER ALTI ŞEHİRLERİ (ANADOLU'DAN)

Kapadokya bölgesinde bulunan, çeşitli büyüklükteki Yeraltı Yerleşimleri 150-200 civarında olup bunların bazıları 30.000 kişiyi barındırabilecek büyüklüktedir. Yeraltı şehirlerine ait bütün bulgular M.S. 5-10. yüzyıllar arasında yani Bizans Dönemi'ne aittir. Genellikle dini ve sığınma amaçlı olarak kullanılan yeraltı şehirlerinin sayısı bu dönemde artmıştır. Bizans Dönemi'nde 7. yüzyıl da başlayan Arap-Sasani akınları karşısında Kapadokya'da yaşayan Hıristiyan topluluklar sürgü taşlarını kapatarak kendilerini savunuyorlardı.

Yüzlerce odadan oluşan yeraltı şehirlerindeki mekanlar birbirlerine uzun galeriler ve labirent gibi tünellerle bağlanmıştır. Galerilerin alçak, dar ve uzun olmasının nedeni düşmanın hareketlerini kısıtlamak içindir. Gerek kışın gerekse yazın ılık olan yeraltı şehirlerinde hem havalandırma hem de haberleşme amacıyla yapılmış çoğu zaman yeraltı yerleşiminin tabanı ile bağlantılı bacalar bulunmaktadır.

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Kapadokya>



Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / AŞAĞI DOĞRU / YENİ YAPILAŞMA İLE (PLANLI) KAPASİTE ARTIŞI)

YERALTINA İNİŞ: Japonya'da Yeraltı İnşaatı Patlaması, Mart 27, 1997 <http://web-japan.org/trends96/honbun/1970306.html>

Tüm Japonya genelinde yeraltı inşaatları sessiz fakat derinden ilerliyor. Pek çok farklı türde yapı inşaa ediliyor; uzun zamandır bilinen ve uygulanan yeraltı alışveriş merkezleri haricinde müzeler, elektrik şebekeleri, barajlar ve hatta konutlar inşaa edilmekte. Öncelikle, Japonya'nın balon ekonomisi süresince, arazi değerlerinin çok fazla yükselmesi ve yatırım için yeni arayışları doğurması ile yeraltının kullanılması güncellik kazanmıştı. Şu anki inşaat patlaması ise, yerüstü emlak değerlerinin yüksek maliyetlerinden çok, sunduğu güvenli ortam, çevresel ve teknolojik avantajlarından (doğal afetlere karşı güvenli, ısıtma-sogutma kolaylığı vb) kaynaklanıyor.



ALICE YERALTI KENTI, TOKYO

Taipei Kuruluşu tarafından Tokyo kenti için öngörülen proje 4 milyar dolara mal olacak. Kentin kalabalıklıktan kaynaklanan bilindik problemlerinden kurtulmak için, kullanımda olmayan yeraltı mekanlarının kullanıma kazandırılması metodu önem kazanmıştır. Bu çözüm ile yeraltı ve yerüstü kullanımlarının entegre edildiği bir kent kurgusuna gidilmiştir. Alice Kenti, kent yaşamını yeraltına taşıyan kentsel alanlar, yaşamı destekleyen altyapı birimleri, terminal ve ofisler ve yeraltıyla yerüstünü bağlayan ağ planlamasından meydana gelmiştir.



1. Alice kentsel alanı. İnsanların keyifli ve rahat zaman geçebilecekleri davetkar mekanlar. (Yeraltı alışveriş merkezi, konutlar ve yollarla genişleyen)

2. Alice altyapı mekanları. İnsan aktivitelerini destekleyen kent altı üniteleri mekanı. (Enerji üretim merkezi, ısı merkezi, geri dönüşüm sistemi, atık işleme vb.)

3. Alice Terminali Ofis mekanları. İnsanların yeraltı işlevlerini karşıladıkları ve çalıştıkları mekanlar. (İş merkezi, ofisler ve geniş metro bağlantısı)

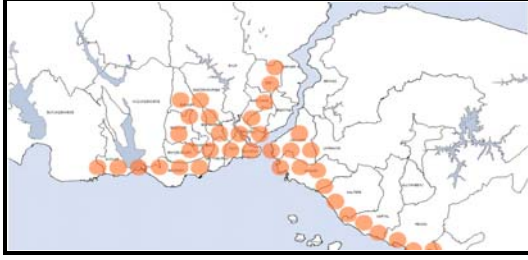
4. Alice Kenti network planı. Yapılmış kent içi bölgelerin, geliştirilen yer altı kullanımları ile bağlayarak, kent alanının en etkin kullanımını amaçlar

<http://www.gel.civil.nagasaki-u.ac.jp/text/concept/con9/con9.html> , <http://www.dr tomorrow.com/lessons/lessons7/20.html>

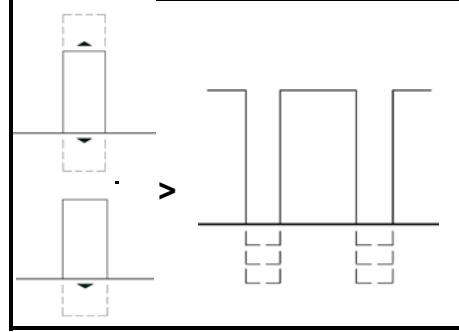
Şekil A.8: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:8

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ DÜŞEYDE / AŞAĞI DOĞRU / SERVİSLER İÇİN (SONRADAN) KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / AŞAĞI DOĞRU / SERVİSLER İÇİN (SONRADAN) KAPASİTE ARTIŞI)



ŞİŞLİ - MECİDİYEKÖY'DE METRO İNŞAATI | **TAKSİM MEYDAN'DA METRO İNŞAATI** | **İST METRO HATLARI PROJESİ TAMAMLANIP UYGULAMA PROJESİ ÇALIŞMALARINA BAŞLANMIŞTIR**

Üsküdar-Altunizade-Ümraniye-Samandra Hafif Metro
Kapasite :45.000 Yolcu/S/Yön, Uzunluk: 19 km

Bakırköy-Şirinevler-Sefaköy-Beylikdüzü Hafif Metro
Kapasite :45.000 Yolcu/S/Yön, Uzunluk: 25 km

Yenikapı-Bakırköy(İncirli) Metro Hattı
Kapasite :70.000 Yolcu/S/Yön, Uzunluk: 7 km

Bakırköy(Sahil)-Bağcılar(Kirazlı) Metro
Kapasite :70.000 Yolcu/S/Yön, Uzunluk: 9 km

Kabataş-Beşiktaş-Şişli-Giyimkent-Bağcılar Metro
Kapasite :70.000 Yolcu/S/Yön, Uzunluk: 24,5 km

Haliç Çevresi Tramvayı
Kapasite :15.000 Yolcu/S/Yön, Uzunluk: 9,6 km

Yeşilköy-Atatürk H.Bevler-İkitelli Metro
Kapasite :45.000 Yolcu/S/Yön, Uzunluk: 14,2 km

MARMARAY PROJESİ

MARMARAY-İstanbul'da varolan 40 kilometrelik raylı sistemin 130 kilometreye çıkarılması hedefliyor. "Beykoz'a Silivri'ye Gebze'ye ulaşımın gerek, üstelik ring sistemi kuralımsınız, İstanbul'un ihtiyacı bence bu."
<http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/HizmetAlanlari/Ulasim/RayliSistemler/>

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / DÜŞEYDE / AŞAĞI DOĞRU / SERVİSLER İÇİN (SONRADAN) KAPASİTE ARTIŞI)

LONDRA METROSU, Dünyanın en eski metro sistemi olan ve yer altındaki tünellerinin şekli nedeniyle "Tüp" diye anılan Londra metrosunda, ilk sefer 10 Ocak 1863'te yapıldı. Metroda 274 istasyon ve 400 kilometreden fazla uzunlukta 12 aktif hat bulunuyor. Her gün 2 milyonu aşkın kişinin ulaşım için kullandığı Londra metrosunda platformlar, kameralarla izleniyor. 2004-2005 arasında, toplam yolcu seyahati rekor bir rakamla 976 milyonu, yani günlük ortalama 2.67 milyon kişiyi buldu.
<http://arsiv.sabah.com.tr/2005/07/07/dun90.html> Yan resim: Londra metrosu Bank İstasyonunda altyapısal yoğunluk

TOKYO METROSU, Tren hatları ile Tokyo'nun doğusundan batısından kuzeyinden güneyden 18 saati Tokyo'ya ulaşmak mümkün. Uzunluğu 645 km olan metro hattını günde 5.69 milyon kişi kullanıyor. 30 civarındaki metro hatlarına birkaç yılda bir yenisi ekleniyor. Dünyanın en hızlı ve kaliteli Şinkansen trenleri saatte 300 km hızla her gün yüz binleri taşıyor.
http://www.askendini.com/altisayfa.php?haber_id=1489 Yan resim: Yeraltının sığ bölgeleri kentsel alanlarda yoğun olarak kullanıldığı için yeni inşaatlar için -40m ve aşağısına iniliyor.

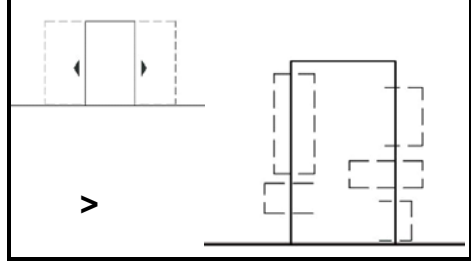
Şekil A.9: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:9

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ YATAYDA / SONRADAN EK YAPI İLE KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / YATAYDA / SONRADAN EK YAPI İLE KAPASİTE ARTIŞI)



BALKON KAPATMA, OKNSOL ÇIKMA, KONSOLU (VEYA BALKONU) İÇ MEKANA DAHİL ETME vb... Genellikle, onaylı proje ve imar izni haricinde, yapının oturma alanından en fazla yararlanabilmek amacıyla, pek çok yönde konsol çıkarak yatayda ek mekan kazanılmaktadır. Çoğunlukla bu ekler statik açıdan hesaplanmadan yapıldığı için sakıncalı durumlar ortaya koyar. Ayrıca mevcut balkonların, balkona açılan duvarların yıkılıp çevresi doğrama ile kapatılarak, iç mekana dahil etmek gibi yapısal müdahalelere de kentin bir çok yerinde sıkça rastlanmaktadır. Yatayda ek yapı ile genişleme modelleri genellikle bu tür izinsiz ve yapısal kalitesi düşük fakat çokça başvurulan bir yöntemdir. Bu tür uygulamalara İstanbul'un kaçak yollarla imara açılmış bölgelerinden en yüksek emlak değerleri olan lüks bölgelere kadar pek çok çeşitli sosyal sınıf ait yapılaşma biçiminde rastlanabilmektedir.

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / YATAYDA / SONRADAN EK YAPI İLE KAPASİTE ARTIŞI)



Rucksack Evi, 2004 | Yeri: Leipzig, Köln, Essen, Almanya | Müşteri: Stefan Eberstadt ve: Stiftung Federkiel, Leipzig; Dr. Klaus Röckerath, Köln; Entwicklungsgesellschaft Zollverein mbH, Essen Architekten | Mimar: Stefan Eberstadt, München | Alan: 9 m2

Mimarlık ve sanat arasında bir yerde, hem biçim ve işlev olarak, Rucksack Evi, özgün mekansal özellikleri bulunan, içine girilebilir bir heykel. Bir çanta kadar mobil olan bu mini-ev, herhangi bir yapının cephesine çelik kablolarla asılabilecek ek bir oda işlevi görüyor. Rucksack Evi konutların kapasitelerini bireysel bazda yükseltebilme imkanı sunuyor. Yeni nekan, mevcut yapıya oldukça açık ve basit bir metotla asılıyor. Kendisi doğrudan bir görsel gösterge olup anarşik ağaç-ev fikrini yeniden zihinlerde canlandırıyor, fakat daha iyi hesaplanmış ve özenle yerleştirilmiş olarak. Yapı, kaynaklanmış metal bir kafes, onun doğrudan güneş ışığı alan delikleri, katlanabilir iç mobilyası ve iç ahşap kaplamadan meydana gelir.

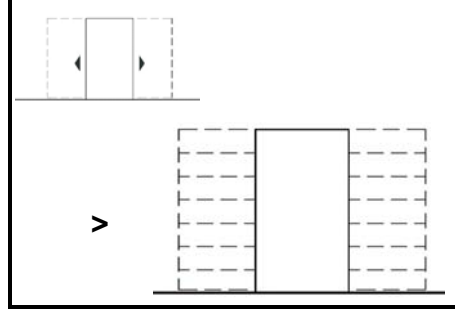
Şekil A.10: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:10

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ YATAYDA / PLANLI (TEK SEFERDE) KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



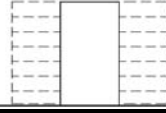
Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / YATAYDA / PLANLI (TEK SEFERDE) KAPASİTE ARTIŞI)



Yatayda genişlemenin en yaygın örneği zemin kotunda yapılan kamusal alanda yapılan işgallerdir. Sokakların çeşitli kullanımlar için işgali Osmanlı döneminde de yaygınca görülen bir mekansal gelenek olarak kabul edilebilir.



İstanbul'da sıklıkla karşılaşılan yatayda büyüme örnekleri genellikle bitişik nizam yapıların iç mekanlarının ortak kullanıma açılması gibi değişikliklerle yapılmaktadır. Kimi zaman cepheden de okunabilmekte olan bu yaklaşım mevcut dokunun görünümünü değiştirmeden mekan ihtiyacını karşılama imkanı tanıyor.

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / YATAYDA / PLANLI (TEK SEFERDE) KAPASİTE ARTIŞI)



Yeri: Hamburg, Almanya | Mimarlar: Blauraum Architekten | URL: www.blauraum.de | Yıl: 2005 | Alan: 7,100 m2

Ofis Hücrelerinin Yaşam Odalarına Dönüşümü

1974'ten kalma eski ofis yapısı, strüktürü korunup cephesi, teknolojisi ve morfolojisi yeniden şekillenerek 15 dairesel bir konuta çevrildi. 23 araçlık asansörle ulaşılan yeraltı otoparkı eklendi. Bu yaklaşımla açık kat planları, farklı noktalardan ilave yaşam alanları("flex-boxes") eklenerek modifiye edildi. İç mekanları iç-diş ederek kazandırılan bu özel yapı elemanlarıyla elde edilen alandan mutfak, yatak odası, tuvalet, sauna, banyo veya yemek alanı elde etmek mümkün. "Yaşam+ Dönüşüm" adlı proje, 60-70'lerden kalma eski ofis binalarını, konforlu ve talep edilen kent konutlarına dönüştüren bir model öneriyor.

www.convertiblecity.de

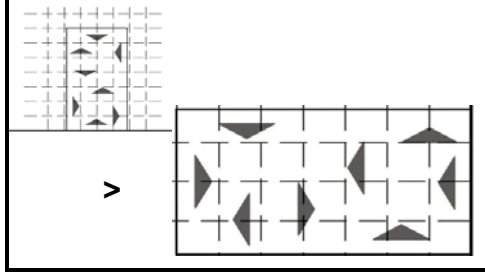
Şekil A.11: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:11

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ BÖLÜNEREK / YATAYDA (PLAN DÜZLEMİNDE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI

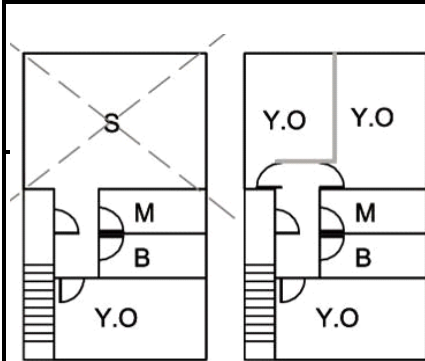
İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / BÖLÜNEREK / YATAYDA(PLAN DÜZLEMİNDE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI)



1 adet Yatak odası X 3 adet Yatak odası
1 adet Salon X Salon yok

Hane halkı; **1 kişi** X Hane halkı: **3 kişi**

M. Semih Görgülü ile kişisel görüşme (21.11.2006, Beşiktaş)

Sevgi Türkan: Kendini kısaca tanıtır mısın?

M. Semih Görgülü: Galatasaray Üniversitesinde 2.sınıfta okumaktayım. İzmirliyim. 3 senedir Beşiktaş'ta yaşıyorum. Ailem İzmir'de yaşadığı için liseden iki arkadaşımınla birlikte ev tuttuk.

ST: Şu anda oturduğunuz evi nasıl buldunuz?

MSG: Açıkçası çok zorlandık ev ararken, ev bulmak çok zor, kiralar çok yüksek... Okula yakın olması için merkezi bir yerlerde ev baktık; Beşiktaş, Mecidiyeköy gibi. Baktığımız 3 odalı evlerin fiyatları yüksek gelince, bir de üzerine bu geniş salonlu evi bulunca başka bir çözüme gitmeyi tercih ettik.

ST: Ne gibi?

MSG: Önce ev sahibine sorduk, olur dedi. Biz de salonu alçıpan duvarla ikiye böldük. Çıkarken eski haline getireceğimize söz verdik. Böylece kendimize 2 tane daha ışık alan yatak odası çıkardık. Salondan vazgeçmeyi tercih ettik yani. Zaten herkes odasında yaşıyor, idare ediyoruz.

ST: Peki bunu yapmak nereden aklınıza geldi? Daha önce böyle bir örnek görmüş/ duymuş muydunuz?

MSG: Çok öğrenci mecburen böyle yapıyor şimdi, salonu bölme şansları olmazsa da iptal ediyorlar, yatak odası olarak kullanıyorlar. Alçıpan duvara bazen ev sahibi izin vermiyor ama mesela biz çıkarken eski haliyle bırakacağımızı garanti ettik. Kirayı arttırarak kabul etti, yine de bizim için daha ekonomik ve merkezi bir ev sonuçta.

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / BÖLÜNEREK / YATAYDA (PLAN DÜZLEMİNDE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI)



EXTREME-UIA 2005
Öğrenci yarışması

Bern'de bir parselasyon örneği.
(1797-1945 arası)

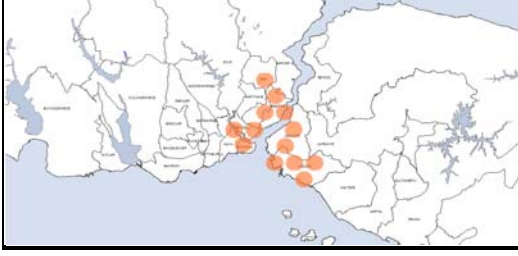
Neo Leo,2005 / Düşey Yaşam | Yeri: Köln, Almanya |
Mimar: Lüderwaldt verhoff architekten, Köln | URL:
www.luederwaldt-verhoff.de | Alan: 210 m2

Prefabrikte bir "ahşap kutu"nun, Köln'deki Wilhelminian tarzı bir müstakil eve vinç ile yerleştirilmesiyle, evde çok işlevli bir ek yaşam alanı yaratılmış oldu. Üç kademede merdiven, raf, korkuluk, dolap ve oda bölücü işlevlerini gören hassas ölçülü tasarım, 56mmlik ahşap levhalardan meydana gelmiştir. Strüktürel olarak kutu boşlukta serbesttir. Yeni eklenmiş çelik kirişlerin üzerine oturtulduğu için ahşap kirişli katlara ek yük yapmıyor. Böyle bir düşey mekan ve işlevin eklenmesiyle üç kat birbirine bağlanarak daha etkin bir aile-evi kullanımı ortaya çıkıyor. Bu yapı canlı ve karma kullanımlı topluluklar için uygun maliyetli mimari bir çözüm getiriyor.

Şekil A.12: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:12

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ BÖLÜNEREK / DÜŞEYDE (KESİTTE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / BÖLÜNEREK / DÜŞEYDE (KESİTTE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI)



LEVENT LOFT, 2006 Eski endüstriyel yapının yatay ve düşeyde bölünerek konut haline getirilmesi projesidir.

TAŞKIŞLA BİNASI, YENİ ÇATI KATI EKİ, 2004 İç kat ekleri genellikle çelik veya ahşap hafif yapılarla sağlanmaktadır. Daha çok eski yapılarda iç hacim yükseklikleri asma kat yapmaya izin verecek boyutlarda olduğundan eski konutlar, endüstriyel yapılar, askeri yapılar, hastaneler vb. bu eklerin yapılmasına imkan tanır.

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / BÖLÜNEREK / DÜŞEYDE (KESİTTE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI)



MACHmit Çocuklar için Müze, Berlin, 2003 | Architects: Klaus Block, Berlin | URL: www.klausblock.de | Alan: 1,225 m2

St. Elias kilisesi, 1910'dan kalma tarihi bir yapı olarak zaman içinde işletim ve bakım masraflarını karşılayamaz hale gelince kaderine terk edilmişti. Bu yapıya Yerel Çocuk Müzesi talip oldu fakat, mekanın kapasitesi ihtiyaçlarını karşılamaya yetmiyordu. 75 yıllığına yapıyı kiralarak bakım ve tamirleri karşılamanın yanısıra yeni, bağımsız fakat yapıya bağlı bir iç yapı tasarlanarak ihtiyaç duyulan ek mekanlar karşılandı. Yapının orijinal halinin korunarak yeni işlevi karşılayan ek yapıyla entegre edilmesi düşüncesi, aynı zamandamüze aracılığıyla çocuklara verilen öğretici bir mesajdır. Enstalasyonu oluşturan iki labirent ünitesinin aralarındaki boşluk kilisenin aksına bakar. Zemin katlarında üç atölye, sergi alanları, açık strüktür olan üst katlarında ise dinlenme, oyun ve tırmanış mekanları bulunur. Müze çocuk dostu şehirler için yapılmış bir geçici enstalasyondur. Kilisenin kendine has atmosferi korunarak toplumsal hayata kazandırılmıştır.

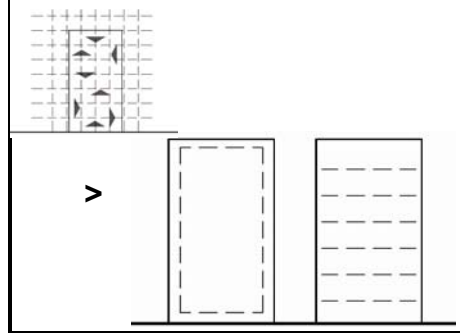
Şekil A.13: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:13

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ BÖLÜNEREK / DÜŞEYDE(KESİTTE-KULLANIM)BÖLÜNEREK K. ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / BÖLÜNEREK / DÜŞEYDE (KESİTTE-KULLANIM İLE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI)



Eski konakların bölünerek apartman olarak kullanılması örneği, Beyoğlu Sıraselviler No:95

Tuba Türkkan ile kişisel görüşme (08.12.2006, Samatya)

Sevgi Türkkan: Kendinizi kısaca tanıtır mısın?

Tuba Türkkan: 1926 yılı İstanbul doğumluyum. Emekliyim.

ST: Bu evde ne kadar süre ve kimlerle yaşadınız?

TT: Bina 1928'de satın alındığından beri dönem dönem burada yaşadık. 2. bazen 3 Daireyi kiraya verdik, kalan katları kendimiz kullandık. Amcam, babam, ağabeyim, Aliye abla ve dadımız beraber yaşadık. Ben burada daha çok 1953'ten sonra yaşadım.

ST: Sizden önce bu yapı nasıl kullanılıyordu?

TT: Bana anlatıldığı kadarıyla bu yapıda bir paşa, ailesi ve hizmetlileri yaşamış. Bodrum kat ve zemin kat sadece hizmetliler, orta katlar yaşam, üst katlar ise hanımların oturduğu katlanmış. Rumlardan onlardan, biz de rumlardan satın almışız.

ST: Yapı ne zaman ve ne amaçla değişim geçirdi?

TT: Biz Rumların bıraktığı haliyle 1953'e kadar yaşadık. Katlar merdivenden cam bölmeler ile ayrılıyordu, 1953'te onlar duvara çevirilip yerlerine kapı takıldı. Ayrıca zemin kattaki dükkanı büyütmek için giriş holündeki çift kollu mermer merdiven yerine bugünkü dar merdiven yapıldı. Bu bölgenin iş merkezine yakınlığından (Amcamın işine de) daireleri kiralamak isteyenler oluyordu. Bu değişikliklerle yapının daireleri kiralamaya daha uygun oldu.

ST: Peki yapıda daha sonra değişiklikler yapıldı mı?

TT: Her katın kendi içinde ufak tefek değişiklikler oldu, daha fazla oda edinmek için odaları böldüler, çatıya bir ufak kat eklendi.

ST: Bu binanın gelecekte nasıl kullanılacağını düşünüyorsunuz?

TT: Çevredeki binalar gibi otele dönüştürülebilir veya çok katlı eğlence yeri olabilir. Ya da katlar yine kiralanabilir. Ama her ne yapılacaksa büyük bir değişim ve masraf gerekiyor binaya.

...-1928 arası: Tüm binada (Bodrum kat, Zemin kat, 5 normal kat) Çekirdek aile + Yardımcılar

1928-1976 arası:

Tüm binada(Bodrum kat, Zemin kat, 5 normal kat)

Çekirdek aile (5 kişi) + Yardımcılar (2kişi)

Kiraya verilen 2-3 dairede 3 kişi

Toplam kullanıcı = 10 kişi

1976-2007 (mevcut durum):

Bodrum kat depo, Zemin kat dükkan (2 çalışan, günlük yaklaşık 200 müşteri), 3 kat ofis (9 çalışan), 2 kat konut (5 kişi)

Toplam kullanıcı = 16 sabit + 200 değişken kişi

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / BÖLÜNEREK / DÜŞEYDE (KESİTTE-KULLANIM İLE) BÖLÜNEREK KAPASİTE ARTIŞI)



Finlandiya Helsinki'de Nokia tarafından kurulan ilk kablo fabrikası 1980 yılından itibaren kültür sanat üretim merkezine dönüştürülmüştür. Kablo Fabrikası kalıcı bir çok etkinlik mekanına sahip olduğu gibi (mimarlık müzesi, ofisler, atölyeler) uzun ve kısa süreli kullanımlar için kiralanabilen bir çok mekana da sahiptir. Mekan kullanımlarında çok büyük kalıcı değişiklikler yapılmamıştır fakat sirkülasyon ve geçici kullanımlar için düzenlenen değişken mekanlar bulunmaktadır.

Şu anda uzun süreli kiralanabilecek tüm mekanlar kullanımda (ofis, müzik atölyesi, depo vb)

Beş ana mekan daha kısa süreli kullanımlar (etkinlikler, performanslar vb.) için kiralanabilmektedir; Merikaapelihalli, Puristamo, Valssaamo, Pannuhalli and Turbiinisai. Toplam yapı alanı yaklaşık 4500 m2 dir. www.kaapelitehdas.fi

Tüm dünyada, eski endüstriyel yapıların farklı kullanımlarla kent yaşamına (sanatsal üretim olarak) katılımına dair örneklerin toplandığı bir web sitesidir. http://www.artfactories.net/article.php3?id_article=276



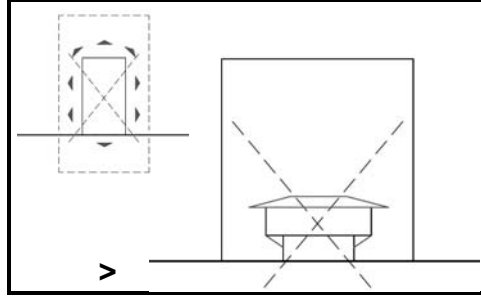
Şekil A.14: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:14

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ YIKIM İLE / TAMAMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / YIKIM İLE / TAMAMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI)



SOĞUKÇEŞME SOKAK, Sultanahmet
Ahşap yapılar tamamen yıkılarak
betonarme olarak yeniden inşaa edildi.
Fiziksel büyüklüğü ve görünümü aynı
kalmış olsa da kullanım kapasitesi
arttırıldı(otel-misafir evi-restaurant olarak
kullanılmakta).

KUZGUNCUK, Ahşap
evlerden bir diğzerinin
daha yıkımı,2005



PARK OTEL, GÜMÜŞSUYU, BEYOĞLU 1900-2007

Arazideki orijinal yapı 19.yy'da inşa edilmiş, İtalyan Baş konsolosluğunun 3 katlı,gösterişli neo-rönesans ahşap yapısıdır. 1900'lerde Sultan Abdülhamid'e satılan bina, dönemin dışişleri bakanı Tevfik Paşa'ya devredilince yapı Dış işleri bakanlığı toplantıları, buluşmaları vb için kullanılmaya başlandı. 1911'deki yangından sonra yapı 1922'de onarılıp büyütülerek "Miramare"adıyla ilk defa otel olarak kullanılmaya başlandı. "Park otel" adıyla 1970'lere kadar hizmet veren yapı 1981'de bakımsızlıktan kapatılarak Mengerler şirketine satıldı.Onaylanan yıkım kararıyla yerine 33katlı yapı yapma izni çıkınca,kamuoyu tepkisiyle inşaat durduruldu, üst katları kesildi. Şu anda o halıyla duran yapı kısmi olarak otopark olarak kullanılmakta ve son olarak çok uluslu bir şirkete satıldığı haberi alındı. (İlustrasyon, Erdem Üngür 2005)

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / YIKIM İLE / TAMAMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI)



ROTTERDAM, HOLLANDA 1940-1950 2.Dünya Şavaşında 1940 bombardmanıyyla yerle bir olan Rotterdam'ın yeniden inşaa süreci birçok mimara eşsiz bir şans tanıdı; bir kent merkezinin tümüyle yeniden inşaatı. Özellikle 1950 ve 1960'larda, ayakta kalan yapılar arasındaki boşlukları doldurmak üzere pek çok bina yapıldı.Böylelikle yeni yoğun yapılaşmayla ayakta kalan tarihi yapılar karma bir doku meydana getirdi.



ESKİ KARGO DEPOSU,HELSİNKİ, FİNLANDİYA 1898-2006 "Makasiniit" adıyla bilinen eski tuğla yapılar, 1898'de inşaa edilip Helsinki Merkez Tren İstasyonunun Kargo terminali olarak 1980'lere kadar kullanıldı. Yapılar bakımsız hale düşünce kamusal organizasyonların yapıldığı ve stüdyoların kiralandığı bir hale getirildi. Merkezi konumuyla yapı, müzik festivalleri, sanat aktivite ve türlü organizasyona ev sahipliği yaptı.

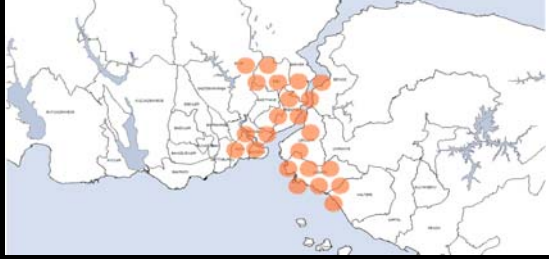
2006 yılında Helsinki Müzik Merkezi yapılması üzere yapının yıkım kararı alındı. Yıkımların başlamasından 1gün önce çıkarılan yangın, yapıyı tarihi ve toplumsal değerleriyle korumak isteyen Helsinki'lilerin tepkisi olarak gerçekleştirildi. Korunması planlanan bir bölüm de bu yangınla zarar gördü. Halkın yoğun tepkisi sebebiyle yarım kalan süreç ve yerine inşaa edilmesi planlanan Müzik Merkeziyle ilgili tartışmalar sürmekte.

http://en.wikipedia.org/wiki/VR_warehouses

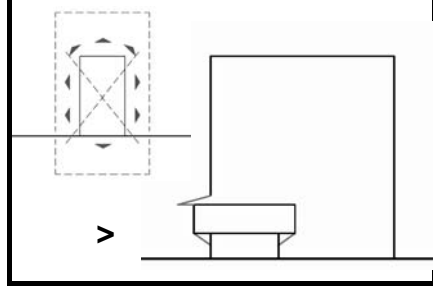
Şekil A.15: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:15

YAPI ÖLÇEĞİNDE/ YIKIM İLE / KISMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / YIKIM İLE / KISMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI)



Merkezi bölgelerde işlevlerin değişmesi, talebin ve emlak değerlerinin artması sonucunda yıkılıp yeniden yapılamayan mevcut yapıların dönüştürülmesi yoluna gidilmektedir. 2. ve 3. derece tescilli yapılarda ön cephe(bazen strüktür de) korunarak, gerisi yıkılıp, yerine çelik veya betonarme sistemli yeni yapı eklenmektedir. Bu ekleme sırasında yeni işleve uygun değişiklikler, ekler, büyümeler ile kapasite artırılırken, kısmen korunan yapının(genellikle cephenin) görünümü de yenilenmektedir.



Richmond Hotel, İstiklal Cad. - Cephesi tutularak gerisi yıkılan yapılardan örnekler

Lush Hotel, Sıraselviler Cad., Tamamlanma tarihi 2006

Dünya'da (YAPI ÖLÇEĞİNDE / YIKIM İLE / KISMEN YIKILARAK KAPASİTE ARTIŞI)



Wohlfahrt-Laymann Evi, 2005 | Yeri: Oberursel bei Frankfurt, Almanya | Müşteri: Jürgen Wohlfahrt-Laymann | Mimarı: Meixner Schlüter Wendt Architekten | URL: www.meixner-schlueter-wendt.de | Alan: 243 m2

Orijinal yapı, 1930larda yapılmış arketipik, geleneksel, ahşap "kır evleri"ndendir. İlk fikir bunu yeni bir yapıyla değiştirmek, çevresel analizler ve yapının resimselliğinden etkilenilerek mevcut yapıyı yıkmayıp, aksine onun yeni tasarım için bir başlangıç noktası haline getirilmesine karar verildi. Yapının etrafına yeni bir kabuk inşa edilerek yeni iç ve ara mekanlar elde edildi. Yeni kabuğun konumu ve iç evden mesafeleri, işlevsel gerekliliklere göre belirlenerek zemin kat planını meydana getiriyor. İç-, dış-, ara- ve oda-mıslar, kimi zaman sürprizli çeşitlenmeleri meydana getiriyor.

Wohlfahrt-Laymann Evi, paradoksal biçimde, oldukça normal bir gerçeklikle oynayarak, basit ve geleneksel bir kır evini, kozmopolit yoğunluğunun düşününü banliyöde yaşatır hale dönüştüren bir tasarımdır.

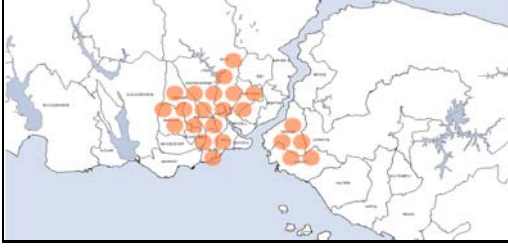


Utrecht'te bir cephesi (İstanbul örneğinde olduğu gibi tutularak) korunmuş bir yapı örneği, 2006 Hollanda

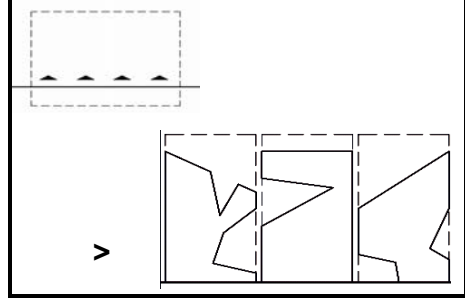
Şekil A.16: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:16

YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE/ ÇÖKÜNTÜ BÖLGELERİNDE KAPASİTE ARTIŞI (ZORUNLU İYİLEŞTİRME)

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



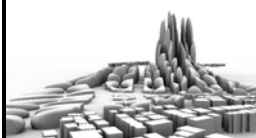
İstanbul'da (YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE / ÇÖKÜNTÜ BÖLGELERİNDE KAPASİTE ARTIŞI (ZORUNLU İYİLEŞTİRME))

ZEYİNBURNU KENTSEL DÖNÜŞÜM -PILOT-PROJESİ,2003



"İstanbul Deprem Master Planı" ile eş zamanlı yürütülecek deprem riski yüksek alanlarda "Yeniden Yapılandırma", "Rehabilitasyon", "Güçlendirme Programı" kapsamında Zeytinburnu İlçesinin "Pilot Proje" olarak "Kentsel Dönüşüm" çalışmaları ile ilgili araştırma ve kentsel yapı stokunun güvenli ve sürdürülebilir kılınması, kapsamında modeller geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

<http://www.ibb.gov.tr/TR/Kurumsal/YonetimSemasi/Baskan/GenelSekreter/ImarGenelSekreterYardimcisi/PlanlamavImarDaireBsk/ZeminveDepremIncelemeMud/DepremMinisite/ZeytinburnuPilotProjesi/>



KARTAL DÖNÜŞÜM PROJESİ,2005



KÜÇÜKÇEKMECE DÖNÜŞÜM PROJESİ,2005

İstanbul'un önemli odak noktalarından olan Kartal Alt Merkez ve Küçükçekmece İç - Dış Kumsal Alanı için hazırlanan kentsel tasarım ve dönüşüm projeleri ile İstanbul'a uluslararası güçlü bir vizyon kazandırılması hedefleniyor. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) tarafından Türkiye dışından yabancı altı mimara hazırlanan projeler arasında, Kartal Sanayi Bölgesinde Merkezi İş Alanları Planlaması için Zaha Hadid'in, Küçükçekmece sahilinde İç Dış Kumsal Rekreasyon Alanları Planlaması için ise Ken Yeang'ın hazırladığı projeler seçildi.

<http://www.arkitera.com/competitionproject.php?action=displayProject&ID=88&year=&aID=579>

FRANSIZ (CEZAYIR)SOKAĞI DÖNÜŞÜM PROJESİ,2004



İstanbul Beyoğlu'nda Cezayir Sokağı, Cezayir Çıkması ile kısmen üst bağlantılı Hayriye Caddesi ile alt bağlantılı Bostanbaşı Caddelerinde bir konsept projesi olarak yapılan düzenlemedir. Bu sokaklar, mimari ve dekorasyon düzenlemeleri ve işletme şekilleri itibarıyla ismini taşıdığı projeye göre düzenlenmiştir. İstanbul'da kültür, eğlence ve ticari mekanları itibarıyla en genel şekliyle, kullanılan aksesuarlarına kadar ismini taşıdığı kültürün değerlerine uygun bir mekanlar topluluğudur.

Açılışı itibarıyla sokağı 4 günde 65 bin kişi ziyaret etti. <http://www.fransizsokagi.com/>



Dünya'da (YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE /ÇÖKÜNTÜ BÖLGELERİNDE KAPASİTE ARTIŞI (ZORUNLU İYİLEŞTİRME))



Hanoi'de "36 sokaklı Hang b064a Bölgesi" Blok bazında yenileme önerisi,2003

TOKYO, JAPONYA 2004 Tokyo'da Toranomon'dan Shimbashi'ye giden 2 numaralı güzergah ve çevresinin durumu uzun zamandır "otobanı illüzyonu" olarak tanımlanıyordu. Bu bölgenin yenilenmesi için Tokyo Metropolitan Hükümeti ile Mori İnşaat'ın kamu-özel mülkiyet ortak girişimi ile illüzyondan gerçeğe dönüştürme kararı aldı. Shimbashi-Toranomon bölgesinin yeniden canlandırılması ve kent hayatına kazandırma sürecini hızlandıracak bu proje ile Tokyo'nun altyapı sorununa yanıt verecek http://www.mori.co.jp/projects/macarthur/en_index.html

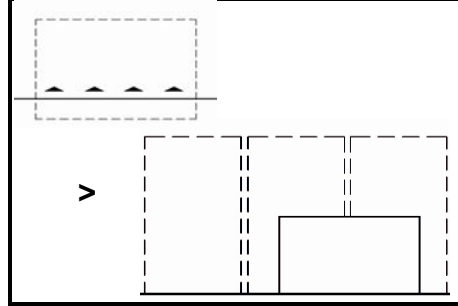
Şekil A.17: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:17

YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE/ POTANSİYEL ALANLARDA KAPASİTE ARTIŞI (RANT ÖNCELİKLİ)

İstanbul ilindeki konumlanışı



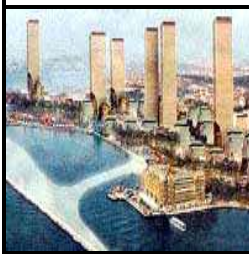
Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE / POTANSİYEL ALANLARDA KAPASİTE ARTIŞI (RANT ÖNCELİKLİ))

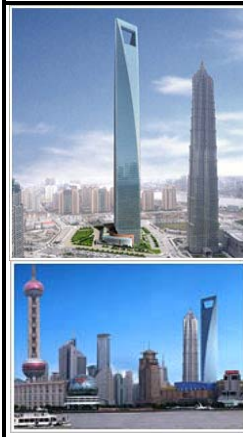


GALATAPORT YATIRIM PROJESİ - Karaköy'den Tophane'ye kadar olan 1200 metrelik sahil şeridi ve toplam 100.000 m2 alan, alışveriş merkezleri, oteller ve liman yapması için yatırımcıya verilecek. İstanbul'un "kimliğini" oluşturan, tarihinin ve tarihsel görünümünün en önemli mekanlarından olan KARAKÖY'ü yıkıp yerine dev alışveriş merkezleri ve 5 yıldızlı oteller yapılacak. Karaköy Meydan'dan Tophane'ye kadar olan 1200 metrelik sahil şeridi iş adamına 50 yıllığına kiralanarak "modern ve çağdaş" (!) otoparklar, alışveriş merkezleri ve 5 yıldızlı otellere dönüştürülecektir. (<http://www.galataport.org/>)



HAYDARPAŞA YATIRIM PROJESİ - Haydarpaşa'yı turizm bölgesi yapacak proje onay bekliyor. Boğaz Tüp Geçit Projesi'nin 2009 yılında hayata geçmesinin ardından Haydarpaşa Tren Garı ve limanı artık kullanılmayacak. Bunların yerine 7 tepe İstanbul'dan esinlenerek bünyesinde 5 yıldızlı oteli de barındıran 7 gökdelen inşa edilecek. Komplekste sosyal tesisler, iş ve eğlence merkezleri, yat limanı, rezidanslar ve spor salonları yer alacak. 5 ila 7 milyar dolar düzeyinde yatırım yapılmasının beklendiği ve 'İstanbul-İstanbul' ya da "kravazör" ismini alması beklenen uluslararası projenin imarı nisan ayında hazırlandı. Proje, onaya sunulmak üzere Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na gönderildi. 600 dönüm üzerine Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle hayata geçirilecek model için, Bayındırlık Bakanlığı'nın vereceği onayın ardından ihaleye çıkılacak. (www.arkitera.com/.../2005/04/28/haydarpaşa.htm)

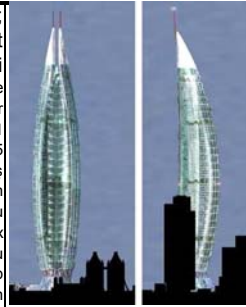
Dünya'da (YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE / POTANSİYEL ALANLARDA KAPASİTE ARTIŞI (RANT ÖNCELİKLİ))



Shanghai'in Yeni Sembölü; Shanghai Dünya Ticaret Merkezi

Mori İnşaat Grubunun Japonya ve Çin'de, karma kullanımlı dikey şehir türündeki yapılarının en gelişmişidir. 101 katlı, 492 metre uzunluğundaki yapı, 5 yıldızlı otel, ofisler, alışveriş ve gelişmiş konferans birimlerinin yanı sıra dünyanın en yüksek gözlem platformunu barındırıyor. KPF (Kohn Pedersen Fox Associates) tarafından tasarlanan bu yapı Shanghai 'in büyümesi, Çin'in sahip olduğu potansiye ve Asyanın yükselişinin sembolü olarak kabul ediliyor.

<http://www.mori.co.jp/projects/shanghai/en/index.html>



Citygate Ecotower, Londra, İngiltere

Doğal havalandırma sistemi ve fotovoltaik kaplamalarıyla en çevre dostu kent içi gökdelen. 108 katlı, 485m uzunluğunda.

<http://www.skyscrapernews.com/buildings.php?id>

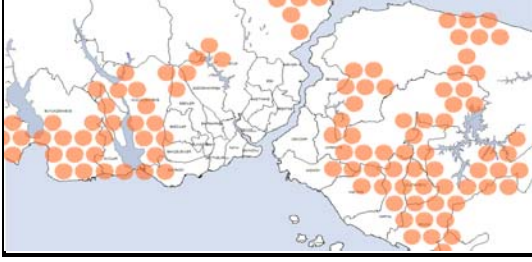
NEC
Merkez Binası
"Süperkule", 1990
Mimarı: Nikken Sekkei
Yapan: Kajima JVB
Ofis Binası, Tokyo
Contemporary Japanese
Architecture,85-96



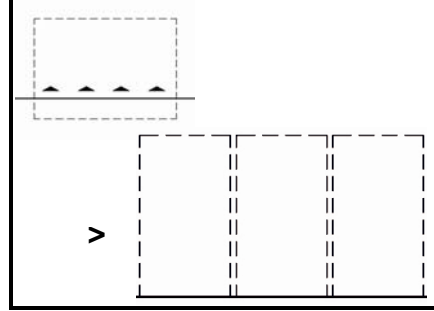
Şekil A.18: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:18

YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE/ YENİ YAPILAŞMA ALANLARINDA YÜKSEK KAPASİTE PLANLAMASI

İstanbul ilindeki konumlanışı



Grafik Anlatım



İstanbul'da (YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE / YENİ YAPILAŞMA ALANLARINDA YÜKSEK KAPASİTE PLANLAMASI)



YENİ YAPILAŞMA ALANLARINDA KONUT FİRMALARI (İTÜ KONUT ARAŞTIRMA VE EĞİTİM MERKEZİ-KAEM 'den alınmıştır. <http://www.kaem.itu.edu.tr/index2.htm>), Alkent 2000 <http://www.alkent2000.com.tr/>, Acar Kent <http://www.acarkent.net/>, Anittapark <http://www.anittapark.com/>, Arkeon Evleri <http://www.arkeonevleri.com/>, Atasehir Istanbul <http://www.atasehir.com/>, Aytek Evleri <http://www.aytek.com/>, Banu Evleri <http://www.banuevleri.com.tr/>, Bahçelievler Kooperatifi <http://www.bahcelievlerkoop.com.tr/>, Bahçesehir <http://www.bahcesehir.com/>, Beykoz Konakları <http://www.tepeinsaat.com.tr/>, Ege Kooperatifi <http://www.egekoop.org.tr/>, Elit Residence <http://www.elitresidence.com/>, Erka-As Proje Arastirma Insaat Turizm ve Ticaret Ltd. Sti. http://erkaas.com.tr/index_t.htm, Gyoder, Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği <http://www.gyoder.org.tr/>, Insaat Proje Organizasyon Tic. ve San. A.S. <http://www.inpo.com.tr/index.html>, Intes Park Tarabya Evleri <http://www.rimic.com.tr/intes.htm>, Mesa <http://www.mesa.com.tr/default2.htm>, Mesa Kemerburgaz Evleri <http://www.kememburgazevleri.com/default2.htm>, Metrocity <http://www.yuksel-yapi.com/>, Sedat Kent <http://www.rimic.com.tr/sedad.htm>, Soyak <http://www.soyak.com.tr/>, Toplu Konut İdaresi Başkanlığı-TOKİ <http://www.toki.gov.tr/>, Vefa Mühendislik <http://www.vefamuhendislik.com.tr/>



Dünya'da (YAPI ADASI ÖLÇEĞİNDE / YENİ YAPILAŞMA ALANLARINDA YÜKSEK KAPASİTE PLANLAMASI)



UNITE D'HABITATION (1946-51) www.arkitera.com/d1/dialog/insanbilgini/lecorbusier.html
Corbusier bu ölçekteki bloklarını ancak İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra inşa edebildi. İleri ve en çok bilineni Marsilya'daki Unité d'Habitation (1946-51) projesidir. Yerleşme ölçөгündeki dev bloğu ayaklar üzerinde kaldıracak yerden tamamen kopartır. Yerden kalkmış, prizmatik blok 4 x 25 metrelik dar-uzun kalıpların içine sığdırılmış iki katlı evleri yanyana ve üstüste istiflemiştir. Evler, balkon boyutlarına indirgenmiş açık alanlarıyla, birbirine doğru akan galerili yaşama mekanlarıyla, yüzen bölücü duvarlarıyla 1910'lardan beri ısrarla üzerinde çalıştığı unsurları bu daracık aralıkların içinde yeniden üretir. Bahçe olarak yorumlanamayacak balkonlarının ölçüsü hariç, geliştirdiği konseptin anonimleşmeye açık bir manifestosu gibidir bu blok. Bu bloğun çeşitmelerini 1950'ler boyunca Nantes'da, Briey'de, Firminy'de, Berlin'de yineler...

BARBICAN KONUT KOMPLEKSİ, LONDRA
Chamberlin, Powell & Bon tarafından tasarlanan kompleks, 1965 ile 1976 arasında, 2.dünya savaşında bombalanmış 35 dönümlük bir araziye kurulmuştur. Mimari olarak Londra'nın brüt beton mimarisinin sembolü ve öncüllerindedir. Bugün kompleksin 13 teras bloğunda 2,014 dairede 4,000 kişi yaşamaktadır. 42 katlı Londra'nın en yüksek 3 konut kulesi bu komplekse aittir. http://en.wikipedia.org/wiki/Barbican_Estate



Şekil A.19: İstanbul'da Yoğunlaşma ve Kapasite Artışı Modelleri, Model no:19

ÖZGEÇMİŞ

1981 İstanbul doğumlu olan Sevgi Türkkkan ilk ve orta öğrenimini Bodrum'da tamamlamıştır. 1999 yılında İzmir Özel Türk Kolejini bitirerek İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü'nde lisans eğitimine başlamıştır. 2003 yılında başladığı Mimari Tasarım Yüksek Lisans eğitiminin 1 dönemini Delft Teknik Üniversitesinde değişim öğrencisi olarak geçirmiştir. 2004 yılından itibaren ise İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Bina Bilgisi Anabilim Dalı'nda Araştırma Görevlisi olarak görevine devam etmektedir.