

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL PARK F1 PİSTİNİN İÇERİK VE ÇEVRE
VERİLERİNİN ÜÇLÜ ÖRTÜŞÜK FORMULASYON
KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Peyzaj Mimarı Berk SARIOĞLU

Anabilim Dalı: Peyzaj Mimarlığı

Programı: Peyzaj Mimarlığı

HAZİRAN 2007

**İSTANBUL PARK F1 PİSTİNİN İÇERİK VE ÇEVRE
VERİLERİNİN ÜÇLÜ ÖRTÜŞÜK FORMULASYON
KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Peyzaj Mimarı Berk SARIOĞLU
(502131761)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 07 Mayıs 2007
Tezin Savunulduğu Tarih : 11 Haziran 2007

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr Selim VELİOĞLU
Diğer Jüri Üyeleri Prof. Dr. Ayşe Sema KUBAT (İ.T.Ü)
Yrd. Doç. Dr Yüksel DEMİR (İ.T.Ü)

HAZİRAN 2007

ÖNSÖZ

En çok sevdiğim konulardan biri olan Formula 1 pistleri üzerine olan bu çalışmamı gerçekleştirmemde bana yardımcı olup, açık görüşlülüğüyle bu konuyu ortaya atmamda bana cesaret veren ve çalışmamdaki üçlü örtüşük formülasyonu modelini ortaya atan tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Selim VELİOĞLU'na teşekkürü borç bilir, en içten saygılarımı sunarım.

Hiçbir zaman bana olan desteğini esirgemeyen çok sevdiğim Didem KARA'ya, her türlü maddi ve manevi destekleri için Mehmet, Zeynep ve Cem SARİOĞLU'na, yardımlarından dolayı Arş. Gör. Meltem ERDEM'e ve bu süreçteki en yakın arkadaşım olan Peyzaj Mimarı Demet KARAOĞLU'na teşekkür ederim.

Mayıs 2007

Berk SARİOĞLU

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	ii
ŞEKİL LİSTESİ	iii
ÖZET	v
SUMMARY	vi
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Yöntemi	1
1.2. Çalışmanın Kapsamı	2
2. FORMULA 1 NEDİR?	3
2.1. F1 Nedir?	3
2.2. F1 Pistlerinin Standartları	4
2.2.1. Pist evrak dosyası	6
2.2.2. Plan	6
2.2.3. Genişlik	6
2.2.4. Boyuna eğim	6
2.2.5. Enine eğim, drenaj	7
2.2.6. Pist kenarları, çim alanlar ve kaçış alanları	7
2.2.7. Başlangıç düzlüğü	7
2.2.8. Güvenlik ekipmanları	8
2.2.9. Pist yapı ve tesisleri	8
2.2.10. Servis yolları	8
2.2.11. Pist uzunluğunun hesaplanması	9
3. DÜNYADAKİ ÇEŞİTLİ F1 PİSTLERİNİN İNCELENMESİ	10
3.1. Yurtdışında Bulunan Formula 1 Pistleri	10
3.1.1. ABD- Indianapolis	11
3.1.2. Almanya- Hockenheim	12
3.1.3. Avrupa- Nurburgring	15
3.1.4. Avustralya- Albert Park	16
3.1.5. Bahreyn- Sakhir	19
3.1.6. Brezilya – Interlagos	22
3.1.7. Çin- Şangay	23
3.1.8. Fransa- Magny Course	26
3.1.9. İngiltere- Silverstone	27
3.1.10. İspanya- Katalunya	30
3.1.11. İtalya- Monza	32
3.1.12. Japonya- Suzuka	34
3.1.13. Kanada- Gilles Villeneuve	36
3.1.14. Macaristan- Hungaroring	37
3.1.15. Malezya- Sepang	40

3.1.16. Monako	42
3.1.17. San Marino- Imola	45
3.1. İstanbul Park Pistinin Konum ve Rekreatyonel Faaliyetler Açısından Diğer Pistlerle Karşılaştırması	46
4. ÇEVRE VE İÇERİK VERİLERİNE GÖRE BİR DEĞERLENDİRME	
MODELİ ÜÇLÜ ÖRTÜŞÜK FORMULASYON	48
4.1. Üçlü Örtüşük Formülasyon	48
4.2. Hareketin Organizasyonu	49
4.3. Mekânın Organizasyonu	49
4.4. Kullanımın Organizasyonu	49
5. ÜÇLÜ ÖRTÜŞÜK FORMULASYON IŞIĞINDA İSTANBUL PARK	
PİSTİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	51
5.1. İçerik Verileri ve Süreç	51
5.2. Çevre Verileri	54
5.2.1. Ömerli havzasının önemi ve pistin alan üzerindeki etkisi	54
5.3. İstanbul Park Pistinde Hareketin Organizasyonu	56
5.4. İstanbul Park Pistinde Mekânın Organizasyonu	60
5.4.1. Kültürel kimlik	60
5.5. İstanbul Park Pistinde Kullanımın Organizasyonu	63
5.5.1. Rekreatyonel aktiviteler	64
5.5.2. Tasarım zenginliği- rekreatyon ilişkisi	68
5.6. Sonuç	71
KAYNAKLAR	74
ÖZGEÇMİŞ	78

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 3.1 İstanbul Park Pistinin diğer pistlerle karşılaştırması.....	46

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 3.1	: ABD Indianapolis pisti.....	11
Şekil 3.2	: Almanya Hockenheim pisti	12
Şekil 3.3	: Hockenheim pisti ve çevresi.....	13
Şekil 3.4	: Pistten bir görüntü.....	14
Şekil 3.5	: Almanya Nurburgring pisti	15
Şekil 3.6	: Avustralya Albert Park pisti.....	16
Şekil 3.7	: Albert Park pisti ve çevresindeki gölet	17
Şekil 3.8	: Albert Park pistinin şehir içinden görüntüsü.....	18
Şekil 3.9	: Bahreyn Sakhir pisti.....	19
Şekil 3.10	: Sakhir pistinin tesisleri.....	20
Şekil 3.11	: Sakhir pistinin çevreyle olan ilişkisi.....	21
Şekil 3.12	: Brezilya Interlagos pisti.....	22
Şekil 3.13	: Çin Şangay pisti.....	23
Şekil 3.14	: Üzerine pistin inşa edildiği kazıklar	24
Şekil 3.15	: Takım binalarının arkasında bulunan düzenleme.....	25
Şekil 3.16	: Gölet ve tesislerin ilişkisi	25
Şekil 3.17	: Fransa Magny Course pisti.....	26
Şekil 3.18	: Magny Course pistinde konser.....	27
Şekil 3.19	: İngiltere Silverstone pisti.....	27
Şekil 3.20	: İngiltere Silverstone'daki çamur faciası.....	29
Şekil 3.21	: İspanya Katalonya pisti.....	30
Şekil 3.22	: Pistin görünümü.....	31
Şekil 3.23	: İtalya Monza pisti.....	32
Şekil 3.24	: Japonya Suzuka pisti.....	34
Şekil 3.25	: Eğlence parkı ve Formula 1 yarışı.....	35
Şekil 3.26	: Pist arazisi içerisinde bulunan eğlence parkı	35
Şekil 3.27	: Kanada Gilles Villeneuve pisti.....	36
Şekil 3.28	: Gilles Villeneuve pistinin konumu.....	36
Şekil 3.29	: Macaristan Hungaroring pisti.....	37
Şekil 3.30	: Malezya Sepang pisti.....	40
Şekil 3.31	: Pistin karakteristik tribün tasarımı.....	41
Şekil 3.32	: Tribünlerin arkasındaki alan.....	42
Şekil 3.33	: Monako pisti.....	42
Şekil 3.34	: Pistin cadde olan bölümleri.....	43
Şekil 3.35	: Pistin dar caddelerinin görünüşü.....	44
Şekil 3.36	: San Marino Imola pisti.....	45
Şekil 5.1	: İstanbul Park pisti	52
Şekil 5.2	: İstanbul Park pisti eğim haritası	53

Şekil 5.3	:	İstanbul Park pisti hava fotoğrafı.....	54
Şekil 5.4	:	Ömerli su toplama havzasının haritası.....	55
Şekil 5.5	:	Pist içerisinde aşırı yağışa maruz kalan bölge.....	59
Şekil 5.6	:	Dubai'deki F1 tema parkı.....	63

İSTANBUL PARK F1 PİSTİNİN İÇERİK VE ÇEVRE VERİLERİNİN ÜÇLÜ ÖRTÜŞÜK FORMULASYON KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

ÖZET

Bu çalışmada, Sayın Yrd. Doç. Dr. Selim Velioğlu'nun ortaya atmış olduğu üçlü örtüşük formülasyon modeli baz alınmıştır. Kentsel tasarım öğelerinde kullanılan üçlü örtüşük formülasyon, tasarlanan mekânları hareket, mekânsal ve kullanım organizasyonları başlıkları altında inceliyor ve sorunlarını ele almaktadır. Böylece optimum tasarım için gerekli olan bütün kriterler sorgulanmış, dolayısıyla da elde edilen sorunlara yeterli cevap getirip getirmediği anlaşılmış olmaktadır.

Daha önce ne Türkiye’de ne de dünyada yarış pistleri ve çevre etkileri üzerine buna benzer bir çalışma yapılmadığı için, üçlü örtüşük formülasyon doğrultusunda İstanbul Park Pistini incelemenin uygun olacağını düşünülmüş ve yarış pistlerine farklı bir bakış açısından yaklaşılmıştır. Pistler, üçlü örtüşük formülasyon kapsamı çerçevesinde incelenmiş ve irdelenmiştir.

Bu bağlamda ilk önce içerik ve çevre verileri gibi bilgilerden sonra üçlü örtüşük formülasyon modeli açıklanmıştır.

Daha sonra, inceleme modelinin dayandığı noktalardan İstanbul Park Pisti ele alınmıştır. Hareketin, mekânın ve kullanımın organizasyonu gibi üçlü örtüşük formülasyonun ortaya attığı kriterler ve yurt dışı örnekleri ile paralellikler kurularak İstanbul Park Pisti hakkındaki sonuca varılmıştır. Ayrıca bu sorunların giderilmesi için sunulan öneriler de yine çalışmanın önemli kısımlarındandır.

Üçlü örtüşük formülasyon yönteminin ele aldığı kriterler doğrultusunda İstanbul Park Pisti’nin mekânsal, hareket ve kullanım organizasyonu açısından yetersiz olduğu olduğu saptanmıştır. Buna ilaveten pist için seçilen alanın çevreye olan olumsuz etkisi de yine çalışma sonunda elde edilmiştir.

EVALUATION OF ISTANBUL PARK CIRCUIT'S ENVIRONMENTAL AND THEMATIC FACTORS THROUGH TRIOLOGIC FORMULA

SUMMARY

This study has been based on the triological formulation developed by Yrd. Doç. Dr. Selim Velioğlu. This formula generally used on urban design studies and concentrates on the necessary criteria of motion, environmental concern and usefulness in the subject area of evaluation and also takes on the problematics of these areas. As a result of this method, every needed criteria for optimal design is being questioned.

A study of effects of the racing circuits to environmental conditions has not been made before neither in Turkey, nor in the world. So a different approach to the subject in the light of triological formula has been used to analyze İstanbul Park. Environmental consideration and thematic factors in the other circuits of the world have been also been analysed through the triological formulation.

Firstly the thematic factors and environmental information, then the meaning of the formula has been given.

Then, through the criteria of the formula, İstanbul Park Circuit has been considered. İstanbul Park Circuit has been observed with the triological formula's main criterias motion, environmental concern and usefulness. And also the examples of the world's other circuits are also being a priority for this observation. The suggestions for the problems of the circuit are other important points for this study.

As a result of the triologic formula, it is understood that İstanbul Park is a deficient circuit and has shortcomings in all areas.

1. GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amacı ve Yöntemi

Hızla ilerleyen teknoloji, kendini yaşamın her alanında gösteriyor. Teknolojinin bu hızlı gelişimi hayattaki beklentilerimize de yansıyor ve yeniden şekillenmesinde büyük rol oynamaktadır. Yaşamın her alanına yayılan bu revizyonun tasarım dünyasındaki etkileri de yadsınamaz.

Baskın tasarım özellikleriyle ön plana çıkan ve motorsporlarının en üst seviyesi olan Formula 1'in yer aldığı yarış pistlerinde de bu etkinin izlerine rastlamak mümkündür. Formula 1, içeriği yapısı oldukça gelişmiş pistlere ihtiyaç duyan bir motorsporu dalıdır. F1'in motorsporları arasında teknolojiyle en çok özdeşleşen, dolayısıyla hız ve teknik açıdan en yüksek seviyede olması bunun nedenleri olarak gösterilebilir. Bundan dolayı tasarlanan her pisti, F1 pisti olarak tanımlamak doğru değildir.

F1, hem yarış otomobillerinin hem de kalabalık seyirci kitlelerinin ihtiyaçlarına cevap verecek nitelikleri içeren yarış pistlerine gereksinim duymaktadır. Yarış pistleriyse, teknolojik olarak üstün otomobillere, seyircilere, fiziksel ve sosyal çevreye, kentlere ve dolayısıyla da ülkelere hizmet etmektedirler. Çok yönlülük ve değişkenlik gerektiren bu özellikler çerçevesinde, çevresel değerlere saygılı olabilmek, kent dokusu ve yerleşimiyle sosyal etkileşimi sağlamak ve her tip kullanıcının ihtiyacını karşılayabilmek gibi görevleri üstlenmektedirler. Yeşil doku ve sosyal aktivite gereksinimlerini aynı anda karşılamaya çalışan yarış pistleri, bu iki kavramın arasında bir denge sağlamaya çalışmaktadır.

Yarış pistlerinin çeşitliliği, tasarım açısından incelenmesi, peyzaj öğeleriyle olan etkileşimi, İstanbul Park pistinin bu incelemeler ışığında değerlendirilmesi ve dünyadaki diğer örneklerle karşılaştırıldığında hangi karakteristik özelliklerle ön plana çıktığını belirlemenin yanısıra, yarış pisti yerleşimlerine daha önceden bakılmamış bir perspektiften yaklaşmak ve bu alanlarda karşılaşılan çevre sorunlarına çeşitli cevaplar aramak bu çalışmanın temelini ve prensiplerini oluşturmaktadır. Bu bağlamda İstanbul Park örneğinde kullanılmayan çevre merkezci bir yaklaşım önermesine başvurulmuştur.

Bunun için üçlü örtüşük formulasyon adı verilen değerlendirme yönteminden yararlanılmıştır. Üçlü örtüşük formulasyon kent planlama, kentsel tasarım ve mimari

ölçekteki kurguları değerlendirmeye yönelik bir modeldir ve tasarlanan alanı çevre ve içerik verilerine bağlı olarak üç ana başlık altında inceleme temeline dayanır. Bunlar:

- Mekânın organizasyonu: Mekânsal karakterle ilgili tüm biçimsel, oransal ve fiziksel özellikler,
- Hareketin organizasyonu: Yaya ve araç trafiği ile ilgili tüm sorunlar,
- Kullanımın organizasyonu: İşlev seçimi ve bunların yanyana geliş biçimleri ile ilgili tüm sorunlara cevap arar.

Yarış pistleri ve çevresel etkileri üzerine herhangi bir çalışma yapılmadığı için literatür araştırmasının büyük bir bölümü internet aracılığıyla mevcut örneklerle ulaşılarak gerçekleştirilmiştir. Ayrıca mevcut pist alanına gidilerek incelemelerde bulunulmuş, fotoğraflar çekilmiş ve belirli saptamalar yapılmıştır.

Yurt dışı örneklerinin incelenmesi doğrultusunda elde edilen veriler ışığında İstanbul Park üçlü örtüşük formülasyon kapsamında değerlendirilmiştir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Beş bölümden oluşan çalışmanın birinci bölümünde, çalışmanın amacı ve yöntemi açıklanmıştır.

İkinci bölümdeyse içerik verilerinin incelenmesi yapılmıştır. Bu anlamda, Formula 1 pistlerinin içerik olarak nasıl bir spora ev sahipliği yaptığından bahsedilmiştir. Formula 1, Formula 1 pisti ve ilgili kavramların açıklanması bu bölümün temelini oluşturur.

Formula 1 pistlerinin yurt dışında bulunan örneklerinin detaylı incelenmesine ise üçüncü bölümde yer verilmiştir. 17 farklı ülke ve 18 pist, tüm detayları, fiziksel, çevresel ve sosyal özellikleri çerçevesinde bu bölümde ele alınmıştır.

Dördüncü bölüm; üçlü örtüşük formülasyon modelinin tanımlanması, nasıl kullanıldığı ve hangi öğelerden meydana geldiği gibi açıklamaları içerir.

Beşinci bölüm olan sonuç bölümünde ise çevre ve içerik verilerine bağlı olarak İstanbul Park pistinin üçlü örtüşük formülasyon modeli ışığında değerlendirilmesiyle elde edilen sonuçlar aktarılmaktadır.

2. FORMULA 1 NEDİR?

2.1. F1 Nedir?

Formula 1'in geçmişi Avrupa'da 1920-30'lu yıllara kadar dayanmaktadır. Buradaki Formula kelimesi bütün katılımcılar ve otomobillerin uyması gereken kuralları tanımlamaktadır.

Formula 1, İkinci Dünya Savaşından sonra koşılmaya başlanmış ve ilk yarışlarına 1946 yılında tanıklık etmiştir. Fakat şampiyonluk dışı olan bu yarışlar yerini 1950'de ilk defa düzenlenen F1 Dünya Pilotlar Şampiyonası'na bırakmış ve bu organizasyonun ilk yarışı İngiltere'deki Silverstone Pisti'nde koşulmuştur. Daha sonra Markalar Şampiyonası da F1'e dahil olmuştur.

Sporun adı olan 'Formula 1', motorsporlarının en üst seviyesi olduğu için konulmuştur. Daha alt kademelerde bulunan seviyeler içinse GP2, Formula 3 gibi isimler uygun görölmüştür.

1950'lerden 70'li yıllara kadar kural olarak çok da değişikliğe uğramayan Formula 1, 1979'da FISA'nın (Uluslararası Spor Otomobil Federasyonu) ortaya çıkardığı TV hakları kuralından dolayı büyük bir değişime girmiştir. Concorde adı verilen bu anlaşmanın amacı, spora olduğundan daha profesyonel bir görünüm kazandırmak ve TV yayınlarının izleyiciler göre daha çekici bir hal almasını sağlamaktır. Concorde anlaşmasına göre Formula 1 takımları elde edilen TV gelirlerinin belli bir miktarını kendi ihtiyaçları için kullanabileceklerdi. Takımlar bunun karşılığında düzenlenecek tüm yarışlarda yer alacak ve izlenecek kalitede yarışlar çıkarmayı garantileyecekti.

Fakat Concorde Anlaşmasını gelirleri Ecclestone'un sahibi olduğu Formula 1 Promosyonları ve Yönetimi (FOCA) isimli şirkete aitti ve anlaşmanın fikir sahibi Bernie Ecclestone olduğu için bu gelirlerin büyük bir kısmı da şirkete tahsis edilecekti. Dolayısıyla Ecclestone için neredeyse F1'in tüm ticari haklarına sahiptir denebilir.

Bu tarihten sonra Formula 1, TV'nin de etkisiyle hızla büyüdü ve günümüzde bir yıl içerisinde en çok seyirci toplayan (dünya çapında 2-3 milyar) sporların başında gelmektedir. Formula 1 sadece pistlerde yarışan otomobiller ve pilotlardan ibaret değildir. F1, tam anlamıyla bir şov dünyası ve mükemmel bir pazarlama aracıdır. Sadece bir spor değil, reklam dünyası için de vazgeçilmez bir araçtır.

F1'in bu kadar ilgi görmesinin en önemli nedenlerinden birini teknolojinin en üst seviyedeki kullanımıyla ilişkilendirmek mümkündür. Otomobil üreticileri için bir test sahası olan F1, binek otomobil teknolojisinin gelişmesinde de önemli bir rol oynamaktadır. F1'in binek otomobil satışlarına direkt etkisi yoktur ancak markanın imajı için vazgeçilmez olduğu söylenebilir. Ayrıca, dünyanın en çok izlenen motorsporu olması da üreticiler için prestij anlamına gelmektedir.

Sadece otomobil değil, lastik ve aerodinamik parçaların dayanıklılığı da yine en kolay şekilde Formula 1 yarışlarında denenir. Kullanılan farklı bileşenler ve malzemeler daha sonra, eğer uygunsa binek otomobillerde de seri üretimde yer alabilir. Bunun en somut örneğini turbo motorlar, direksiyondan vites değişimine olanak veren şanzıman sistemleri, karbon fiber parçaların kullanımı gibi birçok farklı alanda görmekteyiz.

F1'in popüler olmasının altında yatan en önemli nedenlerden biri de çok uluslu bir spor olmasıdır. Bu da birçok ülkenin şampiyonada kendine ait bir pilot, otomobil, mühendis, parça (lastik, motor yağı v.b. gibi) yarıştırmaya anlamına gelmektedir [1].

2.2. F1 Pistlerinin Standartları

Tipik bir yarış pisti genel olarak başlangıç cepleri denilen unsurları içeren başlangıç-bitiş düzlüklerini barındırır. Pit alanlarıysa, pilotların yarış esnasında lastik değiştirme, yakıt alma ve diğer ihtiyaçlarını karşıladığı garaj alanlarına denir. Pistlerin geri kalan diğer özellikleri, inşa edildikleri alanların fiziksel özelliklerine göre fazlasıyla değişiklik gösterse de genel olarak yarış istikametleri saat yönündedir. Sadece üç pist, Brezilya, San Marino ve Türkiye'deki pistler saat yönünün tersine döner. Bu durum, pilotların boyun kaslarında, otomobillerin üzerlerinde uyguladığı fiziksel güçlerden dolayı sorun yaratabiliyor. Bu yüzden saat yönünün tersine dönen yarış istikametleri tasarımcıların ve pilotların çok da tercih ettiği bir yöntem değildir.

Dünyanın en güvenli ve en hızlı motor sporu olan F1 için, FIA'nın (Uluslararası Otomobil Federasyonu) belirlediği pist standartlarında güvenlik ön plandadır, özellikle de Bahreyn'deki Sakhir gibi modern pistlerde bunun örneklerini görebiliyoruz. 1950'li yıllarda yolun dışına çıkan pilotlar, o noktada bir lastik bariyer varsa şanslı sayılırlardı. Günümüzdeyse, pistlerin tüm virajlarının dış kısımlarında geniş kaçış alanları, lastik bariyerler, çakıl ya da kum havuzları ve enerji emici

engeller bulunuyor. Bu uygulama, 1994 yılında Roland Ratzenberger ve Ayrton Senna'nın aynı hafta sonu Imola pistinde (San Marino) hayatını kaybetmelerinden sonra ortaya atılmıştır. Örnekleri verilen güvenlik önlemleri otomobillerin yoldan çıkması durumunda bariyere gelmeden üzerindeki enerjiyi tamamen atmalarını, dolayısıyla kazaların vereceği zararları minimuma indirmeyi amaçlamaktadır.

Bundan dolayı, inşa edilen her yarış pistine Formula 1 pisti demek doğru değildir. Formula 1 pistleri belli özellikleri barındırmalı ve bunlara göre inşa edilmelidir. Bütün pistlerde aynı olan ve hiç bir şekilde değişiklik yapılamayan bu özellikler dahilinde, pist belli standartları içermeli ve her geçen yıl, eğer yenilenen bir kural varsa bu kurala göre güncellenmelidir. Yeni kurallara göre güncellenmeyen yarış pistleri, FIA tarafından Formula 1 yarış takviminden ihraç edilebilir. Bunun için 2006 yılında, F1'in en eski pistlerinden biri olan Belçika'daki Spa Francorchamps'ın yenilenmek ve modernleştirilmek üzere geçici bir süre için takvimden çıkarılması gibi örnekleri verebiliriz. FIA'nın pistler için belirlediği standartlar ise şu şekildedir:

Uluslararası aktiviteler için “yeni pist” tasarlayan tasarımcılar, FIA'nın onayından geçmesi için, içerisinde planların ve pistin özelliklerinin yer aldığı bir evrak dosyası hazırlamak zorundadır. FIA, her maddenin farklı şartlar için uygun olup olmadığını kontrol eder ve bundan sonra yapılacak olan her değişiklikten haberdar olma hakkına sahiptir.

Pist üzerindeki kontroller, eğer gerekliyse komisyon delegeleri tarafından yapılır. Bu kontroller, bir ön ve bir de son kontrol olmak üzere iki kez yapılır. Son kontroller, ilk resmi yarıştan altmış gün önce, Formula 1 için hazırlanan pistlerde ise doksan gün önce yapılır. Burada kontrol edilen noktalar, kalıcı olan elemanların ve güvenlik unsurlarının FIA standartlarında olup olmadığıdır. Bu standartların karşılanması zorunludur ve standartları karşılamayan herhangi bir pist uluslararası yarışlara ev sahipliği yapamaz.

FIA'nın uluslararası spor takvimine kabul edilen pistler, FIA delegelerinin onayladığı şekilde olan değişiklik ve görünüşlerle aktivitelere ev sahipliği yaparlar. Denetlemeden sonra, pistler üç yıl boyunca organizasyon yapmaya hak kazanırlar. Bu süre tarafların anlaşması sonrasında uzayabilir.

2.2.1 Pist Evrak Dosyası

Pist Evrak dosyası aşağıdaki maddeleri kapsamak zorundadır:

- En az 1/2000 ölçekli pist planı. Bu plan, yarış yönünü, binaları, tesisleri, servis yollarını, seyirci noktalarını, güvenlik noktaları ve elemanlarını, yarış kontrol noktasını, padok alanlarını, başlangıç noktasını, ambulans ve hastaneyi, helikopter pistini, itfaiye araçlarının yerini ve hakem noktalarını göstermek zorundadır,
- Pit alanlarının, padok alanının ve hastanenin minimum 1/500 ölçekli planı,
- Helikopter pisti ve hastaneyi kapsayan bütün binaların minimum 1/200 ölçekli detaylı planı,
- Pistin orta noktasının, boyuna minimum 1/2000 ve enine minimum 1/200 ölçekli kesit görünüşü,
- Pistin, başlangıç noktası, virajlar, köprü ve diğer önemli unsurlarını en az 1/200 ölçekli kesitleri.

2.2.2. Plan

Pistin şekli için FIA'nın getirdiği herhangi bir sınırlama ya da kural yoktur. Fakat FIA pratik olması açısından birkaç değişiklik yapılmasını öngörebilir.

Pistin düzlük diye tabir edilen, virajsız kısımlarının toplam uzunluğu iki kilometreden fazla olamaz. Pist uzunluklarının yedi kilometreden fazla olmaması gerekir. Pist uzunlukları ve yarış mesafeleri, pistin orta noktası baz alınarak hesaplanır.

2.2.3. Genişlik

Yeni bir pist tasarlanırken, pist yolunun genişliğinin en az 12 metre olması öngörülmektedir. Pistin daraldığı ve genişlediği noktalardaki değişimler, bir metreden az ya da fazla, toplamda 20 metreden fazla olmamalıdır.

Başlangıç gridinin (otomobillerin start aldığı nokta) toplam genişliğinin en az 15 metre olması ve bu genişliğin birinci virajın çıkışına kadar korunması öngörülür.

2.2.4. Boyuna Eğim

Eğimdeki herhangi bir değişiklik, aşağıdaki formülde ortaya çıkan düşey yarıçap hesaplanarak yapılır:

$$R = \frac{V^2}{K}$$

K

(2.1)

Bu formülde R metre cinsinden yarıçap, V km/s cinsinden hız ve K sabit bir değer olarak kabul edilir. K, içbükey bir profilde yirmi, dışbükey bir profilde ise onbeşe eşittir. R'nin değeri, yaklaşma, frenleme ve viraj açısı dikkate alınarak artırılmalıdır. Bu noktalarda, eğer mümkünse eğimlerden kaçınmak gerekir. Başlangıç- bitiş düzlüğünün eğimi % 2'den fazla olamaz.

2.2.5. Enine Eğim, Drenaj

Pistin düzlük kısımlarındaki eğim, yolun bir ucundan bir ucuna ya da orta noktasından ucuna kadar, drenaj göz önünde bulundurularak, % 3'ten fazla ve % 1.5'ten az olmamalı. Viraj kısımlarında, eğim, dıştan içe, aşağı doğru % 10'u geçmemelidir.

Pist yolunun, pit alanlarının (servis alanlarının), padok ve seyirci alanlarının drenajı, planlama safhasında öncelikli olarak düşünülmelidir.

2.2.6. Pist Kenarları, Çim Alanlar ve Kaçış Alanları

FIA standartlarına göre olan pistlerde, pist yolu genellikle 1-5 metre genişliğinde düz çim alanlarla sınırlanır. Bu çim alanların, pistin enine eğimine uygun olarak yapılması gerekir. İki yüzey arasında kot farkı bulunmamalı, geçiş çok yumuşak ve düzgün olmalıdır.

Kaçış alanı, kerbler (viraj kenarı aparat) ile ilk koruma çizgisi arasında kalan sert zemin alanlardır. Kaçış alanları, çim alanlarına göre tesviyelendirilmelidir. Eğer alanda eğim varsa, bu yukarı doğru % 25'i, aşağı doğru ise % 3'ü geçmemelidir.

2.2.7. Başlangıç Düzlüğü

Formula 1 Dünya Şampiyonası'nda start düzlüğünde her otomobil için 8 metre grid (otomobillerin başlangıç esnasında yer aldıkları cep) mesafesi olması gerekir.

Başlangıç çizgisi ile birinci viraj arasında en az 250 metre mesafe olması gerekir. Bu da virajlarda en az 45 derecelik bir dönüş ve 300 metreden az yarıçaplı bir dönüş anlamına gelmektedir.

2.2.8. Güvenlik Ekipmanları

Pistte herhangi bir organizasyon yer alırken yarışçıların, seyircilerin, hakemlerin ve görevlilerin güvenliğini sağlamak için pistin karakteristik özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Bu özellikler pist yüzeyi, topoğrafya, yarış yönü ve hız gibi unsurlardır.

İmkânlar el verdiğiince engellerin kullanımı ve seyircisiz alanlar da güvenliği artırıcı unsurlardır. Seyircisiz alanlar yoldan çıkan araçların hızlarını düşürmesi ve sürücünün otomobilin kontrolünü tekrar ele geçirmesi için yapılan alanlardır. Bunun sağlanması için çeşitli hız düşürücü ve enerji dağıtıcı elemanlar, bariyerler birincil olarak kullanılır.

Bu bariyerlerin ve engellerin yerleştirilmesinde göz önünde bulundurulacak en önemli unsur çarpışma açısı ve hızıdır. Çarpışma açısı düşükse devam eden, yumuşak yapılı, dikey bariyerler, fazlaysa enerji absorbe edici materyaller ve lastik bariyerler kaçış alanlarıyla birlikte kullanılabilir. Tasarım esnasında bu tip kaçış alanları için gerekli yerler bırakılmalıdır. Kaçış alanları virajların dış kısımlarına konumlandırılır ve viraja yaklaşma hızına bağlı olarak 30- 100 metre genişliğinde olmak zorundadır.

2.2.9. Pist Yapı ve Tesisleri

Pistte bulunması gereken yapı ve tesisler yarış kontrol, hakem noktası, pit alanları, padok alanları, hastane gibi birimlerdir. Bu yapı ve binalar pistte yapılması düşünülen aktivitelere göre değişkenlik gösterebilir.

Acil durum araçları ve personeller için yapılmış olan köprü ve tüneller pistin içinden dışına doğru yapılmalı ve planlama aşamasında öncelikli olarak düşünülmelidir.

2.2.10. Servis Yolları

Acil durum servis noktaları yeterli sayıda araç, servis yolu ve piste giriş noktaları bulunduracak kapasitede olmalı ve birinci güvenlik hattının gerisinde yer almalıdır. Acil durum araçları piste giriş çıkış noktalarından, kolaylıkla pistin her noktasına ulaşabilmelidir. Acil durum tesisleri pistin bulunduğu ülkedeki yerel standartları karşılamalıdır.

2.2.11. Pist Uzunluğunun Hesaplanması

Pist uzunlukları ve yarış mesafeleri, pistin orta noktası baz alınarak hesaplanır. Bu, sağ ve sol tarafların uzunluklarının ortalaması alınarak hesaplanır. Eğer bu teknik uygulanamıyorsa aşığıdaki metodun uygulanması gerekir:

Projenin geometrik formu, pistin orta noktasının planı ve boyuna kesiti dikkate alınarak hesaplanır ve bu çıktı resmi olarak pistin uzunluğunun hesaplanmasında kullanılır.

Plan, bütün düzlüklerin ve virajların yatay uzunluğunu, bütün kurbpların yarıçapını ve kurb geçişlerinin matematiksel hesaplamalarını içermek zorundadır [2].

3. DÜNYADAKİ ÇEŞİTLİ F1 PİSTLERİNİN İNCELENMESİ

3.1. Yurtdışında Bulunan Formula 1 Pistleri

Formula 1 yarışları aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 17 farklı ülke ve 18 farklı pistte gerçekleştirilmektedir. Bu pistlerden bazıları geri kalan beş yıl içerisinde, bazılarıysa Birinci Dünya Savaşı zamanlarında inşa edildiği için oldukça farklı özellikler barındırmaktadır. Yerleşim olarak şehir içinde, kent parkının içinde, çölün ortasında, yada yapay bir adanın üzerinde bulunmaktadırlar. Hepsi için ortak olan özellikse FIA'nın şart koştuğu teknik özellik ve güvenlik standartlarını karşıladığıdır.

Bulunduğu yöreyi gerek çevresel gerekse sosyal açıdan tamamen farklı bir konum içine sokan yarış pistleri, kültür farklılıklarını tasarımlarında barındırmaktadır. Çin'deki pistin tasarımı Çin alfabesinin bir harfiyken, Malezya'da tribünlerin üzerinde bulunan çiçek motifli gölgelikler, ülkenin ulusal çiçeği hatmi yaprağı biçiminde olabiliyor. Burada pistin bulunduğu ülkenin kültürü ve yaşam standartı pist tasarımını etkileyen unsurların bir diğeri olarak dikkat çekmektedir.

Pist alanları genellikle çok geniş arazileri kapladığından dolayı yeşil alanlara ve doğal yaşama zarar veren unsurlar olarak göze çarpmaktadır. Pist için gerçekleştirilecek yapılaşmanın yanısıra, çevre yerleşimlerdeki nüfus artışları da bu durumun öne çıkmasına neden olmaktadır. Ülke ekonomisine katkısı belki de başka hiç bir şeyle kıyaslanamayacak yarış pistlerinin bu etkisi, çevreye karşı olan tutumlarından ve yaklaşımlarından dolayı göz ardı edilmektedir.

Sadece ekonomik olarak değil, yarışların yapıldığı ülkelerin tanıtımı da Formula 1 sayesinde hiç olmadığı noktalara ulaşmaktadır. Formula 1 için yılın sadece bir haftasonu olsa bile, ülkeye giriş yapan turist sayısı hiç de küçümsenmeyecek miktarlarda olduğu bilinmektedir.

Yurtdışındaki örneklerde de pistlerin yeşil alanlar üzerindeki etkilerini göz ardı etmek mümkün değildir. Fakat daha bilinçli alan tercihleri yapıldığını da söylemek mümkündür. Yine yurt dışı örneklerinde pistlerle beraber yeşillendirme çalışmalarının da daha ciddi biçimde ele alınmaktadır.

İtalya'da bulunan Monza pistinin güvenlik gerekçesiyle elden geçirilmesi çalışmalarında kaldırılması gereken ağaçların sökülüp başka noktalara tekrar

dikilmesi ya da Bahreyn’de çölün ortasına yapılan pistin çevresinin ağaçlandırılarak yeşillendirilmesi gibi örneklerde bunu görebilmekteyiz. Ayrıca rekreasyonel aktivitelerin yarış pistlerinde yoğun olarak gerçekleştirilmesi de yine yurt dışı örneklerinde görülen, tasarıma etki eden bir diğer noktadır. Bu aktiviteler gerek yeşil alan kullanımı, gerekse pistin yarış olmadığı zamanlarda değerlendirilmesi için tasarım esnasında önemli bir yer tutmaktadır. Pistler yarış zamanları dışında çeşitli rekreasyonel aktivitelerle hayat bulmakta ve kamu kullanımına açılmaktadır.

3.1.1. ABD- Indianapolis



Şekil 3.1 : ABD Indianapolis pisti [3]

‘Indiana’nın Speedway şehrinde bulunan Indianapolis Motor Speedway, dünyanın en eski ikinci pistidir: İlk otomobil yarışı 1909’da yapılmıştır [4].’

Daha çok Indy Racing League ve Nascar yarışlarını içeren pist, oval yapısıyla bu organizasyonlar için çok uygundur. Toplamda 4 km uzunluğunda olan oval kısımda iki adet 1 km uzunluğunda düzlük, iki 200 metre uzunluğunda kısa düzlük ve dört adet 400 metrelik viraj bulunmaktadır.

Fakat F1 otomobilleri için uygun olmayan bu kısım, Formula 1 için 4192 metre uzunluğunda farklı bir pist oluşturulmasına neden olmuştur. Dolayısıyla kısa bir mesafe için oval kısmı kullanan F1 otomobilleri turun büyük bir bölümünde pistin iç kısmını kullanmaktadır.

2 milyon metrekarenin üzerinde bir alana kurulu Indianapolis, dört yüzbin kişiden fazla seyirci kapasitesiyle de dünyanın en büyük spor kompleksi unvanını elinde bulunduruyor. Ayrıca burada yapılan yarışlar da motorsporlarının en prestijli yarışlarını oluşturuyor. Pist tesisleri içinde bulunan otomobil müzesi, yarış otomobilleri konusunda dünyanın en çok görülmesi gereken yerlerinden biri ve eşsiz bir koleksiyona sahip olmasıyla dikkat çekmektedir.

8900 metrekare kapalı alana kurulu müzenin sergi alanı 2700 metrekare genişliğindedir. Her yıl yaklaşık iki yüzelli bin kişiye hizmet veren bu müzede, 75 adet yarış otomobilini görebilmek mümkündür.

3.1.2. Almanya- Hockenheim



Şekil 3.2 : Almanya Hockenheim Pisti [5]

Hockenheim, F1'in ve motorsporlarının en eski pistlerinden biridir. 1932'de Ernst Krist'in bir yarış pisti oluşturma fikrinden yola çıkılıp tarafından inşa edilmiş ve bu tarihten itibaren yarışların vazgeçilmez adreslerinden biri olmuştur.

İnşa edildiği tarihten 1970'e kadar sadece motosiklet yarışlarına sahne olan Hockenheim pisti, 1970'de ilk F1 yarışına ev sahipliği yapmıştır. 1976'da yerini Nurburgring pistine bırakan Hockenheim'de, 1985 yılından itibaren F1 yarışları tekrar koşulmaya başlanmıştır.

Orijinal hali oldukça uzun olan (6.8 km) pist, modern F1 dünyasının güvenlik ve televizyon çekimi ihtiyacını karşılayamadığı için 2002 yılında Hermann Tilke tarafından revize edildi. ‘Bu revizyon doğrultusunda ormanlık alan içinde koşulan kısım iptal edildi. Burası fazlasıyla ağaçlık alan barındırdığı için güvenli değildi ve seyircilerin yarışı bu alanda izlemesi olanaksızdı [6].

Yeni Hockenheim, daha kısa bir pist olmasıyla (4.5 km), izlemesi daha zevkli ve daha güvenli yarışlara ev sahipliği yapıyor. ‘Eski pistin, izleyicileri ve pilotları tehlikeye atan yapısı, FIA’nın güvenlik standartları sayesinde artık yer almıyor [7].’

Hockenheim sadece F1 yarışlarıyla değil içerdiği rekreasyonel faaliyetlerle de dikkat çeken bir pist. 1986’da açılan motorsporları müzesi ve karting okulu bunlardan sadece birkaçıdır.



Şekil 3.3 : Hockenheim pisti ve çevresi [8]

‘2200 metrekarelik alan kurulu müzede Formula 1 otomobilleri tarihinden örneklerle rastlamak mümkündür. İkiyüzden fazla otomobilin bulunduğu müze marttan kasım ayına kadar her gün gezilebiliyor [9].’

Hockenheim Pisti’nin en çok rağbet gören rekreasyonel faaliyetlerinden biri de patendir. Almanya’da toplam 12 milyon paten yapan olduğunu varsayarsanız bu

imkânın pist içerisinde yer alması oldukça olumlu. ‘Nisandan, eylül ayına kadar her salı günü saat 18.00’a kadar paten kullanımına açık olan pistte, havanın iyi olduğu günlerde 4000 kadar patenciye rastlamak mümkündür [10].’ Üstelik kendi pateniniz yoksa bile buradan kiralayıp bu aktiviteye katılmanız da olası. 1998’den beri burada paten yapan kişi sayısının 100.000’in üzerinde olduğunu düşünürseniz, pistin ne kadar rağbet gördüğü daha da kolay anlaşılmaktadır.

Pistte gerçekleştirilen rekreasyonel aktivitelerin bir diğer örneği de konserlerdir. Yılın çeşitli zamanlarında değişik gruplar burada konser vermektedir. ‘2003 yılında yaklaşık 60.000 kişinin izlemeye geldiği Rolling Stones ve AC/DC konseri’ [11] bu organizasyonların ne kadar başarılı olduğunu bir kanıttır.

Ayrıca başlangıç- bitiş düzlüğüne bakan kısımda, ana tribünün içerisinde yer alan 54 odalık bir otel de, yarış ve yarış dışı zamanlarda piste gelenleri ağırlamak için hazır bulunmaktadır.

Kullanıcılar Hockenheim pistinde kendi otomobilleriyle tur atıp, motorsporları müzesini dolaşıp, eğitim alarak bütün bir haftasonunuzu burada geçirme olanağına sahiptirler.



Şekil 3.4: Pistten bir görüntü [12]

3.1.3. Almanya-Nurburgring



Şekil 3.5: Almanya Nurburgring pisti [13]

Almanya sınırları içinde bulunan Nurburgring pistinin geçmişi 1920’li yıllara dayanır. 1927’de inşa edilen Nurburgring Nordschleife de (uzunluğu 20.8 km) günümüzde oldukça sık kullanılan bir pisttir. Günümüzde Avrupa GP’si olarak adlandırılmaktadır. Bunun nedeni FIA’nın kurallarına göre bir ülkede birden fazla yarış yapılamamasıdır.

Nordschleife pisti özellikle güvenlik standartlarının yetersiz olmasından dolayı çok eleştirilen bir yarış pistiydi ve bu yüzden 1977 yılında F1 takvimden çıkarıldı. Yarış pistinin çok dar ve etrafının ağaçlarla çevrili olması pilotlar için büyük tehlike oluşturmaktaydı. 1976 sezonunda Niki Lauda’nın yaşadığı ve yüzünün büyük bir kısmının yandığı kaza pistin güvenlik problemini gözler önüne serdi. Ayrıca kaza yapan otomobillere müdahale etmesi gereken itfaiye ve ambulanslar için de pist çok uzundu. ‘Günümüzde kullanılan kısa pistse (5.1 km) 1984 yılında kullanıma açıldı. Eski ve uzun pistin hayranları bu pistin adının değiştirilmesini istediler, çünkü Nordschleife adını hakemediğini düşünüyorlardı [14].’

1995 yılında Michael Schumacher'in dünya şampiyonluğu kazanmasından sonra F1 takviminde ikinci bir Alman GP'sinin yer alması kararlaştırıldı. Nurburgring'de düzenlenmesine karar verilen bu yarışın adı Lüksemburg ya da Avrupa GP'si olarak anılmaya başlandı.

Her ne kadar yeni ve kısa bir pist açılmış olsa da Nordschleife hâlâ yarışseverlere hizmet etmektedir. Boş zamanlarını pistte otomobil kullanarak geçirmek ve yarış eğitimi almak isteyenler için çeşitli kurslar mevcuttur. Belirli bir ücret karşılığında kendi otomobilinizle pistte tur atabiliyorsunuz. Ayrıca piyasaya çıkmayan birçok modelin prototiplerinin sürüş ve testleri de eski Nurburgring pistinde yapılmaktadır.

Nurburgring pisti içerisinde 'yarış otomobilleri müzesi, bilgisayar oyunları ve çarpışma testi simülasyonlarının bulunduğu bir yapı, lastik yapılarını inceleyen bir laboratuvar ve BMW otomobillerinin tarihini açıklayan bir diğer müzeyi [15]' barındırmaktadır. Pistte rehber karşılığında tur atmanın yanısıra Racing Erlebnis adı verilen müzede Nurburgring'in tarihine bir yolculuk yapmak ve burada yapılan efsanevi yarışlardan görüntüler izleyebilmek mümkündür. Ayrıca kapalı karting pisti de Nurburgring'deki bir diğer rekreasyonel aktivitelerden biridir. Buraya yarış pistinin yanı sıra bir motorsporları merkezi de denilmektedir.

3.1.4. Avustralya-Albert Park



Şekil 3.6: Avustralya Albert Park pisti [16]

1862’de kurulan Albert Park, 1876’da kent parkı olarak hizmet vermeye başlamıştır. Günümüzde Melbourne’nin en popüler parkı durumunda ve Victoria’daki amatör sporların merkezi olarak kabul edilmektedir. Park, bünyesinde golf sahası, tenis, bowling klüpleri ve çeşitli spor alanları barındırmaktadır.



Şekil 3.7: Albert Park Pisti ve çevresindeki gölet [17]

Albert Park Pisti, içerisinde bulunan Albert Park Gölü ile de oldukça önemli bir rekreasyon alanıdır. ‘Orijinal hali bir bataklık olan Albert Park Gölü, 248 hektarlık bir alan üzerine yapılanmıştır. Suni olarak güzel bir aktivite alanına dönüştürülen göl, şehrin en gözde alanlarından birisi konumundadır. Uzunluğu 2.5 km olan göl, park ve spor alanları, golf sahası ve diğer rekreasyonel alanlarla çevrelenmiş durumdadır [18].’ Piknik yapabilmek yat ya da kürek klubüne üye olmak, parkın içerisindeki bir alanı çeşitli aktiviteleriniz için kiralayabilmek bu rekreasyonel faaliyetlerin bir kısmı olarak görünmektedir. ‘Parkta, 9 adet piknik alanı, çocuk oyun alanları, restoranlar, göl manzaralı aktivite merkezleri gibi faaliyetlerin yanısıra, kapalı yüzme havuzu, basketbol, voleybol, badmington, tenis gibi sportif aktiviteler içinde gerekli imkânlar bulunmaktadır [19].’

‘Yelkencilik, model yat yarışları, kano, su kayağı gibi su sporlarını da burada yapmak mümkündür fakat gölde yüzmeye izin verilmemektedir.

6000 metre uzunluğunda, 18 delikli tam donanımlı bir golf alanı da parkın en önemli sportif faaliyetleri arasındadır [20].’

Oldukça geniş bir flora ve faunaya sahip olan parkta 1992’de oluşturulan bitki örtüsü listesine göre 117 çeşit bitki bulunuyor ve bunların büyük bir bölümünü egzotik bitkiler oluşturmaktadır. Yüzden fazla çeşit kuş türünün yanısıra parkta doğal olarak bu bölgede yaşantısını sürdüren memeli hayvanlar ve sürüngenlere de rastlamak mümkündür.



Şekil 3.8: Albert Park Pisti’nin şehir içinden görünümü [21]

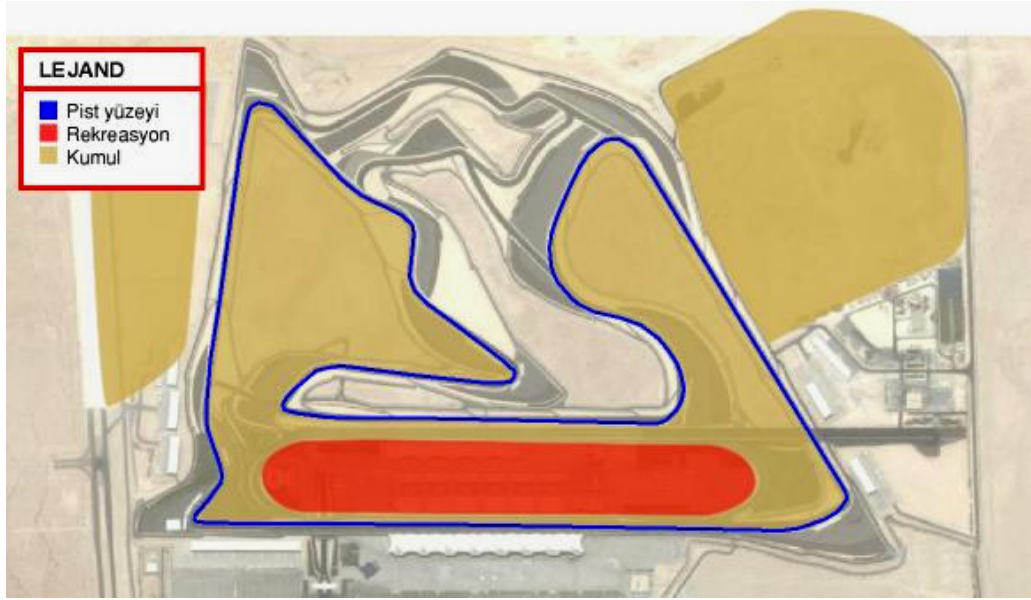
Parkın en önemli faaliyetlerinden biri de, genellikle mart aylarında yılda bir kez olmak üzere gerçekleştirilen Avustralya GP’sidir. Park arazisi içinde konumlandırılan Albert Park Pist’nde koşulan yarış ilk kez 1994 yılında yapılmıştır. Parkın mevcut durumunun bir hayli değişmesine neden olan pistte 50.000 metrekare asfalt kullanılmıştır.

‘Pistin inşası, bin adetten fazla ağacın kesilmesine, (bunlara karaağaç ve sakız ağaçları da dahildir) doğal habitatın yok olmasına, kuş yaşantısının sona ermesine, sportif faaliyetlerin azalmasına, bulvarların ve meydanların ağaçsız görünmelerine ve pist etrafında bitkilendirme çalışmalarının başlamasına neden olmuştur [20].’

Albert Park çevresinde yaşayan 114.000 kişi parkı istedikleri gibi kullanma özgürlüğüne sahip değil ve sadece yılın dört ayı gibi kısa bir süre buradan

yararlanabiliyorlar. Albert Park Pisti'nin inşaatı sırasında yüz elliden fazla ev zarar görmüştür. Albert Park Pisti'nin işletme hakları Avustralya Grand Prix Birliği'nin elindedir. Bu işletme pistin çevreye vereceği her türlü zararı karşılamaktan ve pistte düzenlenecek tüm organizasyonlardan sorumludur.

3.1.5. Bahreyn- Sakhir



Şekil 3.9: Bahreyn Sakhir pisti [22]

‘5417 metre uzunluğunda, saat yönüne dönülen bir pist olan Sakhir, ilk defa 2004’te Bahreyn GP’sine ev sahipliği yapmıştır [23].’

‘Bahreyn pistinin inşaatı, Bahreyn için ulusal bir görev sayılıyordu. Organizatörler pistin zamanında tamamlanamayacağı hakkında endişe duyuyordu ve Bahreyn GP’sinin 2004 yerine 2005 yılında koşulmasını önerdiler. Fakat Formula 1’in en güçlü ismi Bernie Ecclestone bu teklifi reddetmiştir. Sonuç olarak pist tam olarak tamamlanmamasına rağmen yarış yapılabilir hale gelmişti ve 2004’te Bahreyn GP’si başarılı bir şekilde koşulmuştur [24].’

Ünlü Alman mimar Hermann Tilke tarafından tasarlanan pist 150 milyon dolara malolmuştur. ‘Pist inşaatı için 60.000 ton Galler graniti bölgeye getirmiştir. Ayrıca pist eski bir deve çiftliği ve vahanın kenarına inşa edilmiş ve yapımı sırasında binlerce palmye ağacı dikilmiştir [25].’



Şekil 3.10: Pistin tesisleri [26]

Pistin bir çölün ortasında yer alması en çok üzerinde düşünülen konuydu ve endişe duyulan noktaların başında olası kum fırtınalarının yarışı olumsuz etkileyeceği gelmekteydi. Fakat organizatörler pistin etrafındaki kuma özel bir yapıştırıcı sürerek bu durumun önüne geçmişlerdir.

Pistin bir diğer sıkıntısıysa coğrafik yerleşiminden kaynaklanan yüksek sıcaklıktır. Yer yer 45 dereceyi bulan hava ve pist sıcaklığı otomobil ve pilotları fiziksel olarak olumsuz etkilemektedir.

Oldukça değişken bir yapıya sahip Sakhir Pisti, yarış dışında da birçok aktivite için de kullanılmaktadır. Pist, içerdiği birçok ofis ve misafirhane fonksiyonlarıyla şirketler ve büyük firmaların gözdesi haline gelmiş durumdadır.

3500 kişi kapasiteli ve pistin %50'den fazlasını görmeye olanak veren Oasis tesislerinde 12 adet VIP salonu bulunmaktadır. Buralar şirket kutlamaları, konferanslar ve ürün tanıtımları için kullanılmaktadır.

Pistte bulunan sekiz katlı Sakhir Kulesi'nde beş adet misafirhane yer almaktadır. Şirket ve kişisel kullanımlar ve eğlence için mükemmel bir ortama sahip Sakhir kulesi, piste göre oldukça yüksek bir seviyede konumlandırılmıştır.

‘Üçüncü kat seminerler ve konferanslar için kullanılabilir. Sponsorlar kendi ürünlerini sergilemeye ve kendileri için ayrılan özel alanda geçici bir stand açma hakkına sahiptirler.

Üçüncü, dördüncü, beşinci ve altıncı katlar VIP salonlarına ev sahipliği yaparak birinci sınıf hizmet veriyor. Sekizinci kat ise teras olarak kullanılıyor ve yarışı izleyenlerin geceyi geçirmeleri için çok uygun bir yer olarak dikkat çekmektedir [27].’



Şekil 3.11: Sakhir Pisti’nin çevreyle olan ilişkisi [28]

3.1.6. Brezilya – Interlagos



Şekil 3.12: Brezilya Interlagos pisti [29]

Brezilya'nın Sao Paulo şehrinin yakınında yer alan Interlagos, Güney Amerika'nın tek Formula 1 yarışına ev sahipliğini yapmaktadır. Ünlü Brezilyalı yarışçı Jose Carlos Pace'in adını taşıyan pistin, Interlagos adını almasının sebebi, 20. yüzyılın başlarında şehre elektrik sağlaması için yapılan iki suni gölün (Guarapiranga ve Billings) ortasında yer almasıdır. Interlagos kelimesi 'gölün ortasında' anlamına gelmektedir. Pistin iç kısmında bulunan karting pistineyse, Formula 1'in gelmiş geçmiş en büyük pilotlarından olan, Brezilyalı Ayrton Senna'nın adı verilmiştir.

Takvimdeki saat yönünün tersine dönen üç pistten biri olan Interlagos, ilk F1 yarışına 1972 yılında tanıklık etmiştir. Orijinal hali 7829 metre olan pist, çok uzun düzlükler barındırdığı (güvenli olmadığı için) ve FIA'nın standartlarına göre fazlasıyla uzun olduğu için, 1990 yılında 4397 metreye düşecek şekilde yeniden elden geçirilmiştir.

Interlagos pistinin en karakteristik özelliklerinden biri düz bir zemine inşa edilmediği için arazinin doğal yapısına göre olmasıdır. Ayrıca pistin zemininin çok engebeli olması da bir diğer handikapı olarak gösterilebilir.

Pist, tasarımının çok da modern olmaması konusunda sürekli eleştirilere maruz kalmaktadır. Bundan en çok etkilenen noktalar arasında pit alanları (otomobillerin yarış esnasında servis aldıkları alanlar) ve pist tesislerinin demode yapısı gelmektedir, bu da bazı zamanlarda yarış etkileyecek problemler bile

doğurmaktadır. ‘2000 yılında sıralama turları esnasında pist üzerine düşen reklam panosu seansın durmasına neden olmuştu [30].’

Interlagos pisti rekreasyonel ve sosyal aktiviteler açısından en niteliksiz pistlerden biridir. Herhangi bir organizasyonun pist arazisi içerisinde yer almaması ya da diğer pistlerde olduğu gibi bir yarış okulunun bulunmayışı Interlagos’un en büyük eksikliklerindendir.

3.1.7. Çin- Şangay



Şekil 3.13: Çin Şangay pisti [31]

Şangay Pisti ve Çin ilk olarak 2004 yılında Formula 1’e ev sahipliği yaptı. Böylece Çin, Japonya ve Malezya’yla birlikte Asya kıtasında F1 pistine sahip üçüncü ülke olma özelliğini sahip olmuştur. Şangay Pisti F1’e her ne kadar geç katılmış olsa da günümüzde Formula 1’in en modern pistlerinden biri olarak kabul ediliyor. Ayrıca Şangay’ı motorsporları merkezi yapması gibi önemli bir görevi üstlenmektedir.

Şangay Pisti, Çin’in ilk Formula 1 denemelerinden biri değildir. ‘1998’de Zhugai şehrinde, dokuz yıldan uzun bir süre boyunca pist inşa edilmiş fakat uluslararası standartları karşılamadığı için FIA’dan onay alamamıştı [32].’

Pistin mimarı son yıllarda bir çok piste – buna İstanbul Park da dahil- imzasını atan Hermann Tilke’dir. Alman mimar Şangay pistini tasarlarken ‘Çin alfabesinden

yararlanmış ve ‘yükselmek’ anlamına gelen Shang harfini kendine temel alarak tasarımını gerçekleştirmiştir [33].’

Tilke ve ekibi Çin’de çalışırken oldukça güç tabiat şartlarıyla karşılaşmışlardır. Bataklık gibi bir arazide çalışan ekip bütün pisti 40-80 metre derinliğindeki destek kazıklarının üzerinde oturtmak durumunda kalmıştır. ‘Toplamda 40000 adet kazık kullanılmış ve Tilke kazıkların hafif ağırlık taşımasını sağlamak için pistin yapımında polistiren (ısı geçirmeyen, hafif bir tür plastik) kullanmıştır [34].’ Tilke ayrıca Şangay’da mimari yapıların geleneksel mimari değerler ile uyumlu olması için de özel bir çaba harcamıştır.



Şekil 3.14: Üzerine pistin inşa edildiği kazıklar [35]

‘Pist binalarının tasarımında tarih, doğa ve teknoloji gibi değişik kaynaklardan esinlenilmiştir. Tarihsel ilişkiler ve formlar, renkler ve kullanılan malzemelerle ortaya çıkarılmıştır [36].’

Ana bina, bütün pistin mimari tasarımının odak noktasını oluşturan bir yapıdır. Ana tribüne giriş iki kırmızı, merdivenli kule tarafından, pit alanlarına giriş ise, ofis kulelerini oluşturan iki camlı kule tarafından kontrol edilmektedir. Ortaya çıkan kapı formlarıysa Şangay’ın dünyaya ve motor sporlarına açılan kapılarını temsil etmektedir.

‘Kırmızı ve altın renkleri güneş ışığını yansıtmak için kullanılıyor ve doğal bir lamba etkisi yaratmaktadır. Bu da yaşam gücünü temsil ediyor. Bir diğer benzetme de takım binalarının çevresinde bulunmaktadır. Şangay’da ki Yu-yuan bahçeleri gibi bir etkiyi

temsil eden bu düzenleme, hızla ilerleyen dünya karşısında, meditasyon ve huzuru içeren bir adayı anlatmaktadır [36].’



Şekil 3.15: Takım binalarının arkasındaki düzenleme [37]

Pistte uzun çalışmalar sonucu oluşturulmuş bir drenaj sistemi bulunuyor. Yüzey suları için tasarlanan bu drenaj sistemi, suları büyük toplama alanlarına biriktirmek için düzenlenmiştir ‘Toplama alanlarında biriktirilen yağmur suları, pistin çeşitli ihtiyaçlarında kullanılmak üzere endüstriyel amaçla değerlendirilmektedir [36].’

Tuvaletler ve restoranlardan çıkan atık sularsa, bir atık su tesisinde depolanmaktadır. Herhangi bir yarış esnasında ortaya çıkan çöpler çevreci bir yaklaşımla tasarlanan bu ünite tarafından toplanmaktadır.



Şekil 3.16: Gölet ve tesislerin ilişkisi [38]

3.1.8. Fransa- Magny Course



Şekil 3.17: Fransa Magny Course pisti [39]

Magny Course pisti F1'in eski pistlerinden biridir. Yaklaşık 40 yıllık bir geçmişe sahip pistte, ilk F1 yarışı Fransa GP'si adı altında 1991 yılında koşulmuştur.

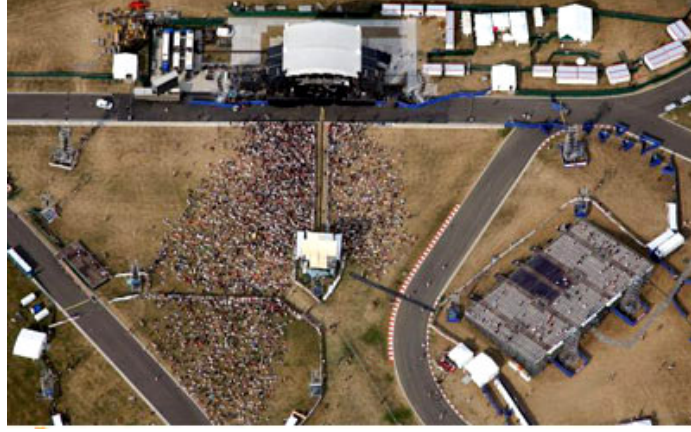
Fransa'nın ilk pilot okulunu da bünyesinde barındıran Magny Course'da F1 ve F3 otomobilleriyle, 'Porsche Driving Experience' ile eğitim almak mümkündür.

'Magny Course Pisti sadece verdiği eğitimlerle değil, pist birimlerinin de çeşitliliğiyle dikkat çekmektedir [40].' Şirket görüşmeleri, konferansları ve tanıtımlar için elverişli tesisleri Magny Cours'un en önemli özellikleri arasındadır. 10 kişilik küçük salonlardan, büyük toplantılar için hazırlanan 1000 kişilik konferans salonları buradaki faaliyetler için hazırlanmıştır.

'VisioCenter' adı verilen amfi tiyatro da yine bu faaliyetler doğrultusunda oluşturulan birimlerden biridir. 400 kişilik oturma kapasitesi sunan bu salon, eski bir Fransız takımı olan Ligier takımının müzesinin yanına konumlandırılmıştır. Bu salon büyük şirket gösterileri ve toplantıları için kullanılmaktadır.

Haftanın her günü halk kullanımına açık olan pistte yürüyüş yapmak gibi rekreasyonel faaliyetler için herhangi bir ücret talep edilmiyor. Pist tesislerinde bulunan restoran da herkesin kullanımına açıktır.

Yarış haftasonları dışında bu gibi faaliyetlerle halka açık olan pist, zaman zaman içerdği konserlerle de farklı kullanımlara ev sahipliği yapabildiğini kanıtlamaktadır.



Şekil 3.18: Pistte düzenlenen bir konser organizasyonu [41]

3.1.9. İngiltere-Silverstone



Şekil 3.19: İngiltere Silverstone pisti [42]

Eski bir havaalanının üzerine yapılmış olan Silverstone, İkinci Dünya Savaşında bir bombalama üssü olarak kullanılıyordu. Northamptonshire bölgesinde konumlandırılan alan 1948’te yarış pistine dönüştürülmüştür. ‘Alan, hazır yollara ve drenaj sistemine sahip olduğu, kalabalık şehir merkezlerinden uzak konumlandığı için pist kullanımına uygundu [43].’ Pist, Northamptonshire şehrinin Tocester ve Brackley kasabalarının arasında, yerleşim birimlerinden uzakta konumlandırılmıştır.

İngiltere motorsporlarının kaynağı olarak adlandırılan Silverstone, ilk olarak 1950’de bir yarışa ev sahipliği yaptı. ‘1950- 1975 arası hiç değişmeden faaliyet gösteren pist, 1973’te Jody Scheckter’in geçirdiği büyük kazanın ardından bir takım değişiklikler geçirmek zorunda kaldı. Ayrıca bu olaydan iki yıl sonra yaşanan yağmur problemi de pistin sonraki yıllarda yaşanacak olayların bir habercisi niteliğindeydi [43].’

‘1971’de BRDC (İngiltere Yarış Pilotları Kulübü) tesisin tamamını satın alıp, piste yeni bir şikan ekledi’ ve Silverstone’un değişiklikler süreci de başlamış oldu [44].’

‘Bridge Bend adı verilen viraj, 1987’de Woodcote virajının yerine tasarlandı ve şikan iptal edildi. Bu değişimler pistin uzunluğunu 4.64 km’ye indirmişti. 1991’de büyük değişiklikler geçiren Silverstone’da oldukça hızlı bir viraj olan Maggots ve Stowe’un yapısı değiştirilmiş ve diğer virajlar da daha kısa dönüşlere sahip olmuştu. Bu revizyonlar pistin uzunluğunun 5.1 km’ye çıkmasını sağlamıştı [45].’

1991 yılında pistin yolu değiştirildi ve 5.44 km uzunluğa kavuştu. Becketts adı verilen viraj ‘S’ virajlarla bölünürken, Stowe adlı viraj daha yavaş bir sağ viraj haline gelmişti. 1995’e kadar bu şekilde kullanılan pist, bir kaç küçük eklemeye 5.2 km uzunluğa sahip oldu.

2000 yılında yaşanan yağmur problemi, bu tarihi yarış pistinin neredeyse takvimden çıkarılmasına neden oluyordu. ‘Aşırı yağmurların otopark alanlarını balçığa dönüştürmesi, seyirciler için yarışa gelmeyi eziyet haline getirmişti. Yarış günü yer yer 30 km’yi bulan araç kuyrukları, durumun vahimliğini gözler önüne sermekteydi [46].’

Yarış gününün yağışların bol olduğu nisan ayına alınması bu durumu tetikleyen olayların başında geliyordu ve seyircilerin maruz kaldığı durum Silverstone’un F1 takvimindeki yerini tehlikeye soktu.

Otoparklarda yaşanan bu yağmur faciasından sonra BRDC pistte revizyon çalışmaları başlattı. Çalışmaların amacı 2001 yılı için düzenlenecek organizasyonda seyircilerin bir daha aynı problemlerle karşılaşmamalarını garantiye almaktı.



Şekil 3.20: 2000 yılında yaşanan yağmur felaketinden bir görüntü [47]

Yaklaşık 250.000 Pound harcanan bu çalışmalar, öncelikle elden geçirilen ve modernize edilen otoparkları kapsıyordu. Daha sonra pistin trafik planlaması, jeolojisi ve drenajı elden geçirildi. Gereken düzenlemelerin yapılmasına karşın FIA başkanı Max Mosley Silverstone'u takvimden çıkardığını açıkladı ve yetkililer bu kararın üzerine geliştirme projelerini uygulamaya başladı.

Haziran 2001'de uygulamaya başlanan planlama projesi, İngiliz Yarış Pilotları Birliği (BRDC) tarafından organize edildi. 'Genel tasarımı, çevre planlaması ve yönetimi Terence O'Rourke tarafından ele alınan projenin mimari kısmıyla ünlü Alman mimar Hermann Tilke ilgilendi [48].'

Formula 1 kompleksi adı verilen tesisler, Woodcote ve Copse virajlarının arasındaki yerinden alınıp Club virajının çıkışına yerleştirildi. Club virajı daha çok seyircinin izleyebilmesi için daha yatık bir sağ viraj haline getirildi. Yenilenen başlangıç-bitiş düzlüğü de pistin üzerinde elden geçirilen diğer noktalar arasında bulunuyordu. Mevcut otoyollardan piste gelen bağlantı yollarına eklenen ekstra şeritler ve yenilemeler bu safhanın en önemli aşamasını oluşturmaktaydı.

'Pistin ana girişinin önündeki yol 1.5 km'lik yeni bir bağlantıya sahip oldu. Bu yol 500 adet ağaç ve 4000 metre uzunluğunda çit bitkisiyle bitkilendirilmiştir. Ana girişin yakınında bulunan 8000 adet kapasiteli yeni otoparkın inşası da yine bu çalışmalar programındaydı [48].'

Ekstra otoparklarla pistin toplam araç kapasitesi 15000 adete çıkarıldı. Doğu tarafında bulunan otoparklara giden yollarda 6 km uzatma yapılmış, gerekli yerlerde seyirciler için olan giriş kapıları genişletilmiştir.

Geliştirme aşamalarına, seyirci noktaları, pistin altyapısı ve etrafındaki yollarla devam edildi. 2002 İngiltere GP'sinden sonra başlayan bu çalışmalar kapsamında pistin bağlantı yollarının genişletilmesi ve ağaçlandırılması yer alıyordu.

Pistin rekreasyonel faaliyetleri kapsamında her türlü bütçeye ve gereksinime uygun ileri sürüş teknikleri deneyimleri, yarış okulu ve kendi otomobilinizle pistte tur atma gibi seçenekler bulunmaktadır.

3.1.10. İspanya- Katalunya



Şekil 3.21: İspanya Katalunya pisti [49]

Yıllardır F1'e birçok değişik pistle ev sahipliği yapan İspanya, 1991'de Katalunya Pisti'nin açılmasıyla artık bir tek bu pistle Formula 1'de yer almaya başladı.

'10 Eylül 1991'de açılan ve Barselona şehrinde yer alan pistte ilk F1 yarışı 29 Ekim 1991'de koşuldu [50].' Sonraki yıllarda F1'in yanısıra diğer yarış organizasyonları da pistte koşulmaya başladı.

Günümüzde Barselona şehrinin ekonomisi için oldukça önemli yer tutan pist 135.000 kişilik kapasitesiyle yarış severler hizmet etmekte. 115 hektarlık bir alan üzerine kurulmuş pist arazisinin 80 hektarı asfalt pist tarafından işgal edilmiş durumdadır ve bu alanda üç değişik pist bulunur: '4727 metre uzunluğunda Grand Prix pisti, 3067 metre uzunluğunda ulusal pist ve 1703 metrelik eğitim pisti [51].' Bu pistler birçok değişik aktivite için kullanılmaktadır: 'Otomobil ve motosiklet testleri, prototiplerin

gizli testleri ve üretim modellerinin deneme testleri burada yapılmakta, ayrıca reklam çekimleri de pistlerde yer alan diğer aktiviteler arasında bulunmaktadır [52].’

Bu özelliklerinin dışında açık 25.000, kapalı 1200 adet olmak üzere toplam 26200 adet otopark alanı izleyicilerin kullanımına sunulmuş durumdadır. ‘18 ana tribün locası, takımlar için 35 garaj alanı, 1230 metrekairelik medya merkezi ve 900 metrekairelik Avrupa’nın en büyük geçici medya merkezi, 200 kişilik restoran ve 8 adet bar pistin birimleri arasında bulunmaktadır [53].’



Şekil 3.22: Pistin görünümü [54]

Katalunya, değişken yapısı, çeşitli organizasyonlara ev sahipliği yapması ve tasarımında ön planda tutulan fonksiyonelliği ile dikkat çeken bir pisttir. Moto GP ve F1 için ayrı hazırlanan yarış alanları, konserler ve tiyatro gösterileri pistin değişken yapısının örnekleri olarak gösterilebilir. Bunun gibi örnekler pistlerin yarış hafta sonları dışında da kullanılabileceğinin ve kültür- sanat hizmeti verebileceğinin kanıtı durumundadır.

Barselona- Katalunya Pisti’nin bir diğer önemli özelliği de F1 sezonu dışında kalan ve Formula 1 takımlarının yeni otomobillerini denemelerini amaçlayan test sezonuna ev sahipliği yapan iki pistten biri olmasıdır. Ölü sezonda pistte test yapan takımların ve pilotların konaklama ve rekreasyon faaliyetleriyle şehir ekonomisine katkısı Barselona Pisti’nin özellikleri olarak gösterilebilir.

3.1.11. İtalya-Monza



Şekil 3.23: İtalya Monza pisti [55]

İtalya'nın tarihi Monza pisti, Formula 1 takviminin en eski ve köklü pistlerinden biridir. 'Pist, Milano şehrinin kuzeyinde yer alan Monza kasabasının hemen yanındadır. Çevresinde yarış severlere çok güzel piknik alanları oluşturan, adeta bir park olan büyük ve yeşil bir alan bulunmaktadır [56].'

İnşaatına 1922 yılında Milan Otomobil Klübü tarafından başlanmıştır. 1929'da ilk yarışına ev sahipliği yapan Monza'da 'Grand Prix', 'Yüksek hız' ve 'Junior' adı altında üç farklı pist bulunmaktadır. Grand Prix pisti günümüzde Formula 1 yarışlarının yapıldığı pisttir, diğeri olan yüksek hız bölümüyse artık kullanılmıyor. Bu bölüm eski tarihlerde yarışlara tanık olsa da daha sonra güvenlik gerekçeleriyle takvimden kaldırılmıştır. Junior pistiyse gece aydınlatılma özelliğiyle, özellikle çevrede yaşayan gençlerin piste ilgi göstermesini sağlamaktadır.

İkinci Dünya Savaşı sırasında pistte bütün motorsporları organizasyonları durdurulmuştur. Bu tarihlerde Monza, zırhlı araçların bakımı ve saklanması gibi orduya hizmet eden görevler içeriyordu. Savaşın sona ermesiyle 1948 yılında motorsporları tekrar Monza'ya geri dönmüştür.

Günümüze kadar içerik olarak birçok değişikliğe uğrayan pistte, FIA'nın güvenlik standartları nedeniyle çeşitli geliştirmeler yapıldı. 1979–88 yılları arasında yapılan

alışmalar, kaçış alanlarının genişletilmesi, yeni güvenlik yollarının oluşturulması ve yeni bariyerlerin yerleştirilmesi gibi başlıklar altında toplanabilir. Bu geliştirme çalışmaları pist etrafında bulunan orman arazisinden yaklaşık 1200 ağacın kesilmesine neden olsa da, kesilen ağaçların yerine farklı bitkiler dikilerek bu açık kapatılmaya çalışılmıştır.

1995'teki güvenlik modifikasyonları birçok tartışmaya neden olmuştur. '300 ağacın yok olmasına neden olacak bu çalışmalar, uzun tartışmalar sonucunda 115 ağacın yerinin değiştirilmesi fakat hiç birinin kesilmemesi gibi olumlu bir sonuçla neticelenmiştir [57].'

Monza her ne kadar oldukça köklü bir geçmişe sahip olsa da rekreasyonel aktiviteler söz konusu olduğunda, modern F1 pistleri kadar iddialı değildir. Monza'nın en önemli rekreasyonel aktiviteleri arasında her sene düzenli olarak organize edilen Spor Festivali geliyor. 'Bu yıl otuz birincisi düzenlenen festivalin bütün geliri UNICEF tarafından çocukların yararı için kullanılmaktadır. Festival kapsamında paraşütle atlama, ata binme gibi değişik spor aktiviteleri bulunmaktadır [58].' Monza'daki bir diğer rekreasyonel aktiviteyse, pistin belli bir ücret karşılığında isteyen herkes tarafından kullanılabilmesidir. Sadece bir form doldurup piste çıkma hakkı elde edebildiğiniz Monza'nın yarım saatlik kirası 40 Euro olarak belirlenmiş. Bu ve bunun gibi organizasyonlar sosyal yapıda birçok kişiyi rahatsız eden yarış pistlerinin, kamu ve diğer organizasyonlar yararına kullanılabileceğini kanıtlamaktadır.

3.1.12. Japonya- Suzuka



Şekil 3.24: Japonya Suzuka pisti [59]

Çin’de bulunan Şangay pisti yapılmadan önce, Formula 1’in Uzakdoğu’daki tek temsilcisi Japonya’nın Suzuka’sıydı. 1962’de John Hugenholtz tarafından Honda’nın test pisti olarak tasarlanmıştır ve Suzuka şehrinin sınırları içinde yer almaktadır.

Tasarım olarak F1 takviminin en orijinal pistlerinden biridir. Bunun nedeni pistin ‘8’ şeklindeki yapısıdır. Tasarımı itibarıyla birbirini kesmesi gereken pist, bu durumun önüne başka hiçbir pistte olmayan köprü çözümüyle geçmiştir. ‘Birbiri üzerinden geçen yolları ve ilgibç virajlarıyla Suzuka için Formula 1’in en zor pistlerinden biri denilebilir [60].’ 5807 metre uzunluğuyla da F1 takviminin en uzun pisti unvanını elinde bulunduran pist ilk F1 yarışına 1987 yılında ev sahipliği yapmıştır.

Pistin en meşhur virajlarından biri olan 130R (adımı çapı 130 metre olduğu için almıştır), bir çok kez güvenli olmadığı için eleştirilen bir viraj olmuştur. Nitekim 2003’te yapılan Moto GP yarışında Daijiro Kato tam bu noktada kaza yaparak hayatını kaybetmiştir.

Suzuka, motorsporlarıyla olduğu kadar rekreasyonel aktiviteleriyle de öne çıkan bir pisttir. Pist arazisi içerisinde bulunan Motopia Tema Park’ı bunun en önemli nedenlerinden biridir. ‘Bu parkın temel politikası hem insanlar hem de otomobiller için tam bir ütopya olmasıdır [61].’

2002 yılında açılışı yapılan parkta çocuklar için güvenli trafik eğitimi (hem otomobil hem de motosiklet ile) eğitimi verilmektedir. Bu eğitimler üç ve üzeri yaşındaki

çocukları kapsıyor. Ayrıca karting, macera ve keşfetme üzerine kurulu bir yüzme havuzu, restoranlar, tam pansiyon otel ve daha bir çok aktivite hem çocuklar hem de yetişkinler için vazgeçilmez bir rekreasyon aktivitesi sunmaktadır.



Şekil 3.25: Eğlence parkı ve Formula 1 yarışının biraradaki görüntüsü [62]

‘Yine pist tesisleri içinde bulunan Kur Garden adı verilen bölümse, sodyum klorid içeren kaynak sularıyla mükemmel bir dinlenme ve sağlıklı yaşama alanı sunmaktadır [63].’

Suzuka Pisti sunduğu olanaklarla motorsporlarının sadece çevreye zararlı etkileri değil, bu tesislerin nasıl yararlı olarak da kullanılabileceğini en iyi gösteren örneklerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 3.26: Pist arazisi içinde bulunan eğlence parkı [64]

3.1.13. Kanada- Gilles Villeneuve



Şekil 3.27: Kanada Gilles Villeneuve pisti [65]

Montreal şehri için hayati önem taşıyan Jean Drepeau Parkı, içerisine bulunan Gilles Villeneuve Pisti'yle her yıl Formula 1'in Kanada ayağına ev sahipliği yapar. Park yerleşim olarak iki ada üzerine kurulmuştur: Saint Helene ve Notre Dame adası.

Aslında ordu tarafından kullanılırken park haline getirilip halka açılan Saint Helene adası, içerisinde LaRonde adı verilen eğlence parkı, bir araştırma merkezi ve botanik parkı gibi rekreasyonel faaliyetleri içermektedir.



Şekil 3.28: Notre Dame adası ve yarış pistinin Montreal şehriyle ilişkisi [66]

Gilles Villeneuve Pisti'nin üzerinde bulunduğu Notre- Dame adasıysa Montreal şehrinde 1965 yılında inşa edilen metro istasyonundan çıkarılan topraklarla oluşturulmuş suni bir adadır ve Saint Lawrence Nehrinin ortasında Sainte Helene adasının güneyinde yer almaktadır. Pist, adını Kanada'nın en meşhur F1 pilotundan almıştır. Her yıl 15 Kasım'a kadar halkın kullanımına açıktır. Pist içinde bisiklete binmek ve paten yapmak mümkündür, 'ayrıca koşu ve dinlenme alanları da, yine pistte yer alan diğer rekreasyon aktivitelerindendir [67].'

Formula 1 yarışlarının yanısıra sadece Amerika kıtasında koşulan Champ Car serisinin bir ayağı da bu pistte koşulur. 'Pistin bulunduğu mevki, zengin geçmişi ile ziyaretçilere sanat, kültür, bilim, spor karşılaşmaları, oyunlar ve bahçecilik gibi birçok aktivite imkânı sunmaktadır [68].' Pist, konser ve gösteriler gibi özel aktiviteler için kapalı olsa da paten ve bisikletçilerin kullanımı için sonbahar ve yaz aylarında açıktır. Ayrıca Jean Drepeau Parkı sınırları içerisinde her yıl organize edilen Montreal Caz Festivali, dünyanın en büyük müzik festivali olması nedeniyle park ve Kanada için oldukça önemli bir rol oynamaktadır.

3.1.14. Macaristan- Hungaroring



Şekil 3.29: Macaristan Hungaroring pisti [69]

1980’li yılların ortalarında Bernie Ecclestone’un ‘Demir Perde’ ülkelerinden birinde yarış düzenleme fikri sonucunda Macaristan da F1 takvimine dahil oldu. Bu fikir için sunulan diğer alternatifler arasında Çin, SSCB ve Yugoslavya gibi ülkeler bulunuyordu.

Macaristan’ın başkenti Budapeşte yakınlarında yapılması planlanan pist, F1’in en kısa zamanda inşa edilen pisti oldu. 8 ay gibi bir sürede tamamlanan Hungaroring, ilk F1 yarışına 10 Ağustos 1986’da tanıklık etti.

‘Pistin ilk önce Budapeşte’nin en büyük parkının içerisinde yer alması düşünüldü ama komünist parlamento buna izin vermedi [70].’ Bundan dolayı pist günümüzde şehir merkezine 19 km uzaklıkta, oldukça sık kullanılan bir otoyolun hemen yakınında bulunmaktadır.

Pist, bulunduğu bölgede bir vadinin içine konumlandırılmış ve yaklaşık 50 hektarlık bir orman arazisi tarafından çevrilmiş durumdadır. ‘Doğal bir avantaj olarak düşünebileceğimiz bu özelliğinden dolayı, seyirciler oturdukları her yerden pistin % 80’ini görebilmektedir [71].’

Pistin yüzeyi, 20 cm’lik moloz ve 20 cm’lik beton üzerine kaplanmış, 5 cm kalınlığında bir asfalt yüzeyden oluşuyor. En yüksek bölgesiyle en düşük yeri arasındaki kot farkı 36 metre olan pistin, en yüksek boyuna eğimi de % 6.2’yi bulmaktadır.

Pistin yüzeyi, yılın büyük bir bölümünde oldukça tozlu ve kirli bir yapıdadır. Bunun en büyük nedenlerinden biri olarak pistin, Budapeşte’nin yakınındaki yerleşimlerin yarattığı kirlilik gösterilebilir. ‘Şehrin kirliliği ve tozu pist yüzeyini etkilemekte ve kirlenmesine neden olmaktadır [72].’

Hungaroring pist dışı aktiviteleriyle de oldukça yoğun bir kullanıma sahiptir. Allianz Macaristan Teknik Sürücülük Okulu, ileri sürücülük tekniklerinin öğretildiği bir yarış okulu ayrıca arazide otomobil kullanma teknikleri, motokros, dağ bisikleti gibi doğa sporlarının öğretildiği bir macera parkı Hungaroring pistinin sınırları içinde bulunmaktadır.

Yapılan bir araştırmaya göre 1998’de açılan bu sürücülük okulunun verdiği eğitimler sayesinde Macaristan’daki trafik kazalarında % 29-30 civarında azalma olmuştur [73].’

Pistteki yarış okuluysa son dört yıldır tam kapsamlı hizmet vermektedir. Farklı alanlarda eğitim veren okulun sonunda tüm sürücüler tek koltuklu yarış otomobillerinde tur atabilme imkânına sahiptirler.

‘Ayrıca pistin organizatörleri tarafından belirlenen günlerde 9.00–17.00 saatleri arasında pistte tur atabilmek mümkün. Bunun için kullacıların en az bir yıllık ehliyete ve yeterli sürüş bilgisine sahip olması gerekmektedir [74].’

Hungaroring pistinin en ilginç yanlarından biri sınırları içinde bulunan macera parkıdır. Bu parkta motokros, 4 tekerlekten çekişli otomobil kullanma, dağ bisikleti, ATV (dört tekerlekli motosiklet) gibi konularda eğitim alınabildiği gibi istendiği zaman kiralayarak da bu araçları kullanabilmek mümkündür.

Ayrıca her yaştan insanın sağlıklı bir yaşama kavuşmasını sağlamayı amaçlayan ‘yaşam için sağlık’ adı altında verilen programlar da yine burada mevcuttur. Bu programda Land Rover, ATV, Enduro motosiklet, arazi go kartı, dağ bisikleti gibi çeşitli programlardan oluşmaktadır.

Eğitim programları kapsamındaysa yeni başlayanlardan yarış seviyesine kadar herkese enduro motosiklet, çeşitli doğal engelleri aşmayı hedefleyen bir spor olan Trial tarzı motor kullanım ve çeşitli arazi araçlarının kullanımı eğitimleri yer almaktadır.

Eğitim ve programları belli bir ücret karşılığında alabilmek mümkün. Hungaroring sınırları içerisinde bulunan macera parkıyla, bu konuda Avrupa’da eğitim veren tek pist olma özelliği elinde bulundurmaktadır.

3.1.15. Malezya- Sepang



Şekil 3.30: Malezya Sepang pisti [75]

Dünyanın en iyi ve en modern pistlerinden biri olarak gösterilen Sepang pisti, Alman mimar Hermann Tilke'nin tasarımıdır.

120 milyon dolara mal olan pist Malezya'nın başkenti Kuala Lumpur'un 60 km güneyinde yer almaktadır. Tilke bu pisti yerel bir firma olan Iktisas Ingenieurs'la birlikte tasarlamıştır. 'Kuala Lumpur Uluslararası Havaalanı'na da 15 km uzaklıkta olan pist, şehir merkezi ve havaalanına bir çift-otoban aracılığıyla bağlanmaktadır. [76]. Sepang'ın en büyük özelliklerinden birisi eskiden palmiye yağı elde etmek için kullanılan bir arazinin üzerine inşa edilmiş olmasıdır.

5542 metre uzunluğundaki pist ilk F1 yarışına 1999 yılında ev sahipliği yaptı. Bu sene FIA, piste ve pist yöneticilerine 'En İyi Grand Prix' ödülünü layık gördü.

Pist tasarım olarak modern teknolojiyi Malezya kültürüyle birleştirmektedir. Toplamda 130000 seyirci kapasiteli pistin iki katlı ana tribünü 30000 kişiye hizmet vermekte. Bu tribünün tasarımıyla Tilke, F1 pistlerinde bir ilk olan çift cepheli tribün tasarımına imza atmıştır. 'V' şeklinde tasarlanan tribünün ucunda bulunan gölgelik Malezya'nın ulusal çiçeği sayılan hatmi yaprağını andıran bir yapıdadır.



Şekil 3.31: Sepang'ın karakteristik tribün tasarımı [77]

Sepang'ın iki katlı pit binası dünyanın en büyüklerinden biridir. Bütün tesis binalarını içeren bu ana yapı, 30 pit garajı, FIA için 12 ofis, yarış kontrol binası, medya merkezi, toplantı odası ve fotoğraf odası gibi birimleri barındırmaktadır.

Toplamda 90 hektarlık bir alanı kapsayan pist arazisinde 5000 adet hurma ve 4000 adet hindistan cevizi ağacı kullanılmış. İnşaat sırasında araziden 9 milyon metrekareden fazla toprak çıkarılmış ve inşa sırasında 2000 işçi aynı anda çalışmıştır.

Pist tesisleri içinde F1 yarış pistinin dışında karting pisti ve ralli için kullanılmak üzere hazırlanmış bir de toprak parkur bulunmaktadır. Bunun dışında bir adet otomobil müzesi de buradaki yerini almıştır. 'Bu müzede 1900'lerin başından günümüze kadar çeşitli otomobillere rastlamak mümkündür. Sadece yarış olduğu zamanlar değil, pist boşken de ziyaret edebileceğiniz bu müze için herhangi bir giriş ücreti bulunmamaktadır [78].'



Şekil 3.32: Pistin iki taraflı tribünleri arkasında bulunan alan [79]

Özellikle tasarımı üzerinde durulan alışveriş alanı kuzey ve güney tribünleri birbirine bağlamakta ve genel bir toplanma alanı oluşmasını sağlamaktadır.

‘Malezya’da yapılan ilk F1 yarışını, televizyondan 600 milyon izleyici izlemiştir [80].’ Ülke ekonomisine oldukça ciddi bir katkısı olduğu bilinen F1 yarışları bu özelliğini Malezya, Sepang pistinde de göstermiştir: 1999 yılında düzenlenen organizasyon sonunda Malezya 130 milyon dolar gelir elde etmiştir.

3.1.16. Monako



Şekil 3.33: Monako pisti [81]

Fransa sınırları içinde bulunan Monako, aslında bağımsız bir prensliktir, bu yüzden burada yapılan yarış Fransa GP'si değil Monako GP'si olarak adlandırılır. İlk yarışına 1929'da evsahipliği yapmıştır. Monako'nun en büyük özelliklerinden biri bu tarihten itibaren içerik olarak çok az değişikliğe uğramış olmasıdır. Takvimin en yavaş yarışı olmasının yanı sıra pilotlar ve otomobiller için de en zorlu pist olmasıyla tanınmaktadır.



Şekil 3.34: Pistin normalde cadde olan bölümleri [82]

Monako'da diğer ülkelerden farklı olarak, ayrı bir yarış pisti kompleksine rastlamak mümkün değildir. Şehirin caddeleri yarış günlerinde pist haline dönüştürülmekte ve yarış burada koşulmaktadır. Dolayısıyla pist oldukça dar ve etrafının duvarlarla çevrili olması nedeniyle kaçış alanlarından yoksun bir durumdadır. Bu da Monako'nun pilotların en çok hata yaptığı pist olması anlamına gelmektedir. Ayrıca çok virajlı bir yapıda olduğu için tek tur içinde pilotların en çok vites değişikliği yaptığı ve otomobillerin mekanik aksamalarının en çok zorlandığı pisttir.

Bütün bunlar, FIA'nın güvenlik standartlarının üzerinde bu kadar sıkı durduğu son zamanlar düşünüldüğünde biraz paradoksal bir durumdur. Çünkü Monako'nun takvimin en güvenli pistlerden biri olduğunu söylemek mümkün değildir; dar ve kenarında duvar bulunan pist yolu bunun nedenlerindendir.

Formula 1 takviminin en meşhur ve en prestijli yarışı Monako'da koşulmaktadır. Bunun nedeniyse Monako'nun dünyanın en zengin yerleşimlerinden biri ve birçok F1 pilotunun burada yaşaması olarak gösterilebilir.

Monako pisti, yapısı gereği diğer F1 pistlerinden tamamen farklıdır. Şehir caddelerinde yapılan tek yarış olma özelliği yine bu piste aittir. Genellikle Mayıs aylarında organize edilen yarış için pistin hazırlanması 6 hafta, tekrar cadde haline gelmesiye 3 hafta sürer. Bu fiziksel yapısından dolayı Monako'yu yeşil alan ve rekreasyon açısından incelemek pek de doğru değildir. Tamamen şehir içinde konumlandırıldığından dolayı şehir yaşantısına dahil olan tüm birimler pist için de geçerlidir. Monako içerisinde yat limanı, tünel, kaldırım, otobüs durağı ve heykel gibi kentsel özellikleri barındıran tek ve en orijinal pisttir.

Pistte yapılan değişiklikler arasında 2003 yılında denizin bir kısmının doldurularak tribünler için yer açılması ve 2004'de pit alanlarının elden geçirilmesi gibi örnekleri göstermek mümkündür.



Şekil 3.35: Monako pistinin dar ve tehlikeli virajları [83]

3.1.17. San Marino- Imola



Şekil 3.36: San Marino Imola pisti [84]

San Marino aslında İtalya’da yer alan küçük ve bağımsız bir prensliktir. İtalya’daki yarışlar Monza pistinde yapıldığı için, adı San Marino GP olarak anılır. Burada yer alan Imola pistinde ilk otomobil yarışı 1954 yılında koşulmuştur.

Bolonya şehrine 35 km mesafede yer alan pist tarihinde bir kazaya ve pilotun hayatını kaybetmesine tanıklık etmiştir. F1’in gelmiş geçmiş en iyi pilotlarından olan Brezilya’lı Ayrton Senna Da Silva 1994’te bu pistte yaptığı kaza sonucu hayatını kaybetmiştir. Bu olaydan sonra FIA’nın pistlerde güvenlik önlemlerini artırmıştır.

Oldukça hızlı bir pist olan Imola, Castellacio Park’ının içerisinde ve Santerno Nehri’nin kenarında yer alır. ‘Etrafı yeşil alanlarla çevrili pisti yürüyerek dolaşmak mümkündür. İçerisinde bazı çiftlik evleri ve şarap yapımı için kullanılan üzüm bağlarını içermektedir [85].’ Imola pisti F1 takvimindeki saat yönünün tersine dönen üç pistten biridir.

Pistin tesisleri F1 pistleri içinde en modern olanlarından biri değildir. Özellikle son yıllarda inşa edilen yeni pistlerden sonra Imola’nın bu özelliği daha da çok göze çarpmaya başlamıştır. ‘Geçtiğimiz yıllar içerisinde F1’de yer alan üreticiler pistin tesislerinin yeterli olmamasından dolayı eleştirmişler ve İtalya’da zaten bir yarış yapıldığı için bu GP’nin takvimde yer almasının yanlış olduğunu belirtmişlerdir [86].’ Nitekim pist 2009 yılına kadar anlaşması olmasına rağmen bu yıl (2007) itibarıyla takvimden çıkarılmıştır.

3.2. İstanbul Park Pistinin Konum ve Rekreatyonel Faaliyetler Açısından Diğer Pistlerle Karşılaştırılması

Çeşitli örneklerin incelenmesi sonucunda ortaya çıkarılan en temel olgulardan biri Formula 1 pistlerinin ek rekreatyonel işlevlerle zenginleştirilmesi gerekliliğidir. Bu sayede zengin bir kullanımın yanısıra daha geniş kitlelere hitap etmek mümkün olmaktadır.

İstanbul Parkı Pisti'nin hemen hemen en zayıf özelliklerinden biri olan rekreatyonel faaliyetlerin eksikliği diğer pistlerde çeşitli şekillerde öne çıkmaktadır. Burada pistlerin konumunun (şehir içi- şehir dışı) yanısıra, bulunduğu ülkeler ve coğrafi özellikleri de oldukça önemlidir.

Tablo 3.1: İstanbul Park Pistinin diğer pistlerle karşılaştırması

Pist	İnşa tarihi	Hareketin Organizasyonu	Kullanımın Organizasyonu	Mekânın Organizasyonu	Çevre Verileri
ABD-Indianapolis	1908	400.000 seyirci kapasiteli, otobüs ve araç ulaşımı	Otomobil müzesi, 18 delikli golf sahası	Şehir dışı, oval pist yapısı, en büyük pist tesisleri	Orta kısımda yeşil alanlar ve gölet
Almanya-Hockenheim	1932	120.000 seyirci kapasiteli, otobüs ve araç ulaşımı, kamp alanı	Roller blade, konserler, motorsporları müzesi	Şehir dışı, ormanın içinde bulunan yapısı	Pist çevresinde ormanlık alan
Almanya-Nurburgring	1927	140.000 seyirci kapasiteli, otobüs ve araç ulaşımı	Otomobil müzesi ve eğitimler, kapalı karting pisti	Şehir içi, Nurburg kalesiyle çevrili olması	Köy içi, pist çevresinde ormanlık alan
Avustralya-Albert Park	1994	80.000 seyirci kapasiteli, tren, tramvay, otobüs, araç ve bisiklet ulaşımı	Golf, yelkencilik, bisiklete binme, günlük kullanım	Şehir içi, Melbourne kent kimliğiyle içiçe olması	Kent parkı, orta alanda gölet
Bahreyn-Sakhir	2005	45.000 seyirci, 13.000 otopark kapasiteli, araç ulaşımı	Sürüş eğitimleri, pist kiralama	Şehir dışı, Arap mimarisi uygulamaları, çölde yer alması	Pist çöl tarafından çevrilmiş durumdadır
Brezilya-Interlagos	1939	119.000 seyirci kapasiteli, otobüs ve araç ulaşımı	Mevcut bir rekreatyonel faaliyet barındırmıyor	Şehir dışı, iki gölün ortasında yer alması, oldukça bozuk pist zemini	İki yapay gölün ortasında yer almaktadır
Çin-Şangay	2004	200.000 seyirci kapasiteli, otobüs, araç ve metro ulaşımı	Mevcut bir rekreatyonel faaliyet barındırmıyor	Şehir dışı, şekli Çin alfabesindeki bir harften esinlenilmiştir	Bataklık arazisi üzerine inşa edilmiş bir pisttir

Fransa- Magny Course	1960	80.000 seyirci kapasiteli, sadece otomobil ulaşımı	Konserler, yürüyüş, otomobil müzesi, pilot okulu, günlük kullanım	Şehir dışı, öne çıkan bir fiziksel özelliği yoktur	Bulunduğu konum itibarıyla zor bir ulaşımına sahiptir
İngiltere- Silverstone	1948	80.000 seyirci kapasiteli, sadece otomobil ulaşımı	İleri sürüş teknikleri eğitimi, yarış okulu	Şehir dışı, eski bir havaalanı üzerine inşa edilmiştir	Oldukça sık yağış alan bir pisttir
İspanya- Katalunya	1991	78.000 seyirci, 32.000 otopark kapasiteli, otobüs, tren, araç ve metro ulaşımı	Konserler, tiyatro gösterileri, pist günleri, yarış okulu	Şehir dışı, öne çıkan bir fiziksel özelliği yoktur	Barselona şehrine 35 km uzaklıktadır
İtalya- Monza	1922	115.000 seyirci kapasiteli, otobüs, tren ve araç ulaşımı	Spor festivali, pist kiralama, sürüş okulu, yüzme havuzu	Şehir içi, F1'in en hızlı pistlerinden biridir	Kasaba içinde yer almaktadır ve sık bir yeşil alanla çevrilmiş durumdadır
Japonya- Suzuka	1962	100.000 seyirci kapasiteli, otobüs, tren ve araç ulaşımı	Tema parkı, trafik eğitimi, sağlıklı yaşam alanı	Şehir içi, 8 şeklindeki yapısı ve eğlence parkıyla çevrili olması	Suzuka şehri içinde yer almaktadır
Kanada- Gilles Villeneuve	1978	100.000 seyirci kapasiteli, metro ulaşımı. Ada üzerinde olduğundan araç park alanı yoktur	Roller blade, bisiklete binme, yüzme havuzu, eğlence parkı	Şehir içi, ada üzerinde yer alması en belirgin fiziksel özelliğidir	Montreal şehrinde, kent parkı içerisinde yer almaktadır, suni ada üzerine inşa edilmiştir
Macaristan- Hungaroring	1986	120.000 seyirci kapasiteli, otobüs, tren ve araç ulaşımı	Sürücülük okulu, macera parkı, yarış okulu, trafik eğitimi	Şehir dışı, geçişlere imkân vermeyen bir pisttir	Bir vadinin ortasında yer almaktadır
Malezya- Sepang	1999	133.000 seyirci kapasiteli, otobüs ve araç ulaşımı	Otomobil müzesi, karting pisti	Şehir dışı, karakteristik tribün tasarımı belirgin fiziksel özelliğidir	Eski bir bataklık üzerinde yer almaktadır
Monako- Monako	1929	120.000 seyirci kapasiteli	Mevcut bir rekreasyonel faaliyet barındırmıyor	Tam anlamıyla şehir içi olan tek pisttir	Şehir dokusuyla bütünleşmiş yapıdadır
San Marino- Imola	1952	60.000 seyirci kapasiteli, araç ve tren ulaşımı	Pist kiralama	Şehir içi, yeşil alanlar ve bir nehirin kenarında yer alması en belirgin özellikleridir	Imola şehrinde, kent parkı içerisinde yer almaktadır
Türkiye- İstanbul Park	2005	125.000 seyirci kapasiteli, otobüs ve araç ulaşımı	Mevcut bir rekreasyonel faaliyet barındırmıyor	Şehir dışı, öne çıkan bir fiziksel özelliği yoktur	Ömerli su toplama havzası içinde yer almaktadır

4. ÇEVRE VE İÇERİK VERİLERİNE GÖRE BİR DEĞERLENDİRME MODELİ: ÜÇLÜ ÖRTÜŞÜK FORMULASYON

Üçlü örtüşük formulasyon adı verilen değerlendirme modeli, temel olarak mekânların incelenmesi ve tasarlanmasını kolaylaştıran bir çalışma metodu şeklinde tanımlanabilir. Bu çalışma metodu Yrd. Doç. Dr. Selim Velioğlu tarafından ortaya atılmıştır.

4.1. Üçlü Örtüşük Formulasyon

Bu değerlendirme modelinin ön kabulüne göre; her ölçekteki mekânsal tasarımlar (kent planlama, kentsel tasarım, mimari tasarım ölçekleri) çevre ve içerik (ihtiyaç programı) programı verileri doğrultusunda insani ihtiyaçlar için yapılır.

Fiziksel çevre esas olarak doluluklar (yapılar) ve boşluklardan (dış mekânlar) oluşur. Tek tek yapılar daha ayrılmış yaşantıları içlerinde barındırır, dış mekânlarsa süreklilik içerir ve ayrılmış yaşantıları birbirine bağlayan ‘dış mekân yaşantısı’na sahne olur.

Dış mekân yaşantısı kentsel anlamda büyük önem taşır ve bu nedenle insan-çevre etkileşimi değerlendirilmelerinde göz önünde bulundurulmalıdır. İnsanın çevre ile olan ilişkisi birbirine bağlı olarak üç psikolojik süreçten geçtiği bilinir. Bunlar: Algılama, kavrayışsal tepki ve davranışsal tepkidir.

Bu süreç çerçevesinde, insanın fiziksel, psikolojik özellik ve ihtiyaçları göz önüne alınarak, fiziksel ve davranışsal bileşenlerden oluşan çevreden beklentileri şu şekilde sıralanabilir:

- Çevrenin, insanın bilme ve ilişki kurma ihtiyacı doğrultusunda algıya açık ve harekete elverişli olması,
- Çevrenin, insana kendisi için düzenlenmiş olduğu duygusunu vermesi ve insan ölçeği bağlamında mekânsal beklentilere cevap verebilmesi,
- Çevrenin, aktivite olanağı açısından çeşitlilik, zenginlik içermesi, canlı ve çekici bir yapıda olması, dolayısıyla seçme şansı sunması.

Üçlü örtüşük formülasyon, yapılar ve dış mekânlardan oluşan kurguda tasarımı çevre ve içerik verileri ışığında hareketin, mekânın ve kullanımın organizasyonu bağlamlarında örtüşük olarak değerlendirecek yeterlilikte bir modeldir [87]. Bu nedenle F1 pistlerinin bu metod çerçevesinde incelenmesi uygun görülmüştür.

4.2. Hareketin Organizasyonu

Hareketin organizasyonu, tasarlanan alanların yaya ve araç hareketinin güçlü bir şekilde organizasyonunu olanaklı kılar. Tasarlanan alan (yarış pistleri) içerisinde bulunan yaya ve araç dolaşımı ve iç sirkülasyonla ilgili tüm problemler bu başlık altında incelenmektedir. Bunlara yaya akış yönleri, araç trafiğinin türü ve yoğunluğu ve bu iki belirleyici unsurun birbirleriyle ilişkilendirilmesi gibi tanımlamalar dahildir.

Bu tanımlamaya göre yarış pistlerinin içerisinde bulunan yaya ulaşimleri, otopark çözümleri, araç ulaşım yollarının yarış öncesi ve sonrası sirkülasyonu gibi başlıklar ele alınmıştır. Ayrıca pistin şehir içinde ya da şehir dışında konumlandırılması direkt olarak sirkülasyonu ve ulaşımı, dolayısıyla hareketin organizasyonunu etkileyen ana faktörler olduğu için bu başlık altında ele alınması uygun görülmüştür.

4.3. Mekânın Organizasyonu

Mekânın organizasyonu adı altında, belirtilen mekânın karakter ile ilgili tüm biçimsel, oransal, boyutsal ve fiziksel özellikleri ele alınmaktadır. Buna göre söz konusu olan mekânın çevreyle olan uyumu, çevrenin kırsal ve kentsel karakterinin saptanması, çevrenin karakteristik öğeleri, kültürel miras niteliği taşıyan unsurların belirlenmesi ve çevrenin sağlıklı, yer yer bozulmuş veya bozulmakta olan değerlerinin incelenmesi gibi unsurlar göz önünde bulundurulmakta ve değerlendirme yapılmaktadır.

4.4. Kullanımın Organizasyonu

Üçlü örtüşük formülasyonun bu son başlığı, tasarlanan mekânı işlevsel özellikler açısından ele almaktadır. Belirtilen mekânın çevresel kullanım özelliklerinin ve işlevsel dağılımının saptanması, yeterli-yetersiz ve uyumsuz işlevlerin saptanması ve zenginleştirilmesi, kullanıcı türlerine bağlı ihtiyaç programlarının oluşturulması ve

tasarım ögesinin içinde bulundurduğu işlevsel organizasyonun anlamının değerlendirilmesi gibi konular bu başlıkta önem kazanmaktadır [88].

5. ÜÇLÜ ÖRTÜŞÜK FORMULASYON IŞIĞINDA İSTANBUL PARK PİSTİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1. İçerik Verileri ve Süreç

Formula 1, 2000’li yılların başında azalan seyirci sayısı nedeniyle (dünya genelinde yıllık 3 milyardan, 1.5 milyarlaraya kadar gerilemişti) yeni pazar ve yarış düzenleyecek potansiyel ülkeler arayışına girdi. FIA’nında yarış takviminde değişiklikler yapabileceğini duyurmasıyla çalışmalar hız kazandı. Bu doğrultuda ilk önce bir Asya ülkesi olan Malezya, daha sonraysa dünyanın en kalabalık ülkesi Çin F1’e katıldı. Bunları F1’in ilk Ortadoğu durağı olan Bahreyn ile doğuyla batı arasında bir köprü niteliği taşıyan Türkiye izledi. FIA’nın stratejisine göre bu ülkelere Formula 1’i getirmek daha önce hiç denenmediğinden olumlu sonuçlar doğurabilir, seyirci sayısının artmasını ve stratejik olarak sporun ileri gitmesini sağlayabilirdi.

Türkiye ayağının konumu için birkaç alternatif alan belirlenmişti. İstanbul, Antalya ve İzmir gibi seçeneklerin arasından dünyanın sayılı metropollerinden biri olan İstanbul, F1 için en mantıklı seçim olarak görüldü ve organizasyonun burada yer almasına karar verildi. F1’de yer alacak şehir binlerce kişiye hizmet edecek ve bütün dünyanın önünde ülkesini temsil edecekti. Bu özellikler göz önüne alındığında İstanbul, F1 için en uygun tercihti.

İstanbul için öngörülen pistin proje çizimlerine 2003 yılında başlandı ve inşası 2005’in ilk aylarında sona erdi.

Pist öncelikli olarak Formula 1 yarışlarına ev sahipliği yapması için tasarlandı ve pistin ana fikri bunun üzerine geliştirildi. Ancak pistte Formula 1’e öncelik tanınması burada diğer yarış organizasyonlarına yer verilmeyeceği anlamına gelmemektedir. 2005 ve 2006 yıllarında düzenlenen Moto GP, Lemans Series, FIA GT, FIA WTCC, World Series By Renault ve DTM gibi uluslararası organizasyonların yanı sıra Seat Cup, VW Polo Ladies Cup, İpragaz Cup gibi ulusal etkinlikler de pistte yer aldı. Ayrıca Türkiye’ye yeni gelen otomobil modellerinin tanıtımı ve test sürüşleri gibi organizasyonlar da yine İstanbul Park’ta yer alan diğer organizasyonlardı.

İlk defa 2005 yılının ağustos ayında F1’e ev sahipliği yapan pist, Çin-Şangay, Malezya-Sepang ve Bahreyn- Sakhir gibi dünyanın en modern F1 pistlerinin Alman mimarı Hermann Tilke tarafından tasarlandı fakat alt yapı ve detay çizimleri Türk

firmaları üstlendi. Bunun nedeni Hermann Tilke'nin verdiği astronomik fiyatları düşürmemesiydi.

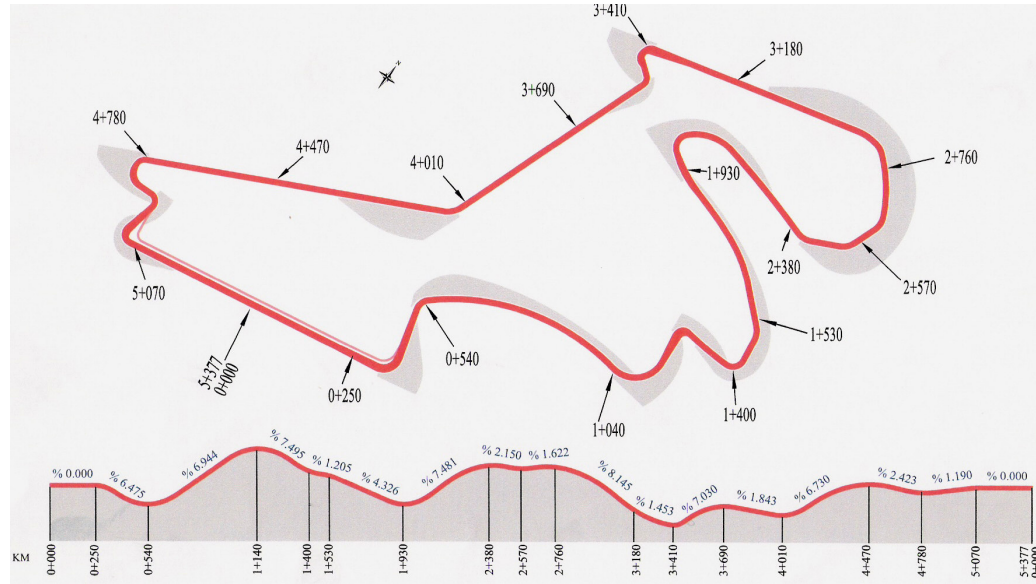


Şekil 5.1: İstanbul Park Pisti [89]

Pist en dar noktada 14, en geniş yerdeyse 21 metre genişliğe ve toplamda 5333 metrelik uzunluğa sahiptir. Yerleşim olarak oldukça meyilli bir alana konumlandırılan İstanbul Park, bu özelliğinden dolayı zor karakterli bir pist olarak dikkat çekmektedir. Arazinin eğimli olması ve pistin bu eğimlere uygun olarak tasarlanması birçok virajda kör nokta oluşumuna neden olmaktadır. Pistteki en yüksek boyuna eğim % 8.1 olarak belirtilmektedir. İstanbul'da bulunan Barbaros Bulvarı'nın eğimine eşit olan bu değer, İstanbul Park'ın diğer pistler arasında en yüksek eğime sahip olan pist olmasını sağlamaktadır. Pistin en yüksek noktasıyla en düşük noktası arasındaki 41 metrelik kot farkı da bunu kanıtlar niteliktedir.

F1 takviminde saat yönünün tersine dönen üç pistten biri olması, pistin zorlu karakterini bir kat daha artırmaktadır. Pistte bulunan on dört adet virajın sekizi sol, geri kalan altısıysa sağ tarafa dönmektedir. Toplamda 2.215.000 metrekarelik alana kurulu pist yerleşiminde 2.600.000 metrekare kazı, 2.900.000 metrekare de dolgu çalışması yapılmıştır. Doğal tribün olarak adlandırılan çim alanlarda 50000, ana tribünde 25000, geçici tribünlerde 50000 ve VIP localarında toplam 130000 kişilik İstanbul Park Pisti'nde, 12000 araçlık açık otopark alanı yer almaktadır. İstanbul Park Pisti'nin 2.215.000 metrekarelik toplam alanı içerisinde, 1.729.425 metrekaresi

tesis alanı, geri kalan 485.575 metrekare ise yeşil alan olarak tasarlanmıştır. Bu da % 22.2'lik bir sert zemin/yeşil alan oranı ortaya çıkması anlamına gelmektedir.



Şekil 5.2: İstanbul Park Pisti'nin eğim haritası [90]

Pistin orijinal çizimlerinde karting (daha küçük bir pist) pisti ve yapay gölet de bulunmaktaydı ama pistin inşasının verilen zamana yetişememe tehlikesiyle bu birimler iptal edildi ve tekrar hayata geçirilmedi. Pistin olası bir gecikme tehlikesi yaşamasının nedenlerinden biri olarak F1 için tasarlanan kaçış alanlarının (yarış esnasında herhangi bir kaza sırasında otomobillerin az hasar almasına yarayan viraj dışın konumlandırılan geniş alanlar) Moto GP yarışları için uygun olmaması ve yeniden düzenlenmek zorunda kalınması gösterilebilir.

F1 pistlerinin de bazı standartları ve FIA tarafından belirlenen özellikleri bulunmaktadır. Bundan dolayı tüm yarış pistleri F1 organizasyonu için uygun olmayabiliyor.

Pist inşası için oldukça geniş bir alan gerektiği ve pistin bu alandaki bitki örtüsüne, varsa doğal yaşama, kaynaklara ve sosyal çevreye olan olumsuz etkilerinden dolayı yurt dışında birçok örneğin şehir dışında konumlandırıldığını görmekteyiz. Fakat Avustralya gibi örneklerde pistlerin, var olan bir kent parkının içerisine yapılandırılmasına da rastlamak mümkündür. Bundan dolayı pist için seçilen alanlar kent ve yeşil alan için büyük bir önem taşımaktadır.



Şekil 5.3: İstanbul Park Pisti hava fotoğrafı [91]

İstanbul Park'ın inşası için birçok bölge arasından seçilen yer tartışmalara sebebiyet vermiştir. Ömerli su toplama havzası sınırları içerisindeki bu alan, Marmara Bölgesi'nin en önemli havzalarından biridir.

Su toplama havzası 'içme ve kullanma sularının temin edildiği ve edileceği yüzeysel ve yeraltı suyu kaynaklarının tabii su toplama alanı' [92] ve 'göllerde ve rezervuarlarda bu su kaynağını besleyen yeraltı ve yüzeysel suların toplandığı bölgenin tamamı' [93] olarak tanımlanmaktadır.

5.2. Çevre Verileri

5.2.1. Ömerli su toplama havzasının önemi ve pistin alan üzerindeki etkisi

Ömerli su toplama havzası, İstanbul'un Anadolu yakası sınırları içerisindeki üç havzanın (Elmalı, Darlık, Ömerli) en büyüğü ve en önemlisidir. Havza sınırları içerisindeki Ömerli Barajı, Marmara Bölgesi'den Karadeniz'e açılan en büyük havzalardan biri olan Riva Deresi üzerindedir. Baraj, İstanbul'un içme suyu ihtiyacının % 31.8'i ile, en önemli oranını karşılamasıyla dikkat çekiyor. Havza içerisinde, Ömerli barajının yanı sıra Beykoz, Kartal, Üsküdar, Şile ve Kocaeli'nin Gebze ilçelerine bağlı farklı yirmi yedi farklı yerleşim birimini bulundurmaktadır.

Ömerli su toplama havzasının amacı, ‘havza sınırları içerisinde bulunan doğal yaşam alanlarını korumak, Ömerli Baraj Gölü’nün su kalitesini artırmak, kaçak ve düzensiz yapılaşmanın önüne geçerek az yoğunluklu gelişimi sağlamak ve özellikle orman alanlarının yerleşime açılmasının önüne geçmektir [94].’ Bu kadar hassas bir konumda olan Ömerli Su Toplama Havzası içerisine inşa edilen yarış pisti, çevrecilerin de olaya tepki göstermelerine neden olmuştur.



Şekil 5.4: Ömerli su toplama havzasının haritası [95]

Buna göre Ömerli Havzası, ‘WWF Türkiye’nin İstanbul Üniversitesi Eczacılık Fakültesi ile işbirliği içinde yürüttüğü araştırmalarda, İstanbul’da doğa koruma bakımından en önemli alanlardan birisi ve Önemli Bitki Alanı olarak belirlenmiştir. Ömerli Havzası, uluslararası sözleşmelerle koruma altına alınan nadir ve endemik bitki türlerine ev sahipliği yapmaktadır. Türkiye, Bern Sözleşmesi (Avrupa’nın Yaban Hayatı ve Yaşam Ortamlarının Koruma Sözleşmesi) gereği havzada yetişen doğu razyası, narin acı çiğdem, siklamen, yonca ve çay üzümü gibi bitki türlerini ve doğal yaşam alanlarını korumakla yükümlüdür. Ayrıca havzanın büyük bir bölümünü kaplayan fundalıklar, fundalıklarla bağlı olarak mevsimsel oluşan göller, çayırliklar, volkanik kayalar ve karaçam toplulukları Bern Sözleşmesi’ne göre koruma altına

alınması gerekli nesli tehlike altındaki yaşam alanlarıdır. Ömerli Havzası dünyadaki önemli kuş göç yollarından biri olan İstanbul Boğazı'nın çevresinde bozulmadan kalabilmiş yaşam alanlarından biridir ve çok sayıda kuş barındırır' [96]. Ayrıca Doğal Hayatı koruma Derneği'nin yaptığı açıklamaya göre Formula 1 pisti için seçilen Ömerli Su Toplama Havzası hakkında herhangi bir ÇED¹ (Çevresel Etki Değerlendirmesi) raporu yazılmamıştır.

Havza arazisi içerisinde inşa edilecek herhangi bir yapının izin alınmadan inşası yasak olmakla birlikte, doğal yaşamı tehlikeye atabilecek potansiyel tehlikelerin de engellenmesi gerekir. Bundan dolayı pistin yukarıda bahsedilen doğal zenginliklere karşı olan etkisi tartışmanın en büyük nedenlerinden biridir. Çevre ve gürültü kirliliğinin yanı sıra pist inşaatı için doğal kaynakların yok edilme tehlikesiyle karşı karşıya kalması da bu sorunun önde gelen başlıklarındandır.

5.3. İstanbul Park Pistinde Hareketin Organizasyonu

Yarış pistlerinin yılın belirli günlerindeki yoğun kullanımları ister istemez beraberinde bir takım sorunlar getirmektedir. Sadece bir kaç saat için binlerce kişiye hizmet vermesi amaçlanan yarış pistlerinin, daha tasarım aşamasındayken yaya ve araç sirkülasyonu, otopark ve bağlantı yolları gibi çeşitli sorunlara çözüm üretecek şekilde planlanması gerekmektedir.

Tasarım sonrası süreçte ortaya çıkan problemlere çözüm bulmak daha da zorlaşıyor. Bu tip bir yaklaşımdan yoksun bir tasarıma sahip olan ve planlama aşaması İkinci Dünya Savaşı esnasına denk gelen İngiltere Silverstone pistinde buna örnek olabilecek bir problem yaşanmıştır. 2000 yılında yarış gününde şiddetli yağmurların yağması, binlerce kişinin bağlantı yollarının yeterli drenaja sahip olmamasından dolayı piste ulaşmalarını engellemiştir. Ayrıca yarışa gidebilen seyircilerin araçlarının çim otopark alanlarında çamura saplanması da sorunun giderek büyümesine yol açmıştır.

Silverstone'un hareket organizasyonundaki bir diğer karmaşa da pistin şehir dışına konumlandırılmasından kaynaklanıyordu. Yarışa gidecek olan seyircilerin neredeyse

¹ ÇED raporu, belirli bir proje veya gelişmenin, çevre üzerindeki önemli etkilerinin belirlendiği bir süreç ve bu gelişmelerin çevreye olabilecek sürekli veya geçici potansiyel etkilerinin sosyal sonuçlarını ve alternatif çözümlerini de içine alacak analizi biçiminde tanımlanır [97].

tamamının otomobilleriyle pist alanına gitmeye çalışması trafik oluşmasına neden oluyordu. Bu olaydan sonra F1 takviminden çıkarılan Silverstone, birtakım modernize çalışmalarından sonra yeniden takvimdeki yerini aldı. Pisti modernleştirme adı altında yapılan çalışmalarda bağlantı yollarının genişletilmesi, yeni drenaj sistemlerinin yapılması ve otopark alanlarının ele alınmasını kapsamaktaydı.

Bahreyn’de bulunan Sakhir pisti de, şehir dışında bulunan pistlere iyi bir örnek olabilir. Tamamen bir çölün ortasına konumlandırılan pist, zaman zaman kum fırtınaları ve aşırı sıcak havanın etkisinde kalabiliyor. Yarış zamanlarında sıcak hava şartlarından olumsuz etkilenen pilotlar için bu, oldukça zor bir durumdur. Ayrıca kum fırtınalarından dolayı pistin yüzeyinde oluşan kirlilik pist için seçilen yerin ne kadar önemli olduğunu bir kez daha kanıtlamaktadır. Sakhir Pisti’nin yetkilileri, yarış yapılacağı zamanlarda pistin etrafındaki kum bölgelerine bir çeşit yapıştırıcı sürerek konuya çözüm getirmeye çalışmaktadırlar. Bu ve benzeri örnekleriyle şehir dışında konumlandırılan pistlerin olası sorunlarını çoğaltmak mümkündür.

Fakat şehir merkezine uzak konumlandırılan pistlerin olumsuz olduğu kadar avantajlı olduğu noktalar da vardır. Bunun en net olarak görüldüğü noktaysa pist tasarımında ortaya çıkmaktadır. Şehirden uzakta konumlandırılan pist tasarımlarında seçilen arazilerden yüksek performans alabilmek için fiziksel yapısı öncelikli olarak ele alınırken sirkülasyon, otopark, helikopter pistleri ve oteller gibi pist yerleşimi gereksinimlerine de daha iyi cevap verilebiliyor. Şehir içi örneklerindeyse kent kimliğinin korunması, çevre yerleşimler, şehir içi öğeleri gibi unsurlar pist tasarımlarında serbestçe davranılmasını engellemektedir. Ayrıca güvenlik önlemleri de şehir dışı örneklerinde daha geniş şekilde ele alınmaktadır. Monaco pistinde yol genişliği 6–7 metre civarındayken, normal Formula 1 pistlerinde minimum 12 metre genişliktedir. Üstelik otomobiller için hazırlanmış geniş kaçış alanları da yine güvenliği artıran bir diğer unsur olarak göze çarpmaktadır. Monaco örneğinde yolların kenarlarında duvarlar bulunmaktadır. Dolayısıyla kontrolden çıkan bir otomobilin direkt olarak duvarla temas etmesi söz konusudur. Fakat Monaco Pisti şehir caddelerinde koşulan, diğerlerinden farklı karakterde bir pisttir.

Monako’daki örnekte olduğu gibi caddelerin yarış günlerinde pist haline getirilmesi şehir hayatını tamamen olumsuz etkileyebiliyor. Yılda bir haftasonu için olsa bile, organizasyon için yapılan düzenlemeler günlük şehir yaşamından ve

standartlarından tamamen farklıdır. Ayrıca şehir içinde bulunan mevcut otopark ve sirkülasyon sistemleri de böyle olağanüstü durumlar için hazırlanmadığından dolayı, büyük sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Yeterli miktarda otopark sayısına ulaşamaması, yarış sonrası pistte kargaşaya neden olur. Şehir merkezlerine uzak olan pistlerdeyse bu tip gereksinimler için özel tasarımlara yer verildiğinden benzeri problemlere daha az rastlanmaktadır.

Avustralya ve Kanada örneklerindeyse yarış pistlerinin durumu Monako örneğinden biraz daha farklıdır. Pistler yine şehir içinde bulunmalarına rağmen kent parkları sınırları içinde yer almaktadır. Dolayısıyla buralarda şehir caddeleri yerine özel alanlarda uygulanan pist tasarımlarına yer verilmektedir.

Avustralya'da Albert Park Pisti'nin inşaatı için çevre sakinleri itiraz etmişler ve pist yapımını durdurmak için kampanya başlatmışlardı. Bunun nedeni inşaat alanı için kesilen binden fazla ağaç ve 1876'dan beri kent parkı olarak hizmet veren Albert Park'ın artık eskisi gibi rahat bir kullanım sunmayacağıydı. Nitekim kent sakinleri, günümüzde bu parktan sadece dört ay gibi kısa bir süre için yararlanabilmektedirler. Bunu, yarış pistinin rekreasyon ve yeşil alan üzerindeki etkisine bir örnek olarak göstermek mümkündür.

Kanada'da ise tamamen farklı bir durum söz konusudur. Pist bir kent parkı içerisinde yer almasına rağmen, bu kent parkı iki farklı adadan oluşmaktadır. Yarış pisti metro inşaatı için çıkarılan topraklarla doldurulmuş suni bir ada üzerinde bulunmaktadır. Bu da pisti çevreyle daha farklı bir etkileşim içine sokmaktadır.

Pistin suni bir ada üzerine inşa edilmesi olumlu bir özellik olarak görünmektedir. Metro inşaatından ortaya çıkan artık toprakların değerlendirilmesi sonucu, pistin mevcut bir adanın üzerine yapılmasından çevreye daha az zarar verilmektedir. Böylece çevreye duyulan saygı ön plana çıkmaktadır. Üstelik adanın üzerinde olmasından dolayı, Gilles Villeneuve Pisti'nde trafik sorunu bulunmamaktadır. Seyirciler Jean Drepeau Park'ından bir köprü aracılığıyla piste giriş yapmaktadırlar, böylece hem otopark hem de piste geliş-gidişte oluşan trafik sorunları ortadan kalkmaktadır.

2005 yılında İstanbul'da ilk defa gerçekleştirilen Formula 1 yarışında bağlantı yollarının yeterli genişlikte olmaması, yarış günü birçok seyircinin yarışı izleyememesine neden olmuş, yarıştan sonraysa büyük trafik sorunları baş

göstermişti. Bunun nedeni olarak piste giden yolların daha önceden yapılandırılmış olması ve sadece bağlantı yollarıyla desteklenmesini gösterebiliriz. Aynı anda pistten dışarı çıkmaya çalışan binlerce araç, yeterli genişlikte olmayan yollarda, trafik sorununun artmasının arkasında yatan ana nedendi.

2006 yılında yapılan organizasyondaysa, izleyici sayısının azlığından dolayı herhangi bir trafik problemi yaşanmadı. Fakat her iki yılda da sıcak hava koşulları bir sorun teşkil etmişti. 2006'daki yarışta pist sıcaklığının 51 dereceye ulaşması (normalde 35-40 derece civarında oluyor) aşırı sıcak ve nemli havanın, dolayısıyla pist için seçilen yerin ne kadar önemli olduğunu ortaya çıkaran bir diğer noktadır.

24 Eylül 2006 tarihinde düzenlenen Dünya Binek Otomobil Şampiyonası, İstanbul Park için seçilen alanın başka sorunları da olduğunu yüz üstüne çıkaran organizasyon olarak göze çarptı. Pistin en eğimli noktası olarak bilinen dokuzuncu virajda, aşırı yağış nedeniyle biriken sular yarışın geç başlamasına neden olmuştu.



Şekil 5.5: Pist içerisinde aşırı yağışa maruz kalan bölge [98]

Buradaki problem Moto GP yarışları için elden geçirilen bu bölgedeki drenajın, şiddetli yağışlar için yeterli seviyede olmayışydı. Pistin altyapısının yetersiz olmasının yanısıra, bölgeye düşen yağmur miktarı da buradaki bir diğer önemli faktördü.

İstanbul Park'ın seyirciler açısından da içerdiği bir takım problemler mevcuttur. Yarışı izlemeye gelen seyirciler bilet aldıkları tribün ya da yeşil alan dışındaki yerleri görme konusunda sorun yaşamaktadırlar. Bu da piste daha az seyirci gelmesine ve yarışların çekiciliğini yitirmesi anlamına gelmektedir.

İstanbul gibi bir metropolde, şehir içinde yarış pisti inşa etmek imkânsız olduğundan dolayı, şehir dışına konumlandırmak en uygun alternatif olarak görünmektedir. Pistin

ilk yıllarında bu gibi problemlerin oluşması normal, önemli olan ise sorunların ilerleyen yıllarda da devam etmemesi ve bunun için gerekli önlemlerin alınmasıdır.

5.4. İstanbul Park Pistinde Mekânın Organizasyonu

İstanbul Park Pisti'ni bir tasarım ögesi olarak ele alacak olursak, mekânsal özelliklerini de incelemeliyiz. Bunun için mekânın fiziksel ve karakteristik özelliklerini göz önünde bulundurmalıyız.

İstanbul Park, fiziksel özellikler bakımından kendine özgü yapısıyla öne çıkan bir pisttir. Gerek tribünlerin gerekse pistin yapısı, zorlu virajları ve eğimli karakteri İstanbul Park'ın göze çarpan fiziksel özellikleridir.

Pist tasarımlarının oluşmasında birçok etki vardır. Pist için seçilen alan, pistte yer alacak yarışların içeriği, pistin bulunacağı ülke ve iklim şartları gibi faktörler bunlardan birkaçıdır. Bunların içinde en önemlilerinden biri de kültür etkisidir. Yarış pistlerinin bulunduğu ülkelerin kültürleri, pistlerin fiziksel özelliklerinin oluşmasında önemli bir yer tutmaktadır. Tasarımcının seçtiği bölge ve o bölgenin kültürü pist tasarımı etkileyen en önemli unsurlardan biridir. Kültürün pist üzerindeki etkisini, genel olarak içerdiği aktivitelerde görmek mümkündür ancak bahsedeceğimiz birkaç örnekte, kültürün pist alanı seçiminde de nasıl etkileri olduğunu göreceğiz.

5.4.1. Kültürel Kimlik

Kültür kavramı birçok kişi için farklı anlamlar ifade etse de bilgi, inanış, sanat, ahlâk kuralları, kanun, gelenek ve görenek, ayrıca topluluğun bir üyesi olarak insan tarafından kazanılan, geliştirilen daha birçok yetenek ve becerileri içeren karmaşık bir bütündür şeklinde tanımlanabilir.

‘Kültür, insanın varolma sorunsalının özgül bir ifadesi ve bir yaşama biçimidir; bu yolla insanlar davranışlarını örgütler, çevre ile olan ilişkilerini düzene koyar. Kültür, aynı zamanda insanın simgeler yaratma ya da simgelere yanıt verme yeteneğinin bir sonucu şeklinde algılanabilir. Kültür bir toplumun tarihsel zenginliğidir [99].’ ‘İnsanoğlunun biyolojik olarak değil de sosyal olarak kuşaktan kuşağa aktardığı maddi ve maddi olmayan ürünler bütünü’ [100] de kültürün bir diğer tanımıdır.

Bu tanımlardan yola çıkarak kültürün insanların, insanların da kültürün gelişimde büyük bir katkısı olduğunu söyleyebiliriz. Bu iki kavram birbiriyle tamamen

etkileşim içindedir. Yaşadıkları ülkenin kültürü insanların gelişimi etkilediği gibi, o kültürün oluşmasında yine o ülke yaşayanları ve tarihi gibi unsurların etkili olduğunu görmekteyiz.

Tıpkı kültür-insan ilişkisi gibi, pist tasarımının da kültürle birlikte düşünülmesi gereklidir. Dolayısıyla pist tasarımlarını birer kültür yansımaları olarak incelemek de mümkündür. Ülkelerin kültürleri, pistler için seçilen alanlar olduğu kadar, pist tesisleri içinde yer alması gerekli rekreasyonel aktivitelerin oluşmasında da önemli bir rol oynamaktadır.

Bahreyn’de bir çölün ortasında yer alan pisti buna örnek gösterebiliriz. Çöl, Arap kültürünün bir parçası haline gelmiştir. Sakhir pistinin çölün ortasına yer alması tesadüfi bir şey değildir. Bunun arkasında derin pazarlama stratejilerinin yattığını düşünmek olasıdır. Özellikle Formula 1’in ne kadar ticari bir spor olduğunu düşündüğümüzde bunu daha kolay anlamak mümkündür. Örnek vermek gerekirse, izleyici için çölün ortasında yarışan otomobiller oldukça cazip olabilir. Özellikle de bu yarışın senede bir kez yapılıyor olması dikkat çekecek bir noktadır ve bunun izleyici üzerinde yaratacağı etki düşünülen ilk şeylerin başında gelmektedir. Arabistan’da yapılacak bir yarışın daha farklı bir coğrafik yerleşimde olacağını düşünmek yanlış olacaktır. Ayrıca pistin tasarımında çeşitli noktalarda Arap mimarisinin yansımalarına rastlamak mümkündür. Bunu da kültürün fiziksel olarak pist tasarımına etkisi olarak görebiliriz.

Aynı şekilde 2001 yılında tekrar ABD’de düzenlenmeye başlayan Formula 1, bu kıtayı kendine özellikle seçmiştir. Dünyanın en geniş otomobil pazarı ve en köklü motorsporları kültürlerinden birine sahip olan ABD için seçilen pist Indianapolis’tir; yani dünyanın en büyük spor kompleksi. Indianapolis 400.000 kişi kapasitesiyle eşsiz bir pisttir. Formula 1 yarışları için pistin oval bölümü, yani tamamı kullanılsada bu efsanevi pistte yarışlarının düzenlenmesi, F1’in ABD otomobil kültürüne erişmeye çalışmasının sonucudur.

Dünyanın en kalabalık ülkesi Çin de, Formula 1’in değişik kültürlerle ulaşma uğraşlarının sonucu takvime alınmış bir ülkedir. Pistin Çin alfabesinin bir harfinden esinlenerek tasarlanması ve içerdiği peyzaj öğeleri, uzakdoğu kültürünün pistlerde nasıl kullanılacağını bir yansımasıdır.

Malezya'nın Sepang Pisti'nde, Hermann Tilke'nin yaptığı tribün tasarımlarında da yine kültürün nasıl pistin fiziksel özelliklerine yansıdığını görüyoruz. Tribünlerin üzerinde bulunan yaprağı andıran gölgelik, Malezya'nın ulusal çiçeği hatminin yapraklarından esinlenerek tasarlanılmıştır.

Formula 1, Kuzey Amerika, Avrupa, Asya, Avustralya, Güney Amerika gibi kıtalarda yapılan ve bütün dünyaya hitab eden bir spordur. Dolayısıyla her pistin aynı fiziksel özelliklere sahip olması gibi bir durum söz konusu olamaz. Bazı standartlarda ortak özelliklere sahipler ama kültürlerin oluşturduğu nüanslarda azımsanmayacak derecededir.

İstanbul Park'ın bu özellikler göz önüne alındığında, Türk kültürünün pist tasarımındaki yansımalarına rastlanamamaktadır. Türk kültürü daha farklı nicelikler barındırdığı için bu tip bir yaklaşımın pistte yer almaması normal sayılabilir. Pist için seçilen alan da yine yurt dışındaki örneklerden bir hayli farklıdır. Yurt dışında çöl, bataklık ya da suni ada gibi farklı ekolojiler seçip değerlendirme ve pistlerle birlikte yeşil alan bakımından zenginleştirme gibi örneklerle karşılaşırken, ülkemizde Ömerli Su Toplama Havzası gibi hassas bir bölgeye pist inşa etmek buna gösterilecek örneklerin başında gelmektedir.

Burada, kısa bir süre önce imzalanan bir anlaşmadan bahsetmek yerinde olacaktır. Orta Doğu'nun en köklü yatırım şirketlerinden biri olan Union Properties adlı bir şirket, 9 Kasım 2006 tarihi itibarıyla Formula 1 yönetimiyle, F1 tema parkları üzerine bir anlaşma imzaladı. Anlaşmaya göre Birleşik Arap Emirlikleri bazlı şirket, F1 tema parklarının geliştirilmesi, inşaatı ve yönetim haklarını elinde bulunduruyor. İlki Dubai'de yapılması planlanan tema parklarından, sonraki aşamalarda dünyanın çeşitli yerlerinde de görebileceğiz.

Dubai'deki park 5 milyon metrekarelik bir alan üzerine inşa edilmesi ve içerisinde bir otel, F1 müzesi, F1 pavyonu ve çeşitli F1 temalı eğlence unsurları (roller coaster, F1 grid deneyimleme ve simülasyonlar gibi) barındırması planlanmaktadır.

Projenin F1 meraklıları için ilgi çekeceği kuşkusuzken, her yaştan kullanıcının F1'i anlaması, yaşaması ve F1 kültürünü benimsemesi gibi misyonların yanı sıra birinci sınıf bir eğlence parkı olarak hizmet vermesi planlar dahilindedir.



Şekil 5.7: Dubai’de yapılması planlanan F1 tema parkı [101]

Formula 1’in geliştirmekte olduğu ülkelerde oldukça iyi bir tanıtım aracı olacak tema parkları, F1 ile ilgili geliştirilen ilk park örnekleri ve rekreasyonla Formula 1 kavramlarını tam anlamıyla birleştiren somut uygulamalar olarak görünmektedir.

Motorsporlarının kültürümüze yabancılığı söz konusuysa, benzeri girişimler ve konsept uygulamalarıyla kültür-motorsporları ilişkisi zenginleştirilebilir. İstanbul Park, Türkiye’de yer alacak bir Formula 1 tema parkı için en uygun yerleşimlerden biri olacaktır. Böylece ilerleyen zamanlarda kültürün pistimiz üzerindeki etkisinden bahsetmek daha doğru olacaktır.

5.5. İstanbul Park Pistinde Kullanımın Organizasyonu

Kullanımın organizasyonu başlığı altında, İstanbul Park’ın işlevsel açıdan incelenmesi, rekreasyon kavramının yarış pistleriyle nasıl aynı mekânda bulunabileceği, yurt dışındaki örneklerde rekreasyon kavramının nasıl uygulandığı ve tasarım zenginliği için pistlerde hangi işlevler bulunmalıdır gibi noktalar ele alınmıştır. İstanbul Park’ın bu örnekler dahilinde eleştirilmesi ve mevcut tasarımına ne gibi unsurların eklenebileceği tartışılmış olup, önerilerin getirilmesi de yine bu başlıkta bahsedilen konular arasındadır.

Tasarlanan bir mekânın, gerçekten mekân haline gelmesi, yaşaması için bir takım işlevlere sahip olması gerekir. Bu işlevler, tasarım yapılan yere ve tasarımın içeriğine göre değişiklik gösterebilir. Kentsel bir mekânla, bir yarış pistinin aynı işlevlere sahip olmasını bekleyemeyiz ama temel olarak ikisinde kentsel ölçekte tasarlanan öğeler olduğu için aynı şekilde ele alınmalıdır.

Bu anlamda pistlerin içerdiği rekreasyonel aktiviteler, yarış olmadığı zamanlarda nasıl kullanıldıkları ve tasarım zenginliği öne çıkıyor. Yarış pistleri rekreasyonel aktivitelerle donatıldığında daha fazla kullanıcıya hitap eden, potansiyel alanlar haline gelebiliyor.

5.5.1. Rekreasyonel aktiviteler

Pist- yeşil alan- rekreasyon birbiriyle tamamen bağlantılı düşünülmesi gereken kavramlardır. Pist yerleşimlerinin bulunduğu bölgelerin fiziksel özellikleri ve yer aldığı ülkenin kültürü, pist alanı içerisinde yer alabilecek rekreasyonel faaliyetlerin belirlenmesi açısından çok önemli olabiliyor. Aynı şekilde yarış pistleri de, içerikleri gereği sert zemin kullanımının fazla olduğu birimler olduğu için, yeşil alanların pist alanlarındaki kullanımı da önem kazanmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı zamanından kalma ve her zaman motorsporlarıyla iç içe olan pistlerle, piste henüz sahip olmuş ülkelerdeki pist içi aktivitelerin aynı oranda önem kazanmasını beklemek doğru değildir. İngiltere, ABD, Almanya ve İtalya gibi sporun içinde yaklaşık 60–70 yıldır bulunan ülkelerde motorsporları artık bir yaşam tarzı haline gelmişken Çin, Bahreyn, Türkiye gibi Formula 1'in yeni yüzlerinde motorsporları o kadar da önemli olmayabiliyor; dolayısıyla pist alanlarının yarış zamanları dışında kullanımı da farklı şekillerde ele alınabiliyor. İki örnek arasında bulunan en belirgin farklar rekreasyon kavramıyla birlikte ortaya çıkmaktadır. Rekreasyonun yarış pistleriyle buluşması ve pist alanlarının daha yaygın bir kullanımla yorumlanması bu farklılıkların oluşmasını sağlamaktadır.

Rekreasyon kavramı birden çok tanımlamayla açıklanıyor olsa da yaygın bir şekilde, boş zamanı değerlendiren, dinlendirici ve eğlendirici etkinlikler anlamını taşımaktadır. Bu bakış açısıyla rekreasyon, kişinin pek çok önemli ihtiyacını karşılayan bir yaşam aracıdır da diyebiliriz. Geçmişten günümüze insan, fiziki ve ruhsal açıdan sağlıklı gelişimini sağlamak, sosyalliğini, yaratıcılığını, kişisel becerisini, yeteneğini, çalışma başarısını ve iş verimini arttırabilmek, ekonomik

hareketlilik sağlamak ve hepsinden de önemlisi kendini mutlu hissedebilmek için çeşitli aktivitelerde bulunur. Bunların başında da rekreasyonel aktiviteler gelmektedir.

Rekreasyonun kavramının birçok tanımı olduğu gibi işlevine, yapısal, içerik, zamansal ve mekân sınıflandırmasına olmak üzere birçok çeşidi de bulunmaktadır. Yapısal sınıflandırmaya giren kapalı ve açık hava rekreasyonları da bunlardan sadece birkaçı olarak görünmektedir.

Formula 1 pistlerinde gerçekleştirilen motorsporlarını açık hava rekreasyonu olarak değerlendirebiliriz. Açık hava rekreasyonu, ‘açık hava ve doğa koşullarına bağlı, daha geniş kapsamlı, bireylere daha çok devinim olanağı sağlayan, açık havada sürdürülen bir rekreasyon çeşidi olarak tanımlanabilir. Açık hava rekreasyon faaliyetlerinin kapsamına kentin içindeki veya yakınındaki açık alanlarda kısa süreli yapılacak rekreasyon faaliyetleri ve kent dışı kırsal alanlarda yapılacak faaliyetler girer [102].’ Ayrıca açık hava rekreasyon kaynakları, insanın getirdiği bazı altyapıları içerebilir. Spor alanları, yarış pistleri ve bunun gibi çeşitli alanlar bu tanıma uygundur. Dolayısıyla yarış pistlerini de açık hava rekreasyonunun bir parçası olarak görebiliriz. Açık hava rekreasyonlarındaki yeşil alan kullanımı diğerlerine oranla daha fazladır. Dolayısıyla bu tip mekânların yeşil alanlarla direkt ilişkide olması kaçınılmazdır.

Açık hava rekreasyonu için yapılan sınıflandırma çalışmalarında üç farklı grupta bu aktiviteler toplanmıştır: ‘Birinci ayırmada bulunanların kullanıcıların yakınında, ikinci ayırmada olanların en büyük özellikleri ise eşsiz ve üstün doğal kaynakları olarak öne çıkarken üçüncü ayırım bulunanların en büyük özellikleri genellikle günlük ve hafta sonu kullanımlarını içermesi ve yerleşim bölgelerinden ortalama 1–2 saat uzaklıkta yer almalarıdır [103].’ Yarış pistlerinin de birçoğu şehir merkezinin dışında konumlandırıldığından dolayı bu tanıma uygun olduğu görülmektedir.

Açık hava rekreasyon faaliyetlerinin planlaması yapılırken dikkat edilmesi gereken birkaç önemli nokta vardır. Alan çeşitleri, kalitatif (jeolojik, biyotik faktörler, estetik özellikler), kantitatif (sayı, dağılım, boyutlar) özellikleri ve ulaşım kolaylığı açısından ele alınmalıdır. Ayrıca aktivitenin gerçekleştirileceği çevrenin nüfusu, coğrafi, kentsel ve kırsal özellikleri de göz önünde bulundurulmalıdır. Gerçekleştirilen faaliyetlerin çeşitliliği, nüfusun dinlenme ve eğlenme konusundaki

beğenileri incelenmelidir. Faaliyetlerin bölgedeki doğal dengeyi bozmayacak şekilde tasarlanması ve araziye uygun şekilde gerçekleştirilmesi de önemlidir. Bundan dolayı pist tasarlarken bu özelliklere dikkat edilmesi ve buna uygun tasarımlara yer verilmesi gerekmektedir.

Pist- yeşil alan- rekreasyon tasarımlarının bir arada düşünülmesi gerektiği gibi çevre-insan- rekreasyon ilişkisi de beraber ele alınmalıdır. Bunlar tamamen birbirine bağlı unsurlar olduğu gibi, birbiriyle sürekli etkileşim içindedir. Bu ilişki değişkendir. Rekreasyon ve çevre ilişkisi, insanların monotonluktan, sıkıcı bir şehir hayatından ve hareketsizlikten kaçış olarak, özellikle açık alanları rekreatif etkinliklerinde tercih etmeleri sonucu daha belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Rekreatif aktiviteleri gerçekleştirme ihtiyacı duyan insan için açık alanların kullanılması son derece önemlidir. Fakat burada çevrenin de duyarlı kullanıcılara ihtiyacı olduğunu göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

Çevrenin tanımını doğrultusunda, canlıların yaşamı üzerinde etkili olan faktörlerin bütününden bahsetmek yerinde olacaktır. Çevre insanların ve diğer canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde bulundukları fiziki, biyolojik, sosyal, ekonomik ve kültürel ortam olarak tanımlanmaktadır. Çevre yeryüzünde ilk canlı ile birlikte var olmuştur. İnsanoğlu doğa üzerindeki egemenliğini arttırdıkça ortam şartlarını kendi isteği doğrultusunda değiştirmeye başlamıştır. Günümüzde sağlıklı bir yaşamın sürdürülmesi ancak sağlıklı bir çevre ile mümkündür. Rekreasyonel aktiviteler de bu anlamda mutlaka çevreye zarar verici bir şekilde olmak zorunda değildir.

Yukarıdaki örneklerde yarış pistlerinin sadece yarış zamanlarında değil, bunun dışında kalan zamanlarda da ne kadar potansiyel ve rekreasyonel aktivitelere uygun alanlar olduğunu görülmektedir.

Almanya’da bulunan Hockenheim, oldukça eski bir pist olarak göze çarpmaktadır. Sık bir orman arazisi içinde bulunan pist, bu anlamda Formula 1 takviminin en yeşilci pistlerinden biridir. Üstelik içerdiği konserler ve farklı spor aktiviteleri için kullanılması da rekreasyonel aktiviteler açısından ne kadar zengin bir içeriğe sahip olduğunu kanıtlamaktadır. Almanya’nın oldukça eski motorsporları geçmişine (1920’lere kadar dayanıyor) gönderme yapan müzesi ise Hockenheim’ı, önemli bir motorsporları merkezi haline getirmektedir.

Buna benzer bir otomobil müzesi de ABD’de bulunan dünyanın en eski ikinci yarış pisti ve en büyük spor kompleksi olan Indianapolis’te yer almaktadır. Dünyanın en geniş motorsporları müzelerinden biri olan bu müze, Indianapolis’in köklü geçmişi gibi motorsporları için eşsiz bir kaynak olmuştur.

Rekreasyonel olarak pistleri incelediğimizde Avustralya’nın Albert Park Pisti’nin diğerlerinden daha farklı bir konumda bulunduğunu söylemek mümkündür. Bunun nedeni olarak da pistin Albert Park adı verilen bir kent parkı içinde, dolayısıyla kentin içinde bulunmasını gösterilebilir. Bu özelliğinden dolayı Albert Park, tamamen halkın kullanımına açık, yeşille ve doğal zenginliklerle bütünleşik bir yapıdadır. Kent parkı sınırları içinde olmasından dolayı Albert Park Pisti kendi başına bir rekreasyonel aktivite olarak nitelendirilebilir. Zira pistte koşulan yarışlar, Albert Park’ın içerisinde yer alan golf, yelkencilik ve kano gibi açık hava rekreasyon aktivitelerinden biri sayılabilir. Bu da yarış pistlerinin rekreasyonel aktiviteler içerebileceğinin, hatta kendilerinin başlı başına bir rekreasyon ögesi olabileceklerinin bir kanıtı niteliğindedir.

Yurt dışı örneklerinde rekreasyon açısından zengin olan bir diğer pistse Macaristan’da bulunan Hungaroring’dir. Bu pist, arazi sınırları içinde macera parkına sahip olan tek yarış pisti olma özelliğine sahiptir. Şehir merkezine yakın konumlandırılmış olması ve macera parkının varlığı, yarış olmadığı zamanlarda pist alanı kullanımını artıran faktörlerin başında gelmektedir.

Japonya’da 2006 yılında son kez bir Formula 1 yarışına ev sahipliği yapan Suzuka Pisti de yine rekreasyonel açıdan ilginç ve zengin bir örnek olarak göze çarpmaktadır. Suzuka, pist arazisi sınırları içinde Motopia adı verilen bir tema parkı barındırmaktadır. Yetişkinler ve özellikle çocuklar için trafik eğitimi aktivitelerinin de bulunduğu Suzuka, bu şekilde halkın eğitim alması amacına da hizmet etmektedir.

Eğlence parkı ve yarış pisti gibi geniş arazileri kapsayan açık hava rekreasyonu sayılabilecek aktivitelerin bir arada bulunması bir tesadüfün neticesi değildir. Burada pist alanının en iyi şekilde değerlendirilmesi ve yukarıda bahsedilen sosyal içerikli bir kimlik kazanması gibi özellikler öne çıkmaktadır.

Kanada’nın Gilles Villeneuve Pisti de yeşil içeriği ve rekreasyon tarafı ağır basan Formula 1 pistlerinden biridir. İçlerinde bir eğlence parkının da bulunduğu üç adet adadan birinde bulunan Gilles Villeneuve Pisti, aynı zamanda bir kent parkı olan

Jean Drepeau Parkı'nın da sınırları içerisinde yer almaktadır. Bu özelliğinden dolayı pist, kentin parçası sayılacak bir yerleşim haline gelmiştir. Pistin hemen yanında yer alan olimpiik yüzme havuzu, pistin yol bölümlerinin içinde bulunan gölet ve plaj, pisti rekreasyonel açıdan eşsiz bir duruma sokmaktadır.

İtalya'nın tarihi Monza pisti de, etrafında bulunan geniş yeşil alanla dikkat çeken bir pisttir. Üstelik güvenlik gerekçesiyle pistte yapılan değişiklikler doğrultusunda kesilmesi gereken ağaçların başka yere dikilmesi, Monza yetkililerinin çevreye ne kadar duyarlı olduğunun bir göstergesidir.

Bu ve bunun gibi örnekler yarış pistlerinin rekreasyonla ne kadar iç içe olduğunu somut olarak göstermektedir. Burada verilen örneklerde pistlerin bulunduğu ülkelerin kültür etkilerini ve kültürün de rekreasyondaki etkisini göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Pistlerin rekreasyonel ve yeşil alan kullanımı açısından tatmin edici olması zengin tasarımlara sahip olmaları anlamına gelmektedir.

5.5.2. Tasarım zenginliği- rekreasyon ilişkisi

Tasarım öğelerinin zenginliği, sunduğu faaliyetlerin çeşitliliği ve fazlalığıyla ilişkilidir. Zengin bir tasarım birçok ihtiyacı karşılamalı, farklı kesimlerden kullanıcıları tatmin etmelidir. Bu da bir mekânın ne kadar çeşitli faaliyet içeriyorsa o kadar fazla kullanıcı tarafından tercih edileceği anlamına gelmektedir.

Yarış pistleri için de bu kural geçerlidir. Pistler, yarışlara ev sahipliği yapmasının yanı sıra, yarış zamanlarının dışında kullanılan mekânlar haline gelmesi için farklı aktivitelerle donatılmalıdır.

Bundan ötürü tasarım zenginliği ve rekreasyon başlıklarını ayrı ayrı düşünmek doğru olmayacaktır. Zira bu iki kavram birlikte gelişip, direkt olarak birbirlerini etkilemektedirler. Yani bir pistin tasarımı ne kadar zenginse içeriği de o kadar çok yönlü olacaktır şeklinde bir açıklama yapmak doğru olacaktır.

Pistte gerçekleştirilecek aktiviteler belirlenirken günümüz insanının eğlence anlayışındaki değişimi, küreselleşmenin etkilerini ve popüler kültürün yansımalarını dikkate alarak, ortaya çıkan sonuçlar üzerinde durulmalıdır. Aktivitelerdeki çeşitlilik yetişkinlerin olduğu kadar gençler ve çocukların da beklentilerine cevap verecek şekilde tasarlanmalı ve onların serbest zaman aktivitelerine katılımını teşvik etmelidir.

Suzuka'nın tasarımında yer alan ögelere bakacak olursak, zengin bir tasarımın nasıl olması gerektiğini daha rahat anlayabiliriz. Suzuka'nın, tam kapsamlı bir yarış pistinin yanı sıra eğlence parkı, çocuklar için trafik eğitiminin yer alması ve içerdiği sağlıklı yaşama alanlarıyla sadece yarış severler için değil, birçok kullanıcının ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde tasarlanmı olduğu görülmektedir.

Yarış pistlerinin yurt dışında bunun gibi oldukça gelişmiş örnekleri olmasına rağmen, İstanbul il sınırları içinde yer alan İstanbul Park Pisti, henüz yeni bir pist olduğundan dolayı birtakım sorunları barındırmaktadır. Günümüzde rekreasyonel açıdan Formula 1 takvimindeki en kısır pistlerden biri olan İstanbul Park'ın, ilerleyen zamanlarda bu konuda gelişeceğini düşünebiliriz. Özellikle Bernie Ecclestone'un pist işletme hakkını elde etmesinden sonra bu konuda çalışmaların yapılacağına kesin gözüyle bakılmaktadır.

Bundan dolayı İstanbul Park zengin bir tasarıma sahip demek mümkün değildir ancak, bu özelliğinin önüne, pist arazisine eklenecek birtakım birimler ve unsurlarla geçilebilir.

Ayrıca bulunduğu konum gereği çevreye zararlı bir yapıda olan pist, yeşil alan kullanımının artırılmasıyla bu olumsuz durumundan kurtulabilir ayrıca çeşitli rekreasyonel faaliyetlerin pist tesisleri içerisine katılmasıyla daha fazla kullanılabilir hale gelebilir. Bu sayede şehir merkezine yaklaşık 30 km uzak mesafeye konumlandırılan İstanbul Park, sadece yarışlarda değil, boş kaldığı diğer zamanlarda kullanıcıların tercih ettiği potansiyel bir alan haline gelebilir.

Türkiye'de motorsporları gelişiminin en önemli adresi haline gelen İstanbul Park, bunun için tesislerinde mutlaka uluslararası standartta bir yarış okulu barındırmalıdır. Burada motorsporlarının her seviyesinde eğitim verilmeli ve pilot yetiştirme programları düzenlenmelidir. Macaristan dışındaki Balkan ülkelerinin hiçbirinde ve Ortadoğu'da Formula 1 pisti olmadığı için bu tip bir eğitim programı dış ülkelere de katılımcı çekecektir. Böylece pistin ülkenin tanıtımına olan katkısı daha da artacaktır. Ayrıca özellikle İstanbul'da büyük bir sorun haline gelen, caddelerde yapılan yarışlara karşı verilecek eğitimler de bu kazaların azalmasına yardımcı olacaktır. Pist içerisinde mutlaka isteyenlerin otomobilleriyle tur atmasına izin verilmeli, bu şekilde pist kültürü otomobil severlere aşılmalı, yarışmak isteyenleri

caddede değil, pistte yarışmaya teşvik edecek şekilde organizasyonlar düzenlenmelidir.

İstanbul Park'ın civarındaki yerleşimlerde herhangi bir otel bulunmadığı için, pist arazisi içine ya da yakınına bir otel kompleksinin de inşası olasıdır. Bu otel, hem yarış günlerinde hem de kurulacak yarış okulunun katılımcılarına hizmet verebilecek şekilde hizmet verecek kapasitede ve donanımda olmalıdır.

Ayrıca ülkemizde oldukça yaygın bir spor ve rekreasyonel faaliyet olan futbol da yarış pistiyle ilişkilendirilebilir. Pist tesisleri içinde yer alacak spor alanları, pistin yarış olmadığı zamanlarda daha da çok kullanılması için uygun alternatifler olarak görünmektedir.

Bunların dışında isteyen kişilerin haftasonlarını pist arazisinde geçirebilmeleri sağlanmalı ve buna göre düzenlemeler yapılmalıdır. Bu düzenlemeler çok çeşitli rekreasyonel aktiviteleri barındırabilir. İstanbul Park'ta diğer pistlerden farklı olarak bir botanik bahçesi yapılması bu alternatiflerden biri olarak değerlendirilebilir. Ömerli su toplama havzası içinde yer alan ama pist inşa edilirken yok olmaya yüz tutan endemik bitki türlerinin tanıtılması, burada tekrar hayata geçirilmesi ve üretilmesi bu botanik bahçesinin başlıca görevlerinden biri olabilir. Üstelik sadece botanik bahçesi değil, İstanbul Park'ın çevre arazisi de ağaçlandırılarak bir park ya da yeşil alan haline dönüştürülebilir. Pistin de bu sayede parkın içinde yer alarak parkın bir parçası haline gelecektir.

Ağaçlandırma için ayrılan özel alanların yeşillendirilebilmesi ve çevreye duyarlı bir hale gelmesi için gereken bütçenin yarış gelirlerinden elde edilebilir ve 'Yeşil' bir İstanbul Park için ilk adımlar atılmış olabilir. Yurt dışında suni bir adanın ve bataklığın üzerinde, çölün ortasında ya da bir kent parkının içinde yer alan pistler olduğuna göre İstanbul Park Pisti de tamamen yeşil bir alan içerisinde yer alarak inşa edildiği yeri itibarıyla öne çıkan bir pist olabilir.

Daha önce bahsettiğimiz Formula 1 tema parkları örneği, Türkiye'de gerçekleştirilirse bunun için en uygun yer, inşa ediliş amacı Formula 1 yarışları olan İstanbul Park pisti arazisi olacaktır. Böylece, rekreasyon açısından yetersiz olan pist, hem daha zengin bir tasarıma sahip olur hem de yarış günlerinin dışına kalan zamanlarda da sık kullanılan bir alan haline gelebilir. F1 tema parkları rekreasyon ve Formula 1'i birarada yorumlayan somut örnekler olarak görünmektedir. Ayrıca bu

sayede pistin isminde bulunan ‘park’ kelimesi de bu şekilde gerçek kimliğini kazanmış olacaktır.

5.6. Sonuç

Daha önce bahsettiğimiz örnekler ve incelemelerden yola çıkacak olursak, İstanbul Park Pisti’nin çevreye ve doğal zenginliklere olan etkisinin olumsuz olduğu sonucuna varabiliriz. Tamamen yeşilcilikten uzak, negatif şekilde doğayı etkileyen pistin bu özelliği, su toplama havzasının içerisinde bulunmasıyla daha da öne çıkmaktadır. Ayrıca yeterli miktarda ağaçlandırma yapılmaması ve alanın mevcut durumunda bulunan bitkilerin hiçbir şekilde koruma altına alınmaması gibi başlıklar varığımız bu sonucu destekleyen unsurlar olarak göze çarpmaktadır.

Formula 1 motorsporlarının en üst noktası ve dünyanın en teknolojik sporu olarak tanımlanıyorsa bu özelliğini bir şekilde doğaya saygılı olarak da kullanabileceğini düşünmek doğru olacaktır.

Yurt dışındaki bazı örneklerde görüldüğü kadarıyla Formula 1 tamamen doğaya zarar veren bir spor dalı değildir. İstenildiğinde yarış pistleri de yeşil alanlar ve potansiyel kullanım alanları haline dönüştürülebilmektedir. Almanya ya da İtalya örneklerinde olduğu gibi yeşilci yaklaşımlarla İstanbul Park, yeşil bir park haline gelebilir.

Sadece doğaya karşı olumsuz etkisi değil, yarış günlerindeki ulaşım problemleri de pist için seçilen alanın doğru olmadığının kanıtıdır. İngiltere’deki Silverstone gibi bazı örneklerde de trafik sorunlarının var olduğunu görebiliyoruz. Fakat Silverstone, F1’in en eski pistlerinden biri olduğu için İstanbul Park’ı daha modern pistlerle karşılaştırmak daha doğru olacaktır. Bahreyn, Çin gibi modern pistler ve bunlara oranla biraz daha eski olan Kanada pistlerine bakacak olursak, bu örneklerin yer seçimleriyle öne çıktığını görmekteyiz. Ayrıca her üç pist de bulundukları yer itibarıyla ulaşım ve trafik gibi sorunlardan arınmış durumda oldukları gözlemlenmektedir.

Üçlü örtüşük formulasyonun modelinin ana başlıklarından biri olan hareketin organizasyonu açısından İstanbul Park’ı incelediğimizde, yarışlara gelen kalabalık seyirci kitlelerinin birtakım ulaşım sorunları olduğunu görmekteyiz. Üstelik yarış

sonrasında da ortaya çıkan trafik sorunu, araç trafiği açısından pistin yetersiz kaldığının bir göstergesidir.

Ulaşım ve trafik sorunlarının önüne, yapılacak yeni yollar, daha fazla otopark alanı gibi alternatif çözümlerle geçebilme olanağımız olsa da, bunların hepsi pistin yeşile olan olumsuz etkisini daha da artıracaktır.

Ayrıca üçlü örtüşük formulasyon içerisinde bulunan kullanımın organizasyonu başlığı da, İstanbul Park'ta neredeyse hiç ele alınmamıştır.

Gerek pist birimlerinin rekreasyonel aktiviteler açısından yeteri kadar zengin olmayışı, gerekse pistin yarış zamanları dışında kullanılmayışı gibi noktaları düşünüldüğünde, İstanbul Park'ın yurt dışındaki örneklerle farkı daha da çok ortaya çıkmaktadır. Yurt dışındaki örneklerin birçoğunda rekreasyonel aktivitelerin pist alanı kullanımını olumlu etkilediğini görmekteyiz.

Japonya'daki Suzuka pistinin sınırları içinde bulunan eğlence parkı gibi aktivitelerin bir benzerinin İstanbul Park Pisti'ne adapte edilmesi, rekreasyonel aktiviteler açısından yetersiz olan pistin biraz olsun zenginleşmesini sağlayacaktır. Ayrıca Avustralya'da bulunan Albert Park Pisti'nde profesyonel golf sahaları yer aldığını görmekteyiz. Pistin, farklı kesimlere hitap etmesi açısından golf gibi açık hava rekreasyonu sayılacak aktivitelerin de pist ile ilişkilendirilmesi olumlu olacaktır. Ayrıca Formula 1 takviminde Türkiye'ye, coğrafi olarak en yakın ülke olan Macaristan'daki Hungaroring'in sınırları içinde bulunan macera parkı, pistin tasarım zenginliği açısından gelişmesini sağlarken, pist alanını farklı kesimlerin kullanımına da açmaktadır. Bir macera parkının oluşturulması, İstanbul Park'ı yarış zamanları dışında da kullanılabilecek potansiyel bir alan haline getirebilir ve yeşil alan olarak zenginleşmesine katkı sağlayabilir.

Az kullanılan alanların bu tip aktivitelerle zenginleştirilmesi, alanın potansiyeli ve çokyönlülüğü bakımından önemli olduğu bir gerçektir.

Farklı aktivitelerin pist tesislerinde yer almayışı, yarış dışı zamanlarda hemen hemen ölü bir alan olması ve zengin bir tasarıma sahip olmaması bu sonucu doğuran unsurlar olarak gösterilebilir.

Çalışma modelimiz üçlü örtüşük formulasyonun son başlığı olan mekânın organizasyonu söz konusu olduğunda İstanbul Park, kendine özgü değerler ve karakteristik özelliklerle öne çıkmaktadır. Fakat kültürün pistler üzerindeki etkisini

düşündüğümüzde İstanbul Park yine oldukça yetersiz özellikte bir pist olarak görünmektedir.

Avrupa’da yer alan çeşitli örneklerde pistlerin hemen hemen hiç boş kalmadığını, yarış olmadığı zamanlarda da oldukça sık kullanılan alanlar olduğunu görmekteyiz. Buna bağlı olarak kültür- motorsporları bilincinin gelişmesinde tema parkları örneğinin yararlı olacağını düşünmek yanlış olmayacaktır. Ayrıca çevreye olan olumsuz etkisi, su toplama havzasının içinde yer alması da yine mekânsal organizasyon adı altında incelenmesi gerekli unsurlardır. Dolayısıyla İstanbul Park’ın olumlu özellikleri olsa da mekânsal organizasyon açısından yetersiz olduğunu söyleyebiliriz.

Sonuç olarak başarılı bir mekân tasarımının üçlü örtüşük formülasyonun üç ana başlığından da optimum sonuç elde etmesi gerekmektedir. İstanbul Park henüz bu özellikleri sunan bir pist değildir fakat ilerleyen zaman zarfında bu konuda gelişme sağlayacağını düşünebiliriz.

İstanbul Park’ın fiziksel olarak yerini değiştirmemiz mümkün olmasa da, pist arazisine yapılacak değişikliklerle yerleşiminin kaymaklanan olumsuz etkilerini azaltmak mümkün olacaktır. İstanbul Park, bu değişikliklerle gerçek bir park kimliğine sahip olup, farklı alanlara hizmet edebilecek potansiyele sahip olabilir.

KAYNAKLAR

- [1] <http://en.wikipedia.org/wiki/Formula1#Circuits>
- [2] http://www.fia.com/resources/documents/911896928__Circuit_Drawing_Format
- [3] <http://blogf1.co.uk/images/Circuits/NorthAmerica/Indianapolis.jpg>
- [4] http://en.wikipedia.org/wiki/Indianapolis_Motor_Speedway
- [5] <http://blogf1.co.uk/images/Circuits/Europe/Hockenheimring.jpg>
- [6] <http://www.hockenheimring-shop.com/Default.aspx?tabid=465>
- [7] <http://www.carkeys.co.uk/features/sport/1143.asp>
- [8] <http://www.hockenheimring-shop.com/Default.aspx?tabid=466&ctl=Photo&mid=991&PhotoID=517>
- [9] <http://www.hockenheimring-shop.com/Default.aspx?tabid=470>
- [10] <http://www.hockenheimring-shop.com/Default.aspx?tabid=508>
- [11] <http://www.hockenheimring-shop.com/Default.aspx?tabid=509>
- [12] <http://www.hockenheimring-shop.com/Default.aspx?tabid=466&ctl=Photo&mid=991&PhotoID=516>
- [13] <http://www.tilke.com/projekte.php?projid=3760-18&imgno=05>
- [14] <http://en.wikipedia.org/wiki/Nurburgring>
- [15] http://www.nuerburgring.de/4_freizeitourismus/erlebnis_welt_nuerburgring
- [16] <http://blogf1.co.uk/images/Circuits/Australasia/AlbertPark.jpg>
- [17] http://www.motorsport.com/photos/select.asp?T=Albert_Park_Circuit&E=Australian_GP&Y=2002
- [18] <http://www.melbourneaustralia.com.au/activities/parksgardens/>
- [19] http://www.parkweb.vic.gov.au/1park_display.cfm?park=38
- [20] <http://www.save-albert-park.org.au/sapweb/SAPGrandPrixIssue.html>
- [21] <http://www.shanemcdonald.org/picture-view.php?id=133>
- [22] <http://blogf1.co.uk/images/Circuits/Asia/Sakhir.jpg>
- [23] <http://www.eurosport.com/home/pages/v4/10/s25/venueIng0spo25ven681.shtml>
- [24] <http://en.wikipedia.org/wiki/Sakhir>
- [25] <http://www.buzzle.com/editorials/3-30-2004-52353.asp>
- [26] http://www.bahraingp.com.bh/en/content/image_library.asp#
- [27] <http://www.f1corporate.com/formula-one-travel/55/1/bahrain-f1-grand-prix.html>
- [28] http://memoiresdestands.hautetfort.com/images/medium_21_bic_areal_shoot5.jpg

- [29] <http://blogf1.co.uk/circuits/south-america>
- [30] http://en.wikipedia.org/wiki/Autodromo_Jose_Carlos_Pace
- [31] <http://blogf1.co.uk/images/Circuits/Asia/Shanghai.jpg>
- [32] <http://www.china.org.cn/english/2002/Oct/46457.htm>
- [33] http://en.wikipedia.org/wiki/Shanghai_International_Circuit
- [34] http://www.eurosport.com/home/pages/v4/l0/s25/venue_lng0_spo25_ven681.shtml
- [35] http://www.tilke.com/html_e/frame2_e.htm
- [36] http://www.icsh.sh.cn/english/content/2005-12/10/content_1405359.htm
- [37] http://www.tilke.com/html_e/frame2_e.htm
- [38] http://www.tilke.com/html_e/frame2_e.htm
- [39] <http://blogf1.co.uk/images/Circuits/Europe/MagnyCours.jpg>
- [40] http://www.magnyf1.com/sports_historique.php?lang=en
- [41] <http://www.gpfrancef1.com/gpf1/photo.php?idp=1473&photo=91&rub=122&p=135>
- [42] <http://blogf1.co.uk/circuits/europe/Silverstone.jpg>
- [43] <http://www.gpracing.net192.com/circuits/1.cfm>
- [44] <http://formula1.about.com/od/formulaonetracks/p/silverstone.htm>
- [45] <http://www.pitpass.com/src/circuits/silverstone.php>
- [46] <http://www.buzzle.com/editorials/12-2-2002-31436.asp>
- [47] <http://news.bbc.co.uk/1/hi/sport/motorsport/723956.stm>
- [48] <http://www.sportsvenue-technology.com/projects/fosters/>
- [48] <http://blogf1.co.uk/circuits/europe/Catalunya.jpg>
- [50] <http://www.circuitcat.com/ingles/circuit/historia.asp>
- [51] <http://www.circuitcat.com/ingles/circuit/index.asp>
- [52] <http://www.circuitcat.com/ingles/productos/alquiler.asp>
- [53] <http://www.circuitcat.com/ingles/circuit/instalaciones.asp>
- [54] <http://www.viking054.com/blog/images/F1/F1Barcelona2.jpg>
- [55] <http://www.flyingnerd.com/wp-content/photos/MonzaSml.jpg>
- [56] <http://www.f1grandprixtrous.com/ital-2006-italy-circuit-maps-racinggrandstands.php>
- [57] <http://atlasf1.autosport.com/2000/jan12/glendenning.html>
- [58] http://www.autodromodimenza.com/eng/festival_sport.aspx
- [59] <http://blogf1.co.uk/circuits/asia/>

- [60] http://en.wikipedia.org/wiki/Suzuka_Circuit
- [61] <http://www.mobilityland.co.jp/english/suzuka/>
- [62] http://www.travelplaces.co.uk/images/renault_pages/suzuka-circuit.jpg
- [63] <http://www.mobilityland.co.jp/english/tama/>
- [64] <http://www.sportcentric.com/vsite/vimagesite/images/jpg/0,11410,4778-0-63085-0-custom131171,00.jpg>
- [65] <http://blogf1.co.uk/images/Circuits/NorthAmerica/CircuitGillesVilleneuve>
- [66] <http://www.f1-pics.com/canada04/montreal.jpg>
- [67] http://www.parcjeandrapeau.com/en/actualites/article.asp?art_type=pr&id=59
- [68] http://www.collectionscanada.ca/05/0533/0533020604_e.html
- [69] http://twinchicane.blogspot.com/2005_10_01_twinchicane_archive.html
- [70] <http://en.wikipedia.org/wiki/Hungaroring>
- [71] http://www.hungaroring.hu/hungaroring_en/hungaroring_sport/history
- [72] <http://en.wikipedia.org/wiki/Hungaroring>
- [73] http://www.hungaroring.hu/tanpalya_en/services
- [74] http://www.hungaroring.hu/versenyzoiskola_en/services/days_4_cars
- [75] <http://blogf1.co.uk/images/Circuits/Asia/Sepang.jpg>
- [76] http://www.sportsvenue-technology.com/projects/sepang_mrc/
- [77] <http://f1-malaysia.com/sepang/sepangcircuit2.html>
- [78] <http://www.malaysiangp.com.my/services.htm>
- [79] <http://www.tilke.com/projekte.php?projid=3400-01&imgno=05>
- [80] <http://www.malaysiasite.nl/circuiteng.htm>
- [81] <http://blogf1.co.uk/circuits/europe/Monaco>
- [82] <http://www3.monaco.mc/monaco/gprix/picts/1998/0522/image30b>
- [83] <http://www3.monaco.mc/monaco/gprix/picts/1998/0522/image36b>
- [84] http://blogf1.co.uk/circuits/europe/San_Marino
- [85] <http://f1grandprixjours.com/san-formula-1-2006-imola-circuit-info-racing-program.php>
- [86] http://en.wikipedia.org/wiki/San_Marino_Grand_Prix
- [87] **Velioğlu, S.**, 1996 Hareketin, Mekânın ve Kullanımın Organizasyonu, *Mimarlık*, **270**, 37-39
- [88] <http://www.arkitera.com/v1/diyalog/selimvelioglu/mimaritasarim.htm>
- [89] <http://blogf1.co.uk/circuits/Asia/Istanbul%20Park.jpg>
- [90] İstanbul Park Pisti, İRB Peyzaj ofisi

- [91] http://www.motorsport.com/photos/select.asp?Y=2005&S=F1&EVisit_at_Istanbul_Otodrom#
- [92] http://www.iski.gov.tr/dosya/yonetmelikler/havza_yonetmeli.pdf
- [93] http://www.firat.edu.tr/cevremuh/ekler/sukirliligi_kontrolyonetmeli.pdf
- [94] http://www.ibb.gov.tr/IBB/DocLib/pdf/birimler/sehir_planlama_mud/omerli_su_toplama_havzasi.pdf
- [95] <http://www.dhkd.org/harita.htm>
- [96] <http://www.dhkd.org/>
- [97] <http://www.izmircevre.gov.tr/default.asp>
- [98] <http://image.haber7.com/haber/40870.jpg>
- [99] http://www.1001kitap.com/Bilim/Metin_Ozbek/dunden_bugune_insan/insan_104kultur_nedir.html
- [100] <http://www.bursadakultur.com/kulturneola.htm>
- [101] http://www.motorcity.ae/formula1/pic_galry.asp
- [102] **Akduran, B.**, 1991. İstanbul'daki turizm potansiyeli olan köylerin İstanbul ili rekreasyonuna etkileri, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [103] **Sevil, H.**, 1991, Yedikule- Yenikapı Bölgesi rekreasyon alanlarının değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

1980 yılında İstanbul’da doğmuştur. İlköğretimini Özel Sezin İlkokulu ve İstek Özel Acıbadem Lisesi’nde tamamlamıştır. Ortaokul ve lise öğrenimi de İstek Özel Acıbadem Lisesi’nde sonlandırıp, 1998’de Yeditepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Peyzaj Mimarlığı bölümüne girmiş ve 2002 yılında bölüm birincisi olarak mezun olmuştur. Aynı yıl İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi’nde Peyzaj Mimarlığı Yüksek Lisans Programına başlamıştır.