

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**DEĞİŞEN ÖLÇEKLER ÜZERİNDEN METROPOL MERKEZLERİYLE
ALT MERKEZLERİNİN ARAYÜZÜNÜN DÖNÜŞÜMÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Naile Begüm PANAYIRCI**

Anabilim Dalı : Mimarlık

Programı : Mimari Tasarım

EYLÜL 2009

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**DEĞİŞEN ÖLÇEKLER ÜZERİNDEN METROPOL MERKEZLERİYLE
ALT MERKEZLERİNİN ARAYÜZÜNÜN DÖNÜŞÜMÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Naile Begüm PANAYIRCI
502071030**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 09 Eylül 2009

Tezin Savunulduğu Tarih : 30 Eylül 2009

**Tez Danışmanı : Y. Doç. Dr. İpek YÜREKLİ
İNCEOĞLU (İTÜ)**

**Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Arzu ERDEM (İTÜ)
Doç. Dr. Bülent TANJU (YTÜ)**

EYLÜL 2009

Aileme,

ÖNSÖZ

Kent ve metropol hakkındaki sorulara cevap bulmaya çalıştığım bu çalışmanın ortaya çıkmasında emeği geçen, bana yol gösteren çok değerli hocam Y. Doç. Dr. İpek Yürekli'ye teşekkürlerimi sunarım. Bu zorlu süreçte benden desteğini esirgemeyen kardeşim Cecam, annem ve babam Aynur ve Meşhut Panayırıcı'ya ve Colin'e teşekkürü bir borç bilirim.

Eylül 2009

Begüm Panayırıcı
Mimar

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xvii
SUMMARY	xix
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı	1
1.2 Tezin Kapsamı.....	1
1.3 Tezin Yöntemi	2
1.4 Tezde Tartışılan Kavramlar	3
2. METROPOLLEŞME SÜRECİ	11
2.1 Kentlerin Süreç İçindeki Durumları	13
2.1.1 Tarım dönemi	14
2.1.2 Endüstri dönemi	20
2.1.3 Bilgi-iletişim-teknoloji odaklı dönem	22
2.1.4 Sürdürülebilir’ dönem	24
2.2 Metropol dinamikleri.....	26
2.2.1 Demografik-nüfus, yoğunluk	26
2.2.1.1 Nüfus büyüklüğü/yoğunluğu.....	26
2.2.1.2 Desantralizasyon ve çevrede büyüme yayılma	27
2.2.1.3 Örgütlenme ve uzmanlaşma	27
2.2.2 Ekonomik dengeler – kapitalizm, rant, gayrimenkul yatırımları	28
2.3 Günümüz Metropollerindeki Durum.....	30
2.3.1 Günümüz metropollerinin karşılaştırılarak değerlendirilmesi	32
2.3.1.1 Günümüz metropollerinin sistemlerin parçası olma durumlarına göre değerlendirilmesi.....	34
2.3.1.2 Günümüz metropollerinin nüfus yoğunluk ilişkilerine göre değerlendirilmesi.....	49
2.3.1.3 Günümüz metropollerinin ulaşım sistemlerine göre değerlendirilmesi.....	62
2.3.1.4 Günümüz metropollerinin merkez- alt merkez ilişkilerine göre değerlendirilmesi.....	84
2.4 Bölümün Sonucu	95
3. METROPOLLERDE DÖNÜŞÜM.....	97
3.1 Süreç İçinde Kentlerdeki Dönüşüm	97

3.1.1 Dönemsel bazda kentsel dönüşümün değerlendirilmesi	98
3.2 Metropollerde Dönüşüm İhtiyacı	102
3.2.1 Metropolleri dönüşüme iten etmenler	104
3.2.1.1 Küreselleşme	104
3.2.1.2 Farklılaşma- Diğer metropollerle yarışma	106
3.2.1.3 Çevre faktörü.....	107
3.2.1.4 Yaşam tarzındaki değişim	119
3.2.1.5 Teknolojik gelişmeler.....	122
3.2.1.6 Merkez niteliklerinin değişmesi	123
3.2.2 Metropollerdeki dönüşümün etkileri.....	124
3.3 Bölümün Sonucu	133
4. NOKTASAL/BÖLGESEL ÖRNEKLER ÜZERİNDEN METROPOLLERDEKİ MERKEZLER VE ALT MERKEZLERİ ARAYÜZÜNÜN DÖNÜŞÜMÜ.....	135
4.1 Seçilen Bölge ve Çevresi.....	135
4.2 Levent ve Çevresindeki Bölgelerin 1950'lerden Günümüze İncelenmesi	137
4.3 Değişimlerin değerlendirilmesi	144
4.3.1 Levent-Etiler bölgesindeki değişimler	144
4.3.2 Büyükdere caddesi üzerindeki değişimler.....	145
4.3.3 Kağıthane ve çevresindeki değişimler.....	158
4.3.4 Çeliktepe, Ortabayır, Telsizler, Gülbahar, Gültepe ve Esentepe çevresindeki değişimler.....	160
4.4 Çeliktepe, Ortabayır, Telsizler, Gülbahar, Gültepe ve Esentepe Bölgesinin Seçilme Nedenleri	163
4.5 Seçilen Bölge İle İlgili Spekülatif Önermeler	164
4.5.1 Öneri 1: Bölgenin yeşil bant olması	167
4.5.2 Öneri 2: Bölgenin tümüyle çok fonksiyonlu kullanımlara dönüşümü	171
4.5.3 Öneri 3: Bölgedeki konut sisteminin dönüşümü	174
4.6 Bölümün Sonucu	178
5. SONUÇ.....	179
KAYNAKLAR.....	185

KISALTMALAR

MIA	: Merkezi İş Alanı
CBD	: Merkezi İş Alanı
IUNC	: Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği
SMA	: Standart Metropoliten Alan
SMSA	: Standart Metropoliten İstatistik Alanı
MSA	: Metropoliten İstatistiksel Alan
PMSA	: Birincil Metropoliten İstatistiksel Alanı
SMÇA	: Standart Metropoliten Çalışma Alanı

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 1.1 : Seçilen Metropollerde Yıllara Göre Nüfusun Dağılımı (URL-22) 49

Çizelge 2.1 : Farklı ulaşım çeşitlerinin enerji kullanımı (Sassi, P., 2006) 111

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Kentlerin Yayılma Durumu (Fundamental Principles of Urban Growth, 2002, sf. 11)	12
Şekil 2.2 : Kentsel Arazi Kullanım Modelleri (Metropolitan Kentin Etki Alanında Kalan Kentlerin Çepherlerindeki Arsaların Dönüşüm Süreci, 2002, sf. 52)	17
Şekil 2.3 : Kentsel bölge modelleriyle ilgili şemalar (Metropolitan Kentin Etki Alanında Kalan Kentlerin Çepherlerindeki Arsaların Dönüşüm Süreci, 2002, sf. 54)	19
Şekil 2.4 : Nüfusu 1 milyondan fazla olan kentler (URL-5, 2009)	33
Şekil 2.5 : Pazarlama, Hukuk, Yönetim Danışmanlığı Bölümleri ve Genel Küresel Hizmetlerin Bağlantısı (Cities, Architecture & Society, sf: 32, 2006)	35
Şekil 2.6 : Dünya Kentlerinin Finans Merkezi Olma, Yaşanabilirlik, Ekonomik Denge, Hukuki ve Politik İskeletine Göre Karşılaştırılması (URL-6).....	36
Şekil 2.7 : 2000 Yılına Ait En Büyük 30 Havaalanı Listesi (Metropolitan World Atlas, sf. 16, 2005)	38
Şekil 2.8 : 2000 Yılına Ait En Büyük 30 Telekom Portalı Listesi (Metropolitan World Atlas, sf 17, 2005)	39
Şekil 2.9 : Uydu Görüntüleri: sol üst; Los Angeles, sağ üst; Hong Kong, sol alt; Londra ve sağ alt; İstanbul (Cities, Architecture & Society, sf: 154, 221, 188; URL-8, 2009)	42
Şekil 2.10 : Los Angeles 1908 ve Günümüz İmajları (URL-9, URL-10, URL-11) ..	43
Şekil 2.11 : Los Angeles ve Bölgeleri (URL-13, 2009)	44
Şekil 2.12 : Hong Kong Silüet (URL-14, 2009)	45
Şekil 2.13 : Hong Kong İdari Bölgeleri Haritası (URL-16)	46
Şekil 2.14 : Londra Silüet (URL-17, 2009)	46
Şekil 2.15 : Londra İdari Bölümler (URL-18, 2008)	47
Şekil 2.16 : İstanbul Genel Görünüş (URL-19; URL20, 2009)	47
Şekil 2.17 : İstanbul İdari Bölümler (URL-21, 2009)	48
Şekil 2.18 : İstanbul Bütünleşik Ağlar (İstanbul Metropolitan Planlama)	49
Şekil 2.19 : Seçilen Metropollerde Tahmini 2009 Nüfus Dağılımları (URL-22).....	50
Şekil 2.20 : Seçilen Metropollerde Ölçüm Yıllarındaki Alansal Değerler	50
Şekil 2.21 : Seçilen Metropollerde Ölçüm Yıllarındaki Yoğunluk Değerleri	50
Şekil 2.22 : Los Angeles, Hong Kong, Londra ve İstanbul'un Google Earth İmajları	52
Şekil 2.23 : Los Angeles, Hong Kong, Londra ve İstanbul'un Dokusunu Yansıtan İmajlar (Cities:Arch.&Soc., 2006; URL-23; URL-24; URL-25, 2009) ..	53
Şekil 2.24 : İstanbul Yıllara Göre Yerleşme Büyüklüğünün Dağılımı (6 th International Space Syntax Symposium, İstanbul, 2007)	60
Şekil 2.25 : Ulaşım Sistemlerinin Karşılaştırılması (Cities, Architecture & Society, sf:7, 2006)	63
Şekil 2.26 : Los Angeles, Hong Kong, Londra ve İstanbul'un Ulaşım Ağı (Google Maps)	64

Şekil 2.27 : Los Angeles Ulaşım, Topoğrafya, Doku Durumu (Google Maps)	65
Şekil 2.28 : Hong Kong Ulaşım, Topoğrafya, Doku Durumu (Google Maps).....	66
Şekil 2.29 : Londra Ulaşım, Topoğrafya, Doku Durumu (Google Maps).....	67
Şekil 2.30 : İstanbul Ulaşım, Topoğrafya, Doku Durumu (Google Maps)	68
Şekil 2.31 : Los Angeles ve Hong Kong Metro Ulaşım Ağı (URL-29; URL 30)	71
Şekil 2.32 : Londra ve İstanbul Metro Ulaşım Ağı (URL-31, URL-32)	72
Şekil 2.33 : Los Angeles Raylı Sistem ve Otobüs Haritası (URL-33, 2009)	73
Şekil 2.34 : Hong Kong Raylı Sistem Haritası (URL-34, 2009)	74
Şekil 2.35 : Londra Raylı Sistem Haritası (URL-35, 2009)	75
Şekil 2.36 : İstanbul Raylı Sistem ve Metro Haritası (URL-36)	76
Şekil 2.37 : Kent içi bağlantı elemanları (Asian Alterity, 2007)	77
Şekil 2.38 : Los Angeles, Hong Kong, Londra, İstanbul Havalimanları (URL-37, URL-38, URL-39; 2009)	79
Şekil 2.39 : Los Angeles ve Hong Kong Limanları (URL-40, URL-41)	80
Şekil 2.40 : Londra Nehir Ulaşımı (URL-42)	81
Şekil 2.41 : İstanbul'daki Limanlar ve Yurtiçi-Yurtdışı İlişkileri (URL-43)	82
Şekil 2.42 : İstanbul'da Yolcu Deniz Ulaşımı (URL-44)	83
Şekil 2.43 : Londra Merkez ve Alt Merkezleri (Kentsel Dönüşüm/Yenileştirme: İngiltere Deneyimi ve Türkiye'deki Beklentiler, 2006)	86
Şekil 2.44 : Gelecek planlarını gösteren İstanbul haritası	94
Şekil 3.1 : Binalar için Yeşil Tasarım Standartlarının Seçimi (URL-54)	112
Şekil 3.2 : Mile End Park-Londra (URL-55)	112
Şekil 3.3 : Buoys Wharf-Doğu Londra (URL-57)	113
Şekil 3.4 : Integer Evi (URL-58)	114
Şekil 3.5 : Bahreyn Dünya Ticaret Merkezi (URL-56)	114
Şekil 3.6 : Light House, Castle House, Pearl River (URL-56)	115
Şekil 3.7 : Dalga Kulesi, Bionic Kule (URL-56)	115
Şekil 3.8 : Solstice on the ParK (URL-56)	116
Şekil 3.9 : Agro Housing, South Beach (URL-56)	116
Şekil 3.10 : Masdar Initiative (URL-56)	117
Şekil 3.11 : Crystal Island (URL-56)	117
Şekil 3.12 : Dongtan (URL-56)	118
Şekil 3.13 : The Gateway Eco City (URL-56)	118
Şekil 3.14 : Los Angeles 2017 (URL-60, 2009)	125
Şekil 3.15 : Londra Yoğunlaştırma ve Fırsat Alanları (Kentsel Dönüşüm/Yenileştirme,2009)	127
Şekil 3.16 : Zaha Hadid-Kartal Dönüşüm Projesi (URL-65, 2009)	132
Şekil 4.1: Seçili Bölge ve Çevresindeki Merkezler	135
Şekil 4.2: Seçilen Bölgedeki Yapılaşmanın Durumu (IMP, 2008)	136
Şekil 4.3: Bölgenin 3 boyutlu modellenmesi (IMP, 2008)	137
Şekil 4.4: Bölgedeki önemli birleştirici akslar	137
Şekil 4.5: Seçili Bölgenin İstanbul Genelindeki Yerleşimi (URL-69, 2009)	141
Şekil 4.6: Levent'in çevresel ilişkileri	142
Şekil 4.7: Levent bölgesinin tarihsel süreçteki durumu (URL-69, 2008)	143
Şekil 4.8: Yakın çevredeki yeni projeler (İlçe belediyeler, Vatan Gazetesi; Servotel Cor., 2008)	146
Şekil 4.9: Bölgenin tarihsel süreç içindeki gelişimi (URL-69, 2008)	147

Şekil 4.10: Günümüzde Büyükdere Caddesi ve çevresindeki durumu (Servotel Cor., 2008)	148
Şekil 4.11: Büyükdere caddesi-iş merkezi kuleleri-bahçeli konutlar (Servotel Cor., 2008)	149
Şekil 4.12: Büyükdere Caddesi üzerindeki projeler (Panayırıcı, B., Servotel Cor., 2008)	150
Şekil 4.13: Büyükdere Caddesi yaya geçişi.....	152
Şekil 4.14: Büyükdere Caddesi yaya/araç akışı.....	153
Şekil 4.15: Levent Çarşı-Metrocity yeraltı ve yerüstü geçişi	156
Şekil 4.16: Büyükdere Caddesi'ndeki seyyar satıcılar	158
Şekil 4.17: Bölgedeki yapılaşma durumu (IMP, 2008)	160
Şekil 4.18: Bölgenin merkeziliyeti	161
Şekil 4.19: Bölgenin mevcut durumu	162
Şekil 4.20: Bölgenin Mevcut Durumu ve Dönüşüm Alanının Superpose Edilmesi	166
Şekil 4.21: Öneri 1: Bölgenin mevcut durumu ve ilk aşamadaki gelişim	170
Şekil 4.22: Öneri 1: Seçilen Bölge için öngörülen dönüşüm.....	171
Şekil 4.23: Öneri 2: Kongre ve Kültür Merkezi Önerisi	173
Şekil 4.24: Öneri 3: Konut sisteminde dönüşüm	176
Şekil 4.25: Tüm öneriler	177
Şekil 5.1: Bölgenin tamamında öngörülen değişim.....	183

DEĞİŞEN ÖLÇEKLER ÜZERİNDEN METROPOL MERKEZLERİYLE ALT MERKEZLERİNİN ARAYÜZÜNÜN DÖNÜŞÜMÜ

ÖZET

Metropol olma durumu içinde yaşadığımız şehri sürekli besleyen, geliştiren ve dönüştüren bir olgudur. Üzerinde bu kadar çok tartışılan bu kavramın ne olduğu kadar neleri etkilediği ve nelerden etkilendiği de önem taşımaktadır. Bu tez kapsamında metropolün etkilendiği dinamiklerin metropolü nasıl etkilediği üzerinde durulmakta; nüfus, yoğunluk, ulaşım ağı, kentsel merkezlerin değişimleri üzerinden İstanbul için muhtemel bir okuma yapılarak kentsel dönüşümün yönü incelenmektedir.

Dönüşümler farklı ölçeklerde ele alınarak farklı kent parçacıklarındaki değişim ortaya konmuştur. Bu değişimlerin neleri tetikleyebilecekleri üzerine öngörüler yapılarak bir okuma gerçekleştirilmiştir. Nüfus, yoğunluk, büyüklük, ulaşım ağı, ekonomik, kültürel, tarih ve globalleşme gibi faktörlerin metropollerin oluşumuna etkisi değerlendirilip, metropollerin oluşum süreci, karakteristikleri ve etki alanları incelenmiştir. Metropollerini dönüştüren dinamiklerin farklı metropollerdeki farklı sonuçları karşılaştırılmıştır. Metropolleşme ve kentsel dinamikler Los Angeles, Londra, Hong Kong ve İstanbul metropollerinin yoğunluk ilişkisi, ulaşım ağı, merkez değişimleri ve büyüme stratejilerine göre karşılaştırması yapılarak farklı coğrafya ve kültürlerle ait metropollerin dönüşümleri sorgulanmıştır. Farklı metropollerdeki kent kullanımı üzerine çıkarımlar, İstanbul metropolünde daha özelleşmiş bir alan üzerinde öngörüler şeklinde ortaya konmuştur.

Seçilen alan olan Levent- Çeliktepe-Ortabayır bölgesi için, çevredeki dönüşümlerin bu bölgeye etkisi incelendi. Bölgenin dönüşümü analiz edilerek gelecek durumu için 3 adet alternatif geliştirilip, bunlar üzerinden muhtemel dönüşümün senaryoları oluşturulmuştur. Bu öngörülerini oluşturmada; bölgenin gereksinimleri ve çevresel veriler ele alınmış, farklı ölçeklerdeki bağlantısı kurulmuş ve kentsel değişime karşı duruşları ortaya konmuştur.

TRANSFORMATION OF METROPOLIS THROUGH THE CHANGES ON THE INTERFACE OF THE CORE CENTERS AND SUB-CENTERS IN MULTI SCALES

SUMMARY

The phenomenon of a metropolis can be explained as an endless changing of the city in terms of growth, renewal/regeneration, sprawl, shrinking etc. Since this particular phenomenon is currently in discussion all over the world, it is significant to examine not only what metropolises are but also what they are affected by or what they have an effect on themselves. In the scope of this thesis, the influence of the dynamics that surround metropolises is the main focal point. The direction of urban transformation is known/read/shown in terms of population, density, transportation network and the change of the core centers of the metropolises. Transformations can be discussed in different scales in order to see the influence on the city particles. An insight has been created into the concept of a metropolis, taking into account predictions showing what might be triggered by the transformations in it. Considering the influence of factors like population, density, size, transportation network, economic, cultural, historical and global factors that emerge in the metropolises; the process of growing metropolises, its characteristics and incidence are examined in detail. The effects for its dynamics differ in metropolises.

The transformation of the different cultures, climate and its dynamics have been questioned in the examples of Los Angeles, London, Hong Kong and İstanbul in terms of density, transportation network, changes of the core centers and their respective growing strategies. The conclusions, drawn from the studies in these world cities, have been narrowed down in İstanbul on a specified area. The impact of urban renewal in Levent district for the selected area: Levent-, Çeliktepe-, Ortabayır-area, is discussed.

The regeneration of the area is being analysed and based on the conclusions, three alternatives that show the future transformation scenarios have been provided. For these predictions, the specific needs of the area and subsequent environmental facts have been evaluated as inputs and are connected with different scales on the metropolis. The attitude of a metropolis towards transformation has been examined in detail.

1. GİRİŞ

1.1 Tezin Amacı

Metropol olma durumu; yaşadığımız kenti sürekli besleyen, geliştiren ve dönüştüren bir olgudur. Metropolleşme ile birlikte değişen, dönüşen, yenilenen kentin dünyadaki ekonomik, ticari, kültürel sistemlerin etkin bir parçası haline gelmesiyle dönüşüme uyum sağlamak bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu tezin amacı; İstanbul metropolündeki dönüşümün diğer metropol kentler üzerinden benzerlik ve karşıtlıklarıyla okunması ve bunun Levent merkez ve alt merkezlerinin arayüzünde somutlaştırılmasıdır.

1.2 Tezin Kapsamı

İstanbul'daki metropol olma durumunu; merkezleşme, sınırlar arası ilişki (merkez ve alt merkez arayüzü) ve ulaşım ağı açısından dünya metropollerleriyle karşılaştırması, Londra ve İstanbul'daki dönüşüm davranışlarının irdelenmesi ve bulgular üzerinden Levent-Çeliktepe-Ortabayır'daki durumunun ele alınmasını kapsamaktadır.

Bu tez ile hedeflenen; üzerinde çok tartışılan metropol kavramının ne olduğundan çok, neyi değiştirdiğinin sorgulanması; metropollerde ele alınan ölçütler olan nüfus, yoğunluk, ulaşım ağı, kentsel merkezlerin değişimleri üzerinden İstanbul için muhtemel bir okuma yapılarak kentsel dönüşümün yönün tayin edilmesidir. Nüfus, yoğunluk, büyüklük, ulaşım ağı, ekonomi, kültür, tarih ve globalleşme gibi faktörlerin metropollerin oluşumunu nasıl etkilediği, metropollerin oluşum süreci, karakteristikleri ve etki alanları araştırılmıştır. Metropoller dönüştüren/değiştiren dinamikler; demografik veriler, gayrimenkul hareketleri, ekonomik etmenler ve sınırların etkisi üzerinden incelenmiştir. Kentleşme ve metropolleşme durumu, kentleşmeyi değiştiren dönüm noktalarına göre incelenmiştir. Kentlerin büyüme methodları ve gelişen metropollerin dönüşüm stratejilerinin, İstanbul metropolüne nasıl etki ettiği ortaya konmuştur. Los Angeles, Londra, Hong Kong ve İstanbul metropollerinin yoğunluk ilişkisi, ulaşım ağı, sistemlerin parçası olma durumları,

merkez değişimleri ve büyüme stratejilerine göre karşılaştırması yapılarak farklı coğrafya ve kültürle ait metropollerin dönüşümleri sorgulanmıştır. Bu üst ölçekten elde edilen tüm kenti etkileyen katalizörlerin İstanbul’da daha büyük bir ölçekteki Levent-Çeliktepe-Ortabayır bölgesinde dönüşüm durumuna etkisi incelenmiştir. Bölgenin dönüşümü analiz edilerek gelecek durumu için 3 adet alternatif geliştirilmiş ve bu alternatiflerin sonuçlarının ne olabileceği hakkında tahminler yürütülmüştür. Bu tahminler üzerinden metropollerdeki dönüşüm üzerine çıkarımlar yapılmıştır.

Araştırma; Levent’teki bölgesel bir duruma odaklandığı kadar, tüm metropole etki eden davranışları da incelemeye çalışmıştır. Bu nedenle metropol ölçeğinde başlayıp noktasal ölçeğe kadar indirilmiştir. Kentteki ana kararlar kentin her noktasını etkilediği gibi, bölgesel hareketler de hem uygulandığı bölgeyi hem çevresini hem de metropolü etkilemekte ve bir devinim hareketine sebebiyet vermektedir. Metrocity örneğinde de görüldüğü gibi, Büyükdere Caddesi ve metro üzerinde yapılmış olmasıyla bir ilk teşkil eden bu binayı; Cevahir, Kanyon vb. alışveriş merkezleri takip etmiştir. Yani bu durum; hem çevresini direkt olarak etkilemesi hem de metro ile oluşturduğu içiçe geçen etkileşim durumu nedeniyle metropolün farklı noktalarından eş süreli ulaşılabilen, farklı türden bir kamusal alan anlayışı meydana getirmesiyle metropolün bir çok yerinde benzer davranışlar gösteren fonksiyon birimlerinin oluşmasına neden olmuştur. Bu şekliyle metropolü dönüştürmüştür. Sonuç olarak, metropollerdeki dönüşümler, dönüşen yerlerin başka bölgeleri ya da durumları tetiklemesiyle birlikte sürekliliğini korur.

1.3 Tezin Yöntemi

Farklı durumların metropollerde bir arada bulunma durumu çerçevesinde, bu farklı durumların süperpoze edilip birbiriyle karşılaştırmasıyla kentlerin büyüme yönleri tayin edilmeye çalışıldı. Kentsel örnekler ve literatür araştırmalarıyla metropollerin durumu ve dönüşümü irdelendi. Öncelikli olarak kentsel terminoloji kapsamında literatür araştırması yapıldı. Metropolleri etkileyen, dönüştüren dinamikler bu bağlamda ele alındı. Seçilen kentlerde nüfus, yoğunluk, ulaşım ağları; limanlar, metro ağı, karayolları, hava yolları ve deniz yolu ulaşımı karşılaştırıldı. Seçilen kentlerden bir tanesi ile İstanbul’daki dönüşümün durumu uygulanan örnekler üzerinde karşılaştırıldı. İstanbul üzerinde seçilen pilot bölge, metropol dinamiklerinde belirtilen başlıklar bakımından karşılaştırılarak bölgenin önemi

ortaya kondu. Metropollerde meydana gelen değişimlerin seçilen alanı nasıl etkilediği imajlarla ve üretilen şemalarla belirtildi. Seçilen alan için önerilen üç alternatif üzerinden gidilerek, bu varsayımlarda bölgenin metropolü nasıl etkileyeceği ve dönüştüreceği üretilen şemalarla belirtildi. Bu elde edilen verilerden merkez-alt merkez etkileşimi irdelenip, metropol üzerindeki yansımaları araştırıldı.

1.4 Tezde Tartışılan Kavramlar

Metropol Tanımı:

Türk Dil Kurumu metropolü; “bir bölgenin veya ülkenin en önemli şehri, ana kent” şeklinde ifade etmiştir.

Lynch (1988)’e göre ise; yüksek hız yapılabilen otoyollar, transit hatları yada havayolları, açık alan yada su ile sınırlandırılmış büyük alanlar, ana alışveriş noktaları, temel topoğrafik özellikler metropol simgesini oluşturur. Bu tanım da yetersiz olmaktadır. Ancak günümüze birbiriyle ilişkileri iyi çözümlenmiş ulaşım ve hizmet ağları şeklinde yansımaktadır (Lynch, K., 1988).

Kent sosyolojisi tanımlarında; ‘belirli bir coğrafyafi, ekonomik, toplumsal, kültürel, yönetsel, siyasal organizasyon ve kontrol sisteminin mekanda odaklaşma noktası’ olan metropolün; karar mekanizmalarının çevresel gelişimi denetlemesi, ülkesel dış dünya ilişkilerinin yayılması gibi fonksiyonları vardır (URL-1, 2009).

Metropoller, çok katmanlı ve kompleks yapının kentleri ele geçirmesiyle birlikte kentin daha geniş kitlelere hitap etmesi olarak da özetlenebilir. Ocakçı (1989)’ya göre, metropolitenleşme hem teknolojik hem de toplumsal birtakım değişimleri barındırır. Kent merkez alanının sınırlarının kentsel-kırsal ara bölgesinde genişleyerek işlevsel bağımlılık kazanan ve işbölümü çerçevesindeki birlikteliklerinin oluşturduğu bir durumdur (Ocakçı, M., 1989; Sazak, Ş., 2002).

François Ascher’in ‘Metapolis Dictionary of Advanced Architecture’da ‘metapolis’ olarak açıkladığı modern metropol ise; süreksiz, heterojen, çoğalmış mekanların ve ilişkilerin oluşturduğu yeni bir çeşit kentsel yığılmanın büyümesiyle meydana gelen, şu ana kadar bildiğimiz metropollerini, farklı bakış açılarını kapsayan ve aşan bir gerçekliktir (Gausa, M., ve diğ., 2003).

Metropolitan Alan Tanımı:

Kent sosyolojisinde belirtildiği üzere, en genel çerçevede nüfusun yoğun olduğu ve ekonomik, sosyal ve yönetim açısından bölgenin merkezi olan merkez kent ve çevre kentlerini kapsar. İdari yönden çok ekonomik ve sosyal açıdan merkezi olma durumundaki metropolitan alanlar, barındırdıkları yoğun nüfus, kamu ve özel sektör iş kollarının mevcudiyeti, eğitim ve sanat merkezi olmasıyla dünyada öne çıkan bir konumdadır (URL-2, 2009). Lynch'e göre; metropolitan alan kullanıcıları tarafından tanımlanan ve planlanan ortamdaki fonksiyonel birimdir (Lynch, K., 1988).

Keleş (2008), ise metropolitan alanı; ekonomik ve toplumsal yaşamın daha çok merkezdeki şehrin etki altında bulunduğu, ortak çıkarlarla ona bağlı olan, sınırlarını doğal koşullardan ve tüze kurallarından çok, günlük işe gidiş gelişlerin belirlediği, sınırları yönetsel sınırlarla her zaman çakışmayan büyük ölçekli şehrsel alan olarak tanımlar (Keleş, R., 1996).

Sazak (2002)'nin belirttiğine göre; İstanbul Metropolitan Alanı 1980 Nazım Planı'nda İstanbul ili ile Kocaeli İli Gebze İlçesi sınırlarını tamamını kapsayan 6600 km² büyüklüğündeki alan, İstanbul Metropolitan Alanı olarak kabul edilmiştir. Ocakçı, İstanbul Metropolitan Alanı, iç çemberi; merkez kent-metropolitan kent olacak şekilde MİA-CBD-Eminönü-Karaköy alanından 15 km yarıçaplı dairenin içi (Bakırköy-Bostancı), dış çemberi de; alt merkezi belirleyen merkezi iş alanından itibaren 15-35 km yarıçaplı daire ile iç çember dairesi arasında kalan alanı (Büyüçekmece-Tuzla), alt merkez dışı saçaklanma alanı da; Çorlu-Çerkezköy olarak belirtmiştir (Ocakçı, M., 1989; Sazak, Ş., 2002).

“ABD’de metropolitan alanı tanımlama çabaları, 1949 yılında ABD Sayım Bürosunun ‘Standart Metropolitan Alan’ (SMA) için bir takım kıstaslar yapmasıyla başlamıştır. Büronun tanımlamasına göre 50 bin nüfuslu en az bir ‘Merkez Kent’i kapsaması gerekir. Mil kareye 150 kişi (60 kişi/km²) yoğunluklu, tarım dışı alanlarda çalışan işçi oranı %70 gibi kriterler konulmuştur. 1959 yılında SMA, Standart Metropolitan İstatistik Alanı (SMSA) haline dönüştürülmüş ve yeniden tanımlanmıştır. Farklılık; 50 bin nüfuslu bir kent yerine, küçüğünün nüfusu en az 15 bin olmak üzere süreklilik gösteren 2 kent kriterindedir. (İşbir, 1980) 1980 yılında ise 50 bin nüfuslu bir metropolitan kent, eğer o yoksa metropolitan alanın nüfusu 100 bin olmalıdır kriteri konulmuştur. 1983 yılında metropolitan alanın ismi

‘Metropolitan İstatistiksel Alan’ (MSA) olmuştur. Metropolitan alanda en az 1 milyon nüfus kriteri konulmuştur. İlave olarak bu alan iki “country” veya iki ile daha fazla birincil metropoliten istatistiksel alana (Primery Metropolitan Statistical Area-PMISA) bölünmüş ise, o zaman ismi ‘Bütünleşik Metropolitan İstatistik Alan’ (Consolidated Metropolitan Statistical Area) olmaktadır. Ayrıca kent-çevre arası telefon konuşmaları, trafik sayımları, kamu taşıt araç sistemleri ve gazete dağıtımı çevre yerleşmelerinin merkez kente entegre olması konusunda göstergeler olarak değerlendirilmiştir. ABD’deki metropoliten alan tanımlamasından daha değişik bir tanımlama İngiltere’de yapılmıştır. İngiltere’de ‘Standart Metropolitan Çalışma Alanı’ (SMÇA)’nın bütün nüfusunun en az 70 bin yada daha fazla olması esas alınmıştır (İşbir, E. G., 1980). Metropolitan alanın nüfus büyüklüğü konusunda araştırmacılar tarafından kullanılan farklı kabuller vardır. Bunlardan Duncan, bir kentin ekonomik olarak metropoliten merkez oluşturabilmesi için nüfusunun 300 000 olması gerektiğini vurgulamıştır. Blumenfeld ve Isenberg, 500 000; Florence ise 1 milyon nüfus büyüklüğünü kabul etmişlerdir. Metropolitan alan ve onun sınırlarını Spreiregen, merkez şehirde motorlu araçlarla 2 saatlik bir zaman dilimi içinde ulaşılan yer olarak tanımlarken bunun 60-100 millik (100-800 km) bir alanı içerdiğini Freidmen ve Miller ise bu alanın merkez şehirden itibaren onun etrafında oluşan 100 millik (180 km) bir alan olduğunu vurgulamaktadırlar. Blumerfeld de 50 mile (90 km) kadar olan alanı SMSA olarak değerlendirirken, 50-70 mil (90-135 km) arasındaki saçak alanını da katmakta ve metropoliten alanın bütünleşik bir yapıda olduğunu belirtmektedir (Berköz, L., 1991; Sazak, Ş., 2002).

Merkezin Tanımı:

Güzelsoy, merkezi; yoğun tarım harici üretim, üst düzey ihtisaslaşmış çeşitli sanayi ve hizmet etkinlikleri, yeni yaratılan iş ve mal türleri olan, hinterlandındaki faaliyetlerin yönetim ve denetiminin yapıldığı, ekonomik, kültürel, politik üretim ve karar merkezi; gündüz nüfus etkinliklerinin, iletişim ve direkt bireysel etkileşimin, karar verme ve değer belirleme işlerinin, alt yapı hizmetlerinin en yoğun; kira, gayrimenkul fiyatları ve vergi gelirlerinin en yüksek olduğu alan şeklinde tanımlamıştır (Güzelsoy, S., 2008).

Göçer ise; kentsel çekim alanındaki nüfusun yaşama fonksiyonlarını oluşturan, ekonomik, kültürel, teknik, yönetsel donatıların toplandığı alanları merkez olarak

tanımlar (Göçer, O., 1974). Bu çekim alanı ile çevresi arasında ekonomik fonksiyonel ve coğrafi birliktelik merkez durumunu oluşturur.

Sazak, merkez kenti; merkezi iş alanları (MIA-CBD), imalat sanayi ile ilgili alanlar, konut alanları ve açık alanlardan oluşan, alt kenti genellikle konut alanları niteliğinde gelişen, imalat sanayinin kentten koparak yerleştiği, kent merkezi sınırlarında ve çevresinde gelişen, kendi bağımsız yönetimleri olabilen ancak kent merkezine bağımlı, sosyal ve ekonomik etki altında kalan, saçaklanma alanını (suburban fringe) ise; kırsal ve kentsel alanı ayıran bir sınır oluşturan son kentsel yayılma, büyümenin ve gelişmenin en çok izlendiği alanlar olarak açıklamıştır (Sazak, Ş., 2002).

Alt Merkez Tanımı:

Merkezi iş alanı dışındaki, genellikle ona bağlı ancak kendi bulunduğu ve yakın çevresine hizmet eden kent mekanları olan alt merkezler; ticaret alanları, toptan ve perakende, idari alanlar ve sosyal donatı alanlarını içerir. Alt merkezler, kolay ulaşılabilen, yüksek nüfus yoğunluklu yerleşimlerde ve konut alanları ile iç içe konumlandırılmıştır (Güzelsoy, S., 2008).

Sistemin Tanımı:

Guallart'ın belirttiği gibi; 20'nci yüzyılın büyük metropollerine karşı, enformasyon toplumu da kentsel sistemler yaratmıştır. Kentlerin yerleşimlerle olan ilişkisi, bilgisayarların ağlarla olan ilişkisine benzer. Sistemler yerel ve küresel olmak üzere 2 şekilde meydana gelir. Bu iki ağ da sistemin çalışması açısından aynı öneme sahiptir. Düğüm noktalarının olmadığı ağ sistemleri, bilgiyi hiçbir yere götürmeyen doğrulara dönüşürler. Bu şekilde bilinmeyen bir çevreden izole edilmiş, sistemin bir parçası olmayan noktalar halini alırlar. Sistemlerin strüktürünün değişmeden çoklu yaklaşmalara izin verdiği, parçanın kalana benzediği, fraktal bir yapısı vardır. En basit toplumsal düğümü insan ya da sistemle etkileşime geçebilecek çipli bir obje olarak ele alınır. Sistemin kentsel düzeni bu bireyin mekandaki, kentteki, ülkedeki, gezegendeki hareketine göre şekillenir.

Farklı toplumları düzenleyen ağ sistemleri, kendine benzer doğası nedeniyle sistemlerin sisteminin yaratılmasına izin verir. Bu yolla, yerel sistemlerin bölgesel organizasyonlarının birleştirilmesi sağlanmakla kalmayıp, bölgesel sistemleri ülkelere ve dünyaya bağlayan intranetlerin oluşturulmasına, benzer ölçeklerdeki

benzer komşu sistemlerin ilişkilendirilmesine imkan verir (Guallart, V., 1998; Gausa, M., 2003).

Kitle İletişiminin Tanımı:

Virilio'nun belirttiği üzere; iletişim araçları ve günlük yaşamın 'hız'ı sürekli mobiliteye ve yeni oluşumlara, biri bitmeden yenisinin başladığı durumlara neden olmaktadır. Meydana gelen olaylar ve dışsal etkilerin kentsel mekanda yarattığı sürekli birikim ve sonsuz şimdi durumu olayları izlenemez, teknolojik gelişimleri de takip edilemez hale getirir. Sonuç olarak ortaya çıkan 'sonsuz, sınırsız, zamansız' yoğunluğa kent, statik yapısı yüzünden, hıza paralel ve bütüncül olarak değişemez. Ancak değişime uğrayan parçaların kontrolsüz ve bilinçsiz dönüşümü, kentsel mekanlardaki insani değerleri yok eder (Virilio, R., 1991).

Şengül; kapitalist toplumlarda kent mekanındaki özgünlüğün, ekonomiye bağlı olduğundan; üretim ve dolaşımın kent üstü ölçeklerde çözülüp, tüketim kentsel alana özgünlük kazandırdığından bahseder (Şengül, H. T., 2001). Bu nedenle de tüketim de bir kitlesel iletişim aracı olarak kullanılmaktadır.

'Küresel iletişim alanının düğüm noktaları olan kentler, yersizleştirilmiş bilgi ve imaj akışının hiperalanında bulunmaktadır'. (Robins, K., 1999) Bu da kentin başlı başına kitlesel iletişimi sağlayan bir veri tabanı olduğunu göstermektedir.

Metropolitan Etki Alanı/Metropol Etki Alanı:

Metropol Etki Alanı; kentin hizmet, ulaşım vb. sektörlerinin ulaştığı tüm alanı kapsamaktadır. Göçer'e göre; kentlerin çeşitli işlevleri için farklı büyüklükte, donatımlarına göre de kademeleşen kentsel etki alanları vardır. Hiyerarşi ise, donatımların meydana getirdiği kademelenmeye paraleldir (Göçer, O., 1974).

Sazak'ın belirttiğine göre; nüfus büyüklüğü, donatıları ve işyerleri gibi etmenlerin etkilediği kentsel kesintisiz ilişki sınırı metropolitan etki alanını belirlemektedir. Bunun yanında, zaman kavramı da metropolitan etki alanı için bir belirleyici olabilir. Hizmetin ulaşma hızına bağlı olarak etki alan sınırlarını düzenlemektedirler. Örneğin; Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, merkez konut üniteleri ile işyerleri arasında dayanılabilir ulaşım süresini 60 dakika olarak kabul etmektedir. Sosyoekonomik bir tanımlamaya göre ise; tarım dışı nüfusun tüm nüfusa oranı %70'in üzerinde olmalıdır. Ak , gelişmiş ülkelerde metropolitan alan ve etki alanı sınırlarının, ulaşım ve haberleşme sistemlerinin gelişmesine paralel bir durum

sergiler. ‘Metropolleşme sürecinin ilk dönemlerinde, kent merkezi ile günlük ilişkilerin işe gidiş gelişlerin kurulabileceği bir erişebilirlik mesafesinde (~16 km) yerleşmek önemli iken, süreç içerisinde ulaşım ve haberleşme sistemlerinin gelişmesi sonucu metropoliten alan sınırları sürekli genişlemiş, 1950’lerde 40-50 km, 1970’lerin sonunda 160 km’lik bir çapa erişmiştir.’ şeklinde belirtir (Ak, İ., 1981). Ankara Nazım Plan Bürosu’nun 15 yıl önce belirtmiş olduğu Metropoliten Etki Alanı sınırı, Ankara çevresinde 70-80 km’lik bir halka şeklindedir (Sazak, Ş., 2002).

Yani metropollerin etki alanları ilerleyen teknoloji ve donatı sistemleriyle birlikte değişmektedir. Hatta günümüzde konut-işyeri mesafesi bile artık önemini yitirmekte, ev-ofislerle birlikte artık böyle bir mesafeden bahsetmeye gerek kalmamaktadır. Ayrıca internetin bu denli yaygınlaşması birçok hizmetin bu kanaldan yapılmasını sağlamıştır. Böylece metropoliten alan için mesafe ve zaman algısı değişmiştir. Ancak her durum için, metropollerde donatıların bulunduğu merkezlerin etki alanları ile iyi işleyen bir sirkülasyonlarının olması gerekmektedir. Aksi taktirde bu ilişki kesintiye uğrar ve sınırlardaki durumlarda farklılaşmalara gidebilir.

Dönüşümün Tanımı:

Dönüşüm; TDK sözlüğünde, “olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum alma, tahavvül, inklap, transformasyon” şeklinde açıklanmıştır (URL-3, 2009).

Dönüşüm, değişim, yenileme gibi kavramlar kentlerdeki bazı durumları ifade etmekte ve çoğu zaman yanlış anlamlarda ya da birbiri yerine kullanılmaktadırlar. Çakır değişim ile dönüşümün farkını; değişimin bir süreci belirttiği, dönüşümün ise değişimle meydana gelen bir olguyu belirtmesi şeklinde açıklar (Çakır, N., 2007). Yenileme ise, Türk Dil Kurumu sözlüğünde; “bir kentin ya da bir yapının belirli bölümlerini yenileştirerek koruma” olarak açıklanır (URL-4, 2009). Bu bakımdan değişim- dönüşüm- yenileme bir döngü içerisinde birbirlerini beslerler. İletişim ve etkileşimin zorunlu sonucu değişim dönüşümü beraberinde getirir. Yenileme ise dönüşmüş alanlarında yapılan değişimin yönünü değiştiren bir uygulamadır. Bu anlamda yenilemeyi aynı şekilde yapılandırma olarak değil ama sorunlu alanı iyileştirme amacıyla yapılan müdahale olarak belirtebiliriz. Keleş, kentsel yenileştirmeyi kentsel bir parça yada tüme yönelik farkındalıkla yapılandırılmış sistemli ve planlı uygulama olarak açıklar (Keleş, R., 2008). Kocabaş; “Yakın zamanlarda; çöküntü girdabına girmiş, yoksul, kalitesiz mahallelerin yenilenmesi

(renewal) ve tarihi dokunun/yerleşim alanlarının korunmasının (conservation), artık çevresel koruma ve iyileştirme ile birlikte ekonomik ve sosyal yenileştirmeyi de kapsayan, kapsamlı kentsel yenileştirme stratejileri bağlamında bütünleşik (integrated) hale getirilmişlerdir. Bu tür yatayda bütünleştirmenin gerekçesi ise, sürekli ve dengeli kentsel yenileştirmenin-kalıcı iyileştirmeler üreten bir sürecin- ancak yenileştirmenin tüm bileşenleri ile ilintili karar ve stratejilerinin eylem programları ile ilişkilendirilmesi sonucu gerçekleştirilebilecek olmasıdır. Bu bağlantılar, bütünün parçaları toplamından daha büyük olduğu durumları yaratmak adına, kentsel yenileştirmenin her bir bileşeni için ‘ek değer’ sağlamayı hedeflemektedir” (Kocabaş, A., 2006).

Kentlerin değişimleri farklı etmenlerden ötürü farklı dönüşümlere sahne olur. Ancak genel olarak tüm dünya kentlerini; küreselleşme, teknolojik gelişmeler, sürdürülebilirlik etkilemektedir. Teknolojik gelişimler, kentsel dönüşümü yakından etkilemektedir. İnternet üzerinden yürütülen toplantılar, alışverişler vb. gibi aktiviteler hem mekansal talebi azaltmış hem de farklı bir zaman boyutunu devreye sokmuştur. Sosyo-ekonomik anlamda teknolojiye değişimin kenti kötü yönde etkilediğinden bahseden Jenks ve Dempsey’e göre, gelişen teknolojinin insan yaşamına etkisi ile birlikte sosyal ve sağlık alanlarındaki yükselen imkanlarla, sosyal ve ekonomik kutuplaşmalar kentsel düğümlenmelere neden olmuştur (Jenks M., Dempsey, N., 2005). Jenks ve Dempsey’in bahsettiğinin tam da aksine teknolojiye gelişimler özellikle sağlık alanında mobilizasyonu ve hızı arttırmış, bu sayede daha fazla hastaya ulaşma imkanı sağlanmıştır. Çok yönlü değişime neden olan küreselleşmeyi ekonomik olarak yaşananlarla ilişkilendiren Thorn’a göre ise, serbest ticaret ve kaybolan sınırlar ulusal ekonomik büyüme için önemlidir (Thorn, D. C., 2004). Çakır; teknolojik ve ekonomik süreçlerle birlikte insanların dünya üzerindeki mobilitelerinin artmasıyla küreselleşmenin kültürel etkisiyle karşılaşıldığından, küresel bilgi ve eğlence akışında yerel kültür farklılıklarının kaybolması ve benzerliklerin artışı standart yeme-içme alışkanlıkları ve eğlence deneyimlerine neden olduğundan bahseder. Teknolojik anlamda küreselleşmeyi ise; internet ve bağıntılı ağların ortaya çıkmasıyla ve dünya üzerinde anında, düşük maliyetli kurulan iletişim ve bilgi paylaşımı ile ilişkilendirir (Çakır, N., 2007). Deneyimlerin standartlaşması dönüşümü bir bakıma zorunlu hale getirmiştir. Artan iletişim ve bilgi paylaşımı da bu süreci hızlandırmaktadır.

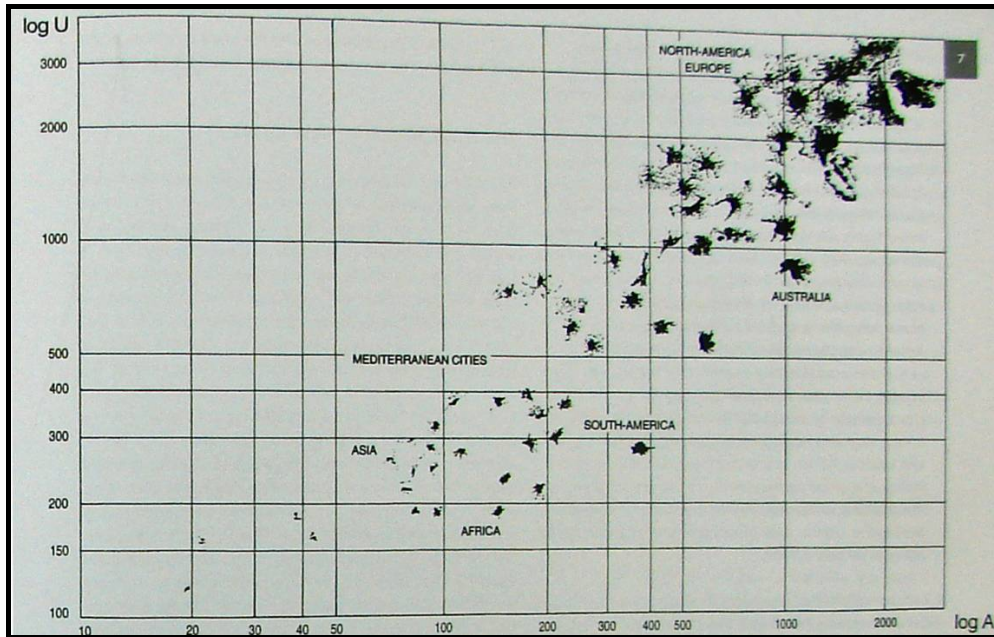
Kentsel dönüşümü, Keleş şu şekilde tanımlar; gecekondu bölgeleri, yüksek yoğunluklu kaçak apartmanların bulunduğu alanlar, doğal yıkım riski yüksek alanlar, kent merkezlerindeki çöküntü alanlarıyla, tarihsel kent çekirdekleri ve ekonomik ömrünü doldurmuş kent parçalarının günün gereksinimlerine yanıt verecek hale dönüştürülmesidir (Keleş, R., 2008).

2. METROPOLLEŞME SÜRECİ

Metropolleşme süreci, bazı kentlerin sahip olduğu potansiyeller neticesinde daha karmaşık bir yapılaşmaya gitmesiyle meydana gelen bir süreçtir. Bu karmaşık yapıyı oluşturan farklı sistemlerin bir arada çalışmaya başlaması, kentin daha geniş bir kullanıcı kitlesine ulaşması, kentsel aktivitenin çeşitlenip artması şeklinde sıralanabilir. Lynch, kentlerin metropolleşmesindeki süreçte oluşturulan organizasyonel strüktürü şu şekilde tanımlar; farklı tekniklerle oluşabilen metropol formasyonunda, ilk durum statik bir hiyerarşiyi tanımlar, seçilen ana bölgenin yan bölgelere, onların da yan bölgeciklere bölünmesiyle oluşur. Başka türlü bir hiyerarşi tanımında ise; bir bölgedeki tek ve öncelikli bir noktaya bağlı birincil noktalara ve onlara bağlı yanal noktalara herhangi bir alandaki bir bölümün odaklanması durumudur. İkinci durumda ise; bir yada birkaç büyük baskın elemana eklenmiş birçok küçük elemanın birlikte oluşturduğu ilişkiyi ifade edilir. Sekans methodunda ise; çevre gene bir bütün olarak değil, birbirleriyle etkileşime girmeyen sekansların toplanması şeklinde belirtilir. Bütün bir doku yaratmak ise aşamalı olarak hissedilen ve sekansların deneyimleriyle geliştirilebilmesiyle mümkün olur (Lynch, K., 1988). Ancak bu durumlar metropol ilişkilerini tanımlamakta yetersiz kalmaktadır. Hiyerarşik sistemde her türlü ilişki tümevarımla kendini oluşturur varsayımından yola çıkacak olursak; her ilişki bir öncekiyle döngüsel ve kavramsal birliktelik içerir. Lynch'in de özeleştirisini yaptığı gibi, metropolün karmaşıklığı ve bağımsız hareketini gözardı ettiği için bu sistem metropolü açıklamakta yetersiz kalır. Diğer sistemde ise; bir omurga olarak belirlenen baskın öğelerin metropolün büyüme hızına eş elemanlarla özdeşleştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca bu baskın elemanlarla bunlarla ilişki kuran diğer herşeyin ilişkisinin eksiksiz belirtilmesi gerekir (Lynch, K., 1988). Böyle bir sistemde, ana omurga ile ilişkiye giren elemanların sayıları, çeşitleri ve durumlarının belirsizliği söz konusu olduğundan bu ilişkilendirme sürekli değişen bir fonksiyonu tanımlar. Bu da metropollerin sürekli değişken ve kaotik olmasını açıklayabilir.

Kentler, tarihi çekirdek ve çevresinde gelişen banliyö alanları ile birleştikçe ortak bir altyapı, ulaşım ve bilgi akış sistemi geliştirmek zorunda kalırlar. Metropoller ise, birden fazla çekirdek ve banliyö alanının genel bir ağ sistemi içinde işlemesiyle meydana gelir. Metropolün geneline bakıldığında farklı sıklıktaki lekelerin bir aradaki ilişkisi metropolü oluşturan büyük ağ göstermektedir. Metropollerin merkezlerindeki yerleşim genel olarak daha yoğun bir dokuda meydana gelirken, sınırlara gidildikçe daha küçük, bağımsız öbekleşmiş parçacıklar halinde yerleşimlerle karşılaşılır. Bu parçaların gelişip birer merkez olmasıyla metropolün devinimi gerçekleşmiş olur. Bu şekilde aslında hem yatayda hem düşeyde bir yayılma durumu oluşur. Fundamental Principles of Urban Growth'ta belirtildiğine göre büyüyen kentler, daha fazla sınır oluştururlar. Kuzey Amerika ve Orta Avrupa'da bu durum büyük yerleşmeler ve parçacıklı sınırlar şeklinde iken; Asya şehirlerinde kompakt ve küçük yerleşimler görülmektedir. Asya'da yoğun dokuda yerleşimler ve kas gücüne dayalı ulaşım yerini Kuzey Amerika ve Orta Avrupa'da düşük yoğunluklu yerleşimler ve motor gücüne dayalı ulaşım bırakmıştır (Humpert K. ve diğ., 2002).

Şekilde görülen yerleşimlerin sınır uzunluklarının alanlarına oranlarını gösteren bir karşılaştırmadır. Amerika ve bazı Avrupa ülkeleri daha büyük değerler alırken, Asya ülkeleri küçük değerlerde, sıkı yerleşim özelliği göstermektedir.



Şekil 2.1 : Kentlerin Yayılma Durumu (Fundamental Principles of

Şekil 2.2 : Urban Growth, 2002, sf. 11)

Kentin yayılmasıyla birlikte, aslında baskın olarak korunan doğal alanlar, parklar, mezarlıklar, spor alanları, su kaynakları gibi özellikle korunan alanlar bile kent dokusu içinde kaybedilmektedir. Bu alanlar bir sonraki “yeşil alan” bölgesi içinde olacak şekilde kentin genişletilen yeni sınırlarına ötelenmektedir (Humpert K. ve diğ., 2002). Bu şekildeki bir öteleme hareketiyle meydana gelen gelişim daha çok yatayda yayılma şeklindedir. Humpert ve diğ. bahsettiği ötelenme ve korunan alanların kent dokusu içinde kaybolması durum özellikle İstanbul üzerinde açıkça görülmektedir. Kentsel kararlar ve politikalarla, kısmen planlı kısmen kendiliğinden meydana gelen ötelemelerle hem kentte büyük değişimler olmuş hem de korunması gereken dokuya özensiz yaklaşımlarla doğal dokuda geri getirilemeyecek tahribat oluşmuştur.

Kentsel büyümenin genelde alanın elverdiği ölçüde yatayda sonrasında yoğunlaşarak ve düşeyde artarak devam ettiği görüşüne karşılık Sazak’ın belirttiğine göre, çevredeki ilk mekansal büyüme ve yayılma hareketinin ya merkez kente bitişik ve yoğun gelişen çevre yerleşmeler şeklinde ya da merkez kent ve çevresi arasındaki ana hatlarda yayılan nüfus ve işgücüyle oluşan yerleşmeler şeklinde oluştuğunu belirtir (Sazak, Ş., 2002). Bu görüşlere karşılık belki de en doğru yaklaşım kentlerin kendi potansiyelleri doğrultusunda farklı şekillerde büyüme gösterdikleri ve bu nedenle kesin bir yargıya varılamayacağı şeklinde olabilir. Bu şekilde kent bazında yaklaşımlarda kentsel deneyimleri göz önünde bulundurmak önemlidir. Metropolleşme süreci tanımlanırken, kentsel doğuş ile başlayan bir süreç içerisinde süregelen belli başlı dönüm noktaları baz alınarak kenti nasıl değiştirdiklerini ortaya koymak, metropollerini anlamak ve gelecek öngörülerini yapmada yardımcı olabilecektir.

2.1 Kentlerin Süreç İçindeki Durumları

Kentleşme süreci yaklaşık olarak 10 000 yıllık bir dönemi kapsamaktadır. Bu dönemdeki kentsel formları dönemsel koşullar ve teknolojik gelişmeler yönlendirmiştir. Humpert ve diğ.’nin belirttiği gibi; ilk şehirleşme, antik kent formunu savunmaya olan ihtiyacına göre oluşturuyordu. Bu da kentin surlarla çevrilmesi ve mümkün olduğunca az açıklıklardan giriş-çıkış sağlanması ve fazla yer kaplayan, gündelik kullanımda çok etkin olmayan mezarlık gibi bazı fonksiyonların surların dışına atılmasına neden oluyor, daha kompakt bir kent dokusuna gidiliyordu.

Zamanla birlikte değişen teknoloji ve savaş teknikleri şehirlerin değişen formunda etkili olmuş, surlar kent için bir sınır oluşturmaya devam etmiş. Ancak daha büyük planlı yayılma stratejileriyle “kendiliğinden büyüyen“ kent ortaya çıkmıştır. Planlı bir strüktürle büyüyen kent, dış sınırların artmasıyla birlikte oluşturulan planlarla organik bir büyüme göstermiştir. Ulaşım sistemlerinin gelişmesiyle birlikte kent duvarları daha da ötelenmiş, yatayda yayılan bir kent örüntüsü oluşmuştur. Savunma kenti, açık kent kavramı zamanla birlikte önem kazanmıştır. Böylelikle mevcut kent dokusuna çevredeki köy vb. yerleşimler de eklenerek kent büyümüştür. şehrin mevcut giriş çıkış noktaları, mevcut yolları korunmuş olmakla birlikte eklenen alanlarla bir kentsel peyzaj alanı oluşturulmuştur (Humpert K. ve diğ., 2002). Bu tip kentleşme, eklemlenerek büyüyen organik dokulu bir kent durumunu tariflemektedir. Kentsel büyüme süreç içinde farklı dönemseller kırımlarla değişerek devam etmiştir. Kentlerin maksimumdaki durumu olarak nitelendirebileceğimiz metropollerini bu dönemseller süreçler içinde irdelemek kentsel gelişimi okumak açısından önemlidir.

2.1.1 Tarım dönemi

Thunnen’in arazi kullanım konusundaki kabulleri tarım dönemindeki kentleşmeye kaynak teşkil eder. Thunnen’in arazi kullanım planına göre; henüz gelişmemiş otoyolların olduğu, 4 tekerlekli araçlarla nakliyelerin yapıldığı bölgelerde tarım ürünlerinin şehre taşınma maliyeti, şehre aynı uzaklıktaki bütün noktalar için aynı olacak şekilde merkezi kuşaklar ve bölgeler sistemi olarak gelişmiştir. Merkez kentin ihtiyaı olan tarım ürünlerinin yetiştirildiği tarımsal alan, inşaat ve yakıt malzemesi ihtiyaı için yetiştirilen orman alanı ve tarım alanları (az yoğun nadasa bırakılan topraklar) şeklinde bölümlenmiştir (Sazak, 2002).

Geleneksel Kent Modelleri; Eş merkezli çemberler Kuramı (1920-30), Dilimler Halinde Gelişme Kuramı (1930-40), ok Merkezli Gelişme Kuramı (1940-50) ile açıklanmıştır. Thunen, banliyölerde arazi kullanımı ile ilgili kent çevresinde eş merkezli kuşaklar ve bölgeler önermiştir. Bu sistemde bir merkez, onu kapsayan ve kentin ihtiyaı olan tarım ürünlerinin yetiştirildiği tarımsal alan, onu kapsayan inşaat ve yakıt malzemesi ihtiyaı için yetiştirilen orman alanı ve hepsini kapsayan az yoğun ya da nadasa bırakılan topraklardan oluşan tarım alanı/ kırsal alan şeklinde bir sistem önerilmektedir. Eş Merkezli emberler Kuramı: “Toprak kullanma alanlarının kent merkezinin çevresinde eş merkezli çemberler şeklinde yer aldığını ileri sürer.

Temel ilke rant yada mevki rantı denilen olgudur. Kentsel toprak piyasadaki yarışma ortamında çeşitli toprak kullanımları merkeze yakınlığının sağlayacağı rant ve bu rant karşılığında ödemeyi göze alabilecekleri fiyatça uygun olarak yerlerini alır ve konumlanabilirler. Buradaki temel ilke, benzer kullanımların genellikle bir arada toplanma eğilimidir.” S.F. Chapin bu kuramı kentin coğrafik, topoğrafik ve iklimsel özelliklerinin bile değiştirmeye yeterli olabileceği, rant ekonomisinin etkili olduğu ileri liberal düzeyde basitleştirilmiş bir şema olarak görür (Sazak, Ş., 2002). Bu kuram günümüzde halen belirleyici bir faktör olan rant ekonomisine dayalı bir sınıflandırma olduğu için geçerlidir. Sazak’ın belirttiği bir diğer kuram; Park ve Burgess Kenti Eş Merkezli Çemberler Kuramı dahilinde kenti, kendi içinde ticari ve endüstriyel merkezden başlayıp, kenar bölgelerde üst ekonomik sınıfın konutları ile sonlanan bölgeler sistemi olarak açıklar (Sazak, Ş., 2002). Eş merkezli çemberler, günümüzde geçerli olmayan bir durumu belirtir. Günümüzdeki kentlerin karmaşık ilişkileri ve buna bağlı olarak değişen yayılma düzenleri Eş Merkezli Çemberler Kuramı’nı geçersiz kılar. Bu kuram endüstri dönemi kentleri için varsayılan kabullerdendir ancak günümüzde sınıflaşmaya dayalı bir kentsel yayılma söz konusu değildir. Sazak’ın belirttiği bir diğer model, Dilimler Kuramı Sektör Modeli; Homer Hoyt tarafından 1939’da geliştirilen modele göre; kentsel arazi kullanımı ana ulaşım aksları ve doğal verilerin direnç göstermediği hatları takip eden, hakim arazi kullanımının genişlemesiyle meydana gelir. Sektörlerin oluşturduğu dokuya uyma eğiliminde rant alanları belirir. Bu alanların bütünü ve birbiriyle olan ilişkisi kent formunu oluşturur (Sazak, Ş., 2002). Bu model doğal bir gelişimi belirten, topoğrafya ile birebir ilişkili bir büyüme olduğunu göstermektedir. Kentsel dinamikler eksik tanımlansa bile, günümüzde geçerliliği mevcuttur. Sazak’ın belirttiği son model, Çok Merkezli Gelişme Modeli; Mc. Kenzie tarafından önerilen C.D. Harris ve E. Ullman (1943-45) tarafından geliştirilen kurama göre; kentsel gelişim tek merkez değil, birçok merkezin ve bunların alt kentlerinin çevresinde oluşur. Çekirdek sayısı ile kent büyüklüğü doğru orantılıdır. Çok merkezli kent oluşumunu aşağıdaki nedenlere bağlamak mümkündür:

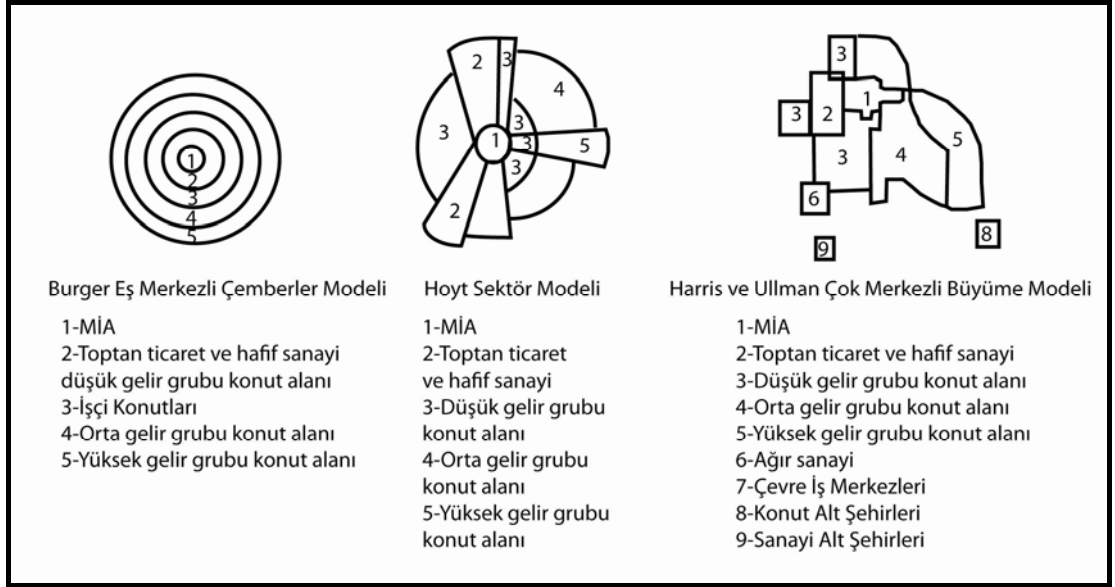
- Farklı sektörlerin birbirleriyle olan durumu; yani fiziksel birliktelik ya da ayrılık durumu,
- Bazı etkinliklerin bir arada olma durumu ekonomik getiri sağlar. Bunu, mali etkileşimli sektörlerin birliktelik eğiliminde olması şeklinde de açıklayabiliriz.

Mesela; ticaret, depolama, sanayi yan kuruluşları, sanayi-sanayi ilişkileri vb. dış ekonomiler yaratan ilişkiler gibi. Tüm bunlar rantı ödeyebilme koşulları ile bir arada bulunmaktadır.

- “Birbirlerine hiç bir belirli yakınlığı olmayan ama ortaya çıkardıkları trafik nedeniyle, gerektirdikleri geniş demir yolu ve kamyon yükleme-boşaltma tesisleri vb. gibi başka çeşit kullanımlar için uygun olmayan merkezlerin ortaya çıkması”,
- “Merkezleşme süresi içerisinde fonksiyonları kendine çekme veya itme etkisi olan yüksek rant veya toprak maliyetlerinin ortaya çıkması” şeklinde sıralanabilir.

Söz konusu modelleri değerlendirecek; çoklu merkezliliği; fiziksel birliktelik ya da ayrılık, ekonomik birliktelik, meydana gelen artık üretim/ulaştırma depolama alanları, merkez oluşumuyla ortaya çıkan rantsal alanlar oluşturmaktadır. Rant, piyasa mekanizması içerisinde ortaya çıkan bir olgu olduğu için bu sistemin hakim olduğu her ülkede dolayısıyla Türkiye’de de benzer özellikler gösterir. Sazak’ın da belirttiği gibi; rant olgunun mekana yansımada, o toplumun sosyo-ekonomik yapısı nedeniyle farklılıklar görülür. Rantsal kuramlar planlamanın olmadığı mekanın eğiliminin tamamen piyasa sürecine bırakıldığı bir ortamlarda o toplumlar için geçerli olmaktadır (Sazak, Ş., 2002).

Bununla birlikte, bahsedilen modeller bir süreç içerisinde kentsel kabullerdeki değişiklikleri göstermektedir. Bu açıdan yaklaştığımızda metropol oluşumlarının değişen/ algısının farklılaştığı durumları gözlemlemek de mümkündür. Burger’in belirttiği eş merkezli model ile Harris ve Ullman’ın çok merkezli modeli arasında hem merkez kavramı hem de merkez ve çevresi arasındaki ilişkiler bakımından büyük farklar bulunur. Burger’in hiyerarşik düzeni Hoyt’un Sektör Modeli ile bir kademe bozulup, çeşitlendirilmiş olsa da, bu model de günümüz metropollerini açıklamada yetersiz kalmaktadır. Harris ve Ullman’ın Çok Merkezli Büyüme Modeline göre ise, arazi kullanımının dağılımı ilişkiler ağı olarak gerçekçi olsa da, tek gelişmiş merkez ve çevredeki alt şehirler durumu günümüz metropollerinin hepsi için genel geçer bir durum değildir. Bu model, daha çok tarımdan sanayiye doğru geçişteki kentler için geçerliliğini koruduğunu söyleyebiliriz. Ancak özellikle günümüz metropollerini açıklamakta yetersiz kalmaktadır.



Şekil 2.3 : Kentsel Arazi Kullanım Modelleri (Metropolitan Kentin Etki Alanında Kalan Kentlerin Çepherlerindeki Arsaların Dönüşüm Süreci, 2002, sf. 52)

Kentsel arazi kullanımlarının yanı sıra, kentsel büyüme yöntemleri de metropollerdeki gelişimi açıklayabilmek adına gereklidir. “Kentsel bölge/büyüme modelleri farklı şekillerde tanımlanmıştır. Thunen’a göre; tarımsal bölgenin büyük bir kent olan merkezi vardır. Etki alanı da gelişmemiş bölgelere dek uzar. Bu etki alanı bir çemberdir ve pazar yeri rolü oynar. Lenort, 1950’de kentsel bölgenin yerleşmelerin dokusal benzerliğinden çok fonksiyonel ilişkilerine göre birlikteliklerini değerlendirir. Büyük kentin kentsel bölgesi heterojen bir dokuya sahiptir ve sınırlar sosyo-ekonomik, planlama ve teknik yönden uyuşan toplulukları kapsar. Model, büyüklüğü farketmeksizin, bir kentin tek başına değil, genellikle kentsel bölgesi içindeki yerleşmelerle birlikte yaşamasının zorunlu olduğu tezini savunur” (Lenort, N. J., 1961; Sazak, Ş., 2002). Bu durum tarım dönemindeki kent oluşumunu belirleyen parametreleri gösterir. Gene Sazak’ın belirttiği gibi; Müller-Ibold’a göre merkez, fonksiyonel ilişkilerin görüldüğü yerdir ve kentsel bölge; kentleşmiş kısım, yakın etki alanı, uzak etki alanı olarak gruplanabilir. Kentsel bölgenin büyüklüğünü çalışma yerleri ve bunun kuşak nüfusla bağlantıları belirler. Ancak tek kutuplu kentler (başkentler vb) ve çok merkezli kentsel bölgeler de istisna olacak şekilde, kentlerdeki hem merkezi yönelmeye hem de ekonomik dokuya aynı önemi vermiştir. Boustedt için kentsel bölge yani ‘büyük kentlerin ekonomik ve sosyal ilişkileri olan yerleşmeler mekanı’ merkez, kentleşmiş bölge ve kenar bölgeden oluşur. Sınırlandırma kriterleri; yoğunluk (kişi/m²), ekonomik strüktür, merkeze çalışmaya gelenlerin çalışan nüfusun tümüne oranı, tarım dışı sektörlerde

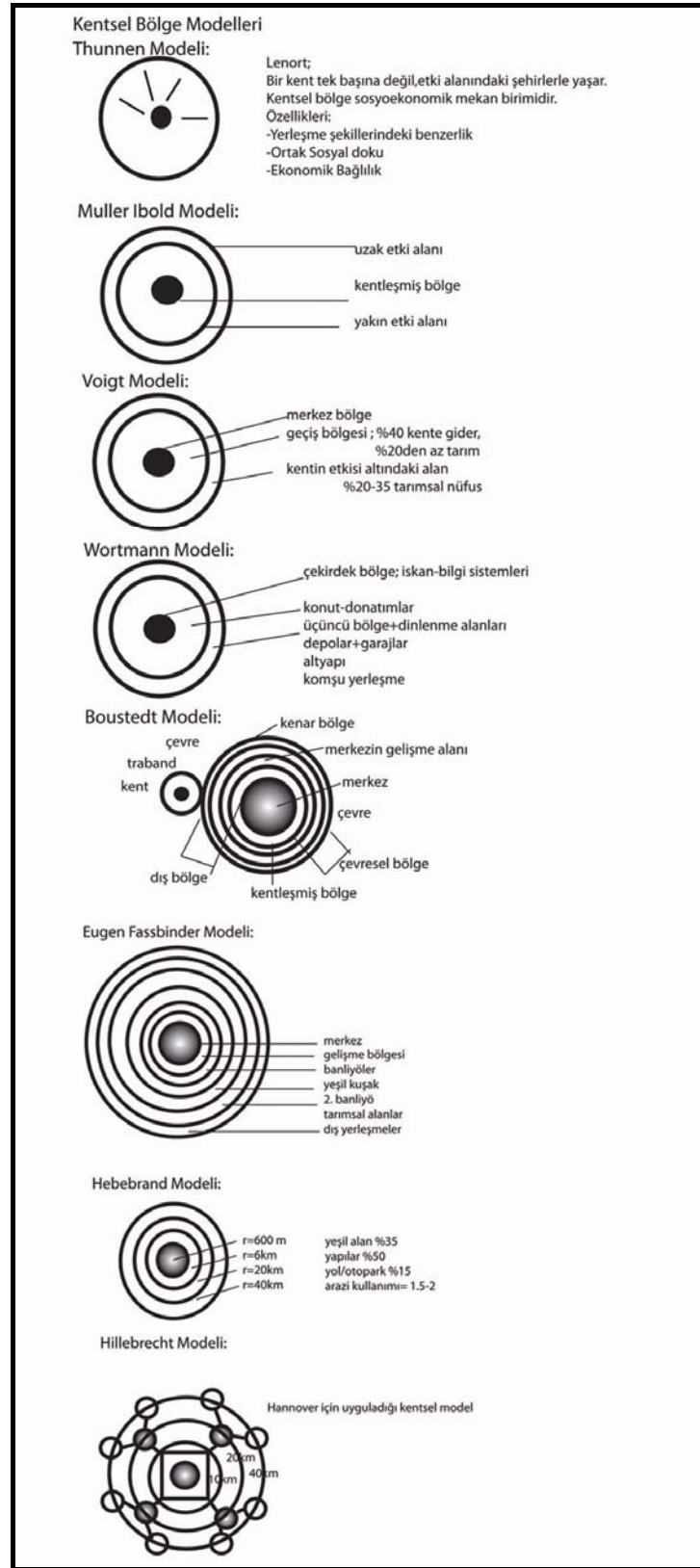
alışan nüfusun tüm çalışan nüfusa oranı olarak belirtilebilir. Eugen G. Fassbinder 1893'te Viyana için yaptığı nazım planında;

- iç şehir
- kentin gelişme ringi
- banliyöler bölgesi
- yeşil kuşak
- ikinci banliyöler bölgesi
- tarımsal sahalar kuşağı
- dış yerleşmeler kuşağı şeklinde sınırlamalar yapmıştır.

Voigt, merkezin dışındaki kentsel bölgeyi 2'ye böler; nüfusun %20'den azının tarımla uğraştığı, %40'tan fazlasının kentte çalıştığı geçiş bölgesi ve nüfusun % 20-35'ini tarımsal nüfusun, %20-35'inin kentte çalışanların oluşturduğu kentin etki alanındaki bölge. Prof. Wortmann kentsel bölgeyi; çalışan nüfusun çoğunluğunun ve yönetim, ticaret, sağlık, teknik vb kuruluşların bulunduğu çekirdek bölge olan merkez, kentsel donatımlarla konutların bulunduğu iskan bölgeleri ve tarımsal sahalar, dinlenme yerleri, kamu taşıt araçları garajları, çeşitl depolar, şehri besleyen bazı alt yapı kuruluşları ve komşu yerleşmelerin bulunduğu bölge olmak üzere 3 kısıma ayırmıştır. W. Hebebrand ve R. Hillebrecht zaman ve uzaklık ölçütleriyle kentsel bir model oluşturmuşlardır. Kentsel bölgelerde gerekli ortak özellikleri; sosyo-ekonomik dokudaki benzerlikler, çalışan nüfus ve hareketindeki benzerlikler, ulaşım şebekesinin kazandırdığı olanaklar şeklinde belirtilebilir (Sazak, Ş., 2002).

- Thunen
- Moller-Leold
- Voigt
- Wortmann
- Boustedt
- Eugen Fassbinder
- Hebebrand

- Hillbrecht



Şekil 2.4 : Kentsel bölge modelleriyle ilgili şemalar (Metropolitan Kentin Etki Alanında Kalan Kentlerin Çepherlerindeki Arsaların Dönüşüm Süreci, 2002, sf. 54)

Belirtilen kentsel bölge modellerinde hepsinin bir merkez çevresinde gelişen halkasal yayılımlar şeklinde bir büyüme tanımladıklarını söyleyebiliriz. Burada merkez olarak tanımladıkları, tarımsal üretim mallarının satıldığı, ticaretin olduğu bir merkezdir. Bu merkez çevresinde tarım-yeşil alan ve yerleşimler şeklinde genişleme bölgeleri görülür. Bu dönemde metropol olgusunu belirleyen de bu merkezlerin üstlediği rollerdi. Thorns; “Bazı köylerin kentsel ölçeğe yaklaşmak amacıyla yeterince büyümesi için, sanat eserleri ve materyallerle ticaret yapabilmeli ve su kontrolü, toprak yönetimi, depolama, taşıma, kalıcı ev yapımı ve yiyecek teknolojileriyle gelişmeliydi. Ardından imparatorluğun gelişimine bağlı olarak kentler oluşturulmuştur. Örneğin Bizans İmparatorluğu’nda olduğu gibi, ancak imparatorluğun çöküşüyle bu kentlerin çoğu yok oldu. Ortaçağ zamanında özellikle Avrupa’da yaygın olan şehir devletler, ticaret, tarımsal üretim ve el sanatlarıyla uğraşıyordu. Kapitalizm öncesinde, toprağa dayalı üretim ve ticaret büyüyen şehirleri belirledi. Bunlardan en önemlileri; Londra, Amsterdam, Antwerp, Cenova, Lizbon ve Venedik’ti” (Davis, 1973; Thorns, D.C., 2004). Davis’in alıntılardığı bu açıklamalarda altı çizilmesi gereken üretim ve ticaretin, o dönem metropollerini belirlemesidir. Bu durumda, o dönem metropolleri; hiyerarşik bir sınıflandırmaya girmeyen, önemli fonksiyonların merkezde çözümlendiği, üretim ve ticarete bir önem teşkil eden kentlerdir.

2.1.2 Endüstri dönemi

Tarım dönemi; yerleşik hayat ve kentleşmenin başlangıcı iken, endüstri dönemi artık belirli bir kentsel düzen üzerine makineleşmenin getirdiği durumların yeniden kentleşme adı altında entegre olmasıdır. Sennett, 19. yüzyılda, sanayi kapitalizminin gelişmesiyle Avrupa’nın büyük kentlerinde hızla açılan fabrikalar yüzünden, kırsal kesimdeki iş gücünün köylerden kentlere doğru kaydığından bahseder. Bu durumda, kentlerdeki mevcut yerleşim ve altyapı, yeni gelen kitlelere hizmette yetersiz kalınca, kent dışında yerleşim birimleri oluşmuştur. Böylelikle, kent merkezlerindeki kamusal mekanlar burjuva grubunun kullanım alanı olmuş, kent çepherlerinde bulunan yerleşim bölgelerindeki işçi sınıfı ise, bir mahalleden ötekine ya da bir yerleşim biriminden diğerine geçerek sosyalleşmeyi sağlamıştır. Mahalleler arası bu geçişler de genellikle alışveriş gibi gündelik ihtiyaçların karşılanması amacıyla yapılır hale gelmiştir (Sennett, 1996; Göçer, 1974). Endüstri dönemiyle birlikte kent merkezlerinin yoğunluğu artmıştır. Thorns’un da bahsettiği gibi, kentin yeni fiziksel

yapısı dar sokaklar, kalabalık, apartman şeklinde oluşan kentsel konutlar şeklinde olup, endüstriyel enerji kaynağı ve konutlardaki ısınma olarak karbondioksit açığa çıkaran yakıtlar hava kirliliğine neden oldu. 19. yüzyılın sonuna doğru kent yapısının şekillenmesinde; artan reel ücretlerle işçilerin yoksul mahallelerden kurtulması, gelişen ulaşırma sistemiyle uzun mesafelerde de hizmet verilmeye başlanması, demiryolu sistemiyle taşımacılığın geliştirilmesi gibi etkili olurken, 20. yüzyılda elektrikli tramvaylar, otobüsler ve özel arabaların gelişiyile mekansal düzen değışti, kentsel yayılma başladı, banliyöleşmeyle birlikte mülkiyete geçiş ve konut sahipliliğı önem kazandı (Thorns, D. C., 2004). Endüstriyel dönemle birlikte ulaşım ve taşımacılıktaki gelişimler kentsel yayılmayı teşvik etmiş ve kent kullanıcıları kent merkezinden uzaklaşmıştır. Toplu taşıma ve özel arabaların artışıyla kamusal mekan sadece kent merkezinde değil, tüm kent çevresine dağılmıştır. Bocock 'a göre; bu dönemden sonra toplumsal sınıflar arasındaki duvarların alçalması ve kentlerin kozmopolitleşen yapısıyla kamusal ilişkiler farklılaşmış, kentsel yaşamın deneyim ve dürtü çeşitliliğinde, 'başkaları' ile artan bir iş bölümünün gerektirdiğı bir düzenin sağlanabilmesi için gerekli para alışverişi ve insanın araçlaştırılması üzerine kurulmuş, başka bir ilişki seçeneğine çok da fazla yer vermemiştir (Bocock, R., 1997). Küreselleşme ve kapitalizmin gündelik yaşama kadar kontrollü bir hal alması Bocock'un belirttiğı farklılaşmaları getirmiştir. Ancak bu durum gündelik yaşam pratiğini altüst eden bir farklılaşmadan çok tüketimi arttıran bir sosyalleşme şeklinde olduğu söylenebilir. Endüstri dönemiyle birlikte hem kentlerin küreselleşmesi hem de artan tüketim furyasıyla kentlerde de dönüşümler hız kazanmıştır.

Metropollerdeki gelişim/değişimi; metropolün kent merkezleri, alt merkezleri ve ikisi arasında kalan arayüzlerinde değışen ilişkiler şeklinde açıklanabilir. Sazak, metropollerde merkezlerin uzmanlaşmış dallarda dünya ile yarışan bir konuma doğru ilerlemek amacıyla iken, alt merkezlerin de mevcut sektörleriyle uzmanlaşma hedefinde olduğunu, bunların arayüzünde ise meydana gelebilecek durumun, çevresel koşullara ve yönetsel kararlara bağılı olarak değıştiğini vurgular. 'Gelişmekte olan ülkelerde çoğunlukla içsel ekonominin mantığı yerine, dışsal ekonomik güçlerin yönlendiriciliğı söz konusudur. Kentleşmenin hızı çok yüksektir. Metropoliten kente göçen nüfus ve doğal nüfus artışının hızını kentsel sunumlar karşılayamadığı için mekanda; kabaca tarihi çekirdek, yeni oluşum alanları (yeni kent merkezi, alt merkezler, uydu kentler, sanayi alanları, OSB, alışveriş merkezleri

gibi kentsel alanlar) ve gecekondu alanları-izinsiz yerleşme alanları olmak üzere üçlü bir yapı gözlenir' (Sazak, Ş., 2002). Bu durum özellikle endüstriyel kentler ve bilgi-iletişim-teknoloji odaklı kentlere geçişteki kentlerde görülen bir durumdur.

Massey'e göre endüstriyel kentte, artan üretim fabrikalarına iş gücü için kente getirilen işçiler, aynı zamanda yeni malların da tüketicisi haline getirildi. Kapitalist sistem geliştikçe, meydana gelen hem yerel hem mekansal düzenlemeler, bazı kentlerin büyümesine bazılarının çöküşüne neden oldu. Serbest sermaye ve daha yeni ve ucuz piyasalara kayan üretim, endüstriyel gelişimin ilk dönem kentlerini sanayisizleştirdi. Zukin'e göre, marksistler 20. yüzyıldaki kent yapısı ve dağınık şeklini mal üretim ihtiyacına bağlar. Bireysel tüketiciyi oluşturmak, konut, beyaz eşya, araba, yol talebini arttırmak, tüketimi teşvik etmek ve tüketim alanlarını arttırmak için banliyöleri genişletmeyi ideal çözüm olarak gördüler (Zukin S.; Thorns, D. C., 2004). Bu durum günümüzde de devam eden bir metalaşmayı getirmiştir.

Sonuç olarak, endüstri dönemi kentleri ve metropolleri için; önce kent merkezlerinin yoğunlaşmasıyla başlayan süreç, ardından alt merkezler şeklinde yayılmacı bir durum izlemiş ve artan üretim ve ticaretle birlikte küreselleşmenin yaygınlaştığı bir hal almıştır. Seri üretim ve hızlı tüketim mottolarıyla, kentsel ve yapı durumlarıyla ilgili standartlaşmanın yüksek mertebede görüldüğü bir dönem tariflenmiştir.

2.1.3 Bilgi-iletişim-teknoloji odaklı dönem

Teknolojik gelişimlerin tetiklediği bilgi akışının en önemli araç haline geldiği, iletişimin de bu kanallar üzerinden yürütüldüğü bu dönem; internetin keşfi ile başlayıp halen de etkisi gösteren bir süreç olarak tanımlanabilir. Internetin, bilgi akışını hızlandırması ve iletişimi çeşitlendirmesiyle birlikte uzaklık algısı değişime uğramış, tarımsal ürünlerin taşınma ve dağıtım uzaklıkları baz alınarak oluşturulan metropol tanımları geçerliliğini yitirmiştir. Bilgi akışı için teknolojik gelişimler ve internet hızı, mal akışı içinse; teknolojik ekipmanlar, ulaşım sistemleri, araçları ve alt yapısı önemli rol oynamıştır. Bu da metropolü; uluslararası ulaştırma ağlarının bir parçası olabilecek kapasite ve altyapıya sahip, tüm dünya iletişim ağının bir parçası olabilen, telematik sistemleri kentsel kullanıma uydurabilmiş ve bu anlamda sınırları kaybolmuş kentler haline getirmiştir.

Küreselleşme tüm hızıyla devam ederken, bu dönemde ek olarak fiziksel olmayan ağlarla da yayılmaya devam etmiştir. Bu da kullanıcılara hareket özgürlüğü getirmiştir. Etkileşimlerini aynı mekan içinde olmadan da gerçekleştirebilen kullanıcılar, tüm dünyadaki iletişim ağının bir parçası olmuşlardır. Aynı zamanda bu gelişmeler, kişileri hem özgürleştirirken hem de yerelleştirmiştir diyebiliriz. Merkezde bulunma zorunluluğu ortadan kalkan kent kullanıcıları, teknolojinin takip ettiği herhangi bir noktaya yerleşebilmektedir. Bu hareketli olma durumu yersizleşme olgusunu da pekiştirmektedir. Bir anda kentin herhangi bir noktası bilgi iletişiminin yoğunlaştığı bir alan olabilmektedir. Caronia'nın da belirttiği gibi, zaman ve mekanın değişip, birden tek bir şey önem kazanmakta; dijital ağlar üzerinde etkileşime girdiğimizde farklı bir zaman diliminde insanlarla sürekli olarak değişim yapıyor, birbirine gittikçe daha fazla bağlanan toplumlarda sürekli ve hızlanarak büyüyen bilgi akışına gömülüyoruz (Caronia L., 2007). Bu bilgi akışıyla üç boyutlu gerçeklik kavramıyla yönlendirilmiş çevreler oluşturulmaya başlanmıştır. Haddon'un da belirttiği gibi; teknolojik değişimler ve internet/kablosuz ağ teknolojisi ilgi alanı ve heyecan yaratır, bazen beklentileri paylaşırlar. Medya, teknolojilerin bulunduğu ve bu teknolojilerin yeni gösterimlerini gösteren yönlendirici bir çevre gibi davranabilir. Bu durum iletişim ağlarının kentin bir arayüzü haline geldiğini göstermektedir.

Kentlerde meydana gelen bu değişimler kamusal alan kavramını etkilemiş, ayrıca kentte fiziksel değişimleri de beraberinde getirmiştir. Caronia, kamusal alandaki değişimi şu şekilde açıklar; geleneksel toplumlarda kamusal alan özel alandan kolayca ayrılabilir. Kamusal alanda; tanımsız, temel ve görev-bağlı resmi ve sosyal roller etkili olurken, kişisel ve samimi ilişkilerin önemli değildir. Bunlar özel alan sınırlarına girer. Tam tersine birleştirici toplumlarda hem özel hem de kamusal alanın birbiri içine girdiği, bazen çakıştığı görülür. Fiziksel kamusal alan buluşma ve bilgi alışverişinin yapıldığı alan olma özelliğinin bir kısmını kaybeder ve sirkülasyon ve görünürlük gereklerini sağlar (Caronia L., 2007). Kentteki fiziksel değişimler de teknolojik gelişimlere paralel olarak araçların değişimi, kent yaşantısını kolaylaştırıcı çözümlere yönelme, çoklu fonksiyonluluk gibi sıralanabilir. Brower ve diğ. ise, kentteki değişimi şöyle belirtir; kent belirgin biçimde sınırlandırılabilen mekansal birim olmaktan çıkıp, maddi strüktür yerine aktivitelerin bütününe kapsayan kentsel sahaya dönüştü. Çağdaş kentsel deneyim cep telefonu ile muhteşem bir biçimde

sembolleştirilebilir; cep telefonunuzun çalıştığı her yer kent, diğer yerler ise kent dışıdır (Brower, J. ve diğ., 2002). Bu örnekleme, kentlerin birbirleriyle sadece fiziksel (ticaret, ulaşım vb.) ilişkiler kurmadığını da göstermektedir. Caronia; yeni teknolojilerin gerçekliğinin; ayırıcı fiziksel mesafeye rağmen sürekli temas sağlayabilmesine bağlar. Yeni teknolojiler, coğrafik sınırların kaybolduğu etkisini verirler (Caronia L., 2007). Bu durum da küreselleşmenin etkisinin daha da çok hissedilmesine neden olur. Thorns'un da bahsettiği gibi, yapısal ve form olarak farklılaşan kent, yeni iş dallarının da ortaya çıkışıyla, sanayi kentlerinde mekansal düzenlemelere gitmiş, endüstri döneminin bel kemiği olan üretim yavaşlamış, yerine bilgi ve boş zaman odaklı etkinlikler, eğlence ve turizm gelmiştir. Tüketim, ekonomik, politik ve sosyal hayatın dinamiği olmuştur (Thorns, D. C., 2004). Aslında üretimin yavaşlaması doğru bir açılım değildir, üretim yavaşlamamış sadece farklılaşmış ve bilgi üretimi, kordinasyon önem kazanmıştır. Bilgi, eğlence ve turizm odaklı yaşamlar sunulmaya başlanmıştır.

Sonuç olarak; gelişen teknoloji bilgi ve iletişim odaklı bir dönemi tetiklemiştir. Bunun sonucunda ise, mobilite, yersizlik, sınırların kaybolması gibi olgular ortaya çıkmıştır. Teknolojik gelişimler ve iletişimin gelişmesi kent yaşamını hızlandırmıştır.

2.1.4 Sürdürülebilir' dönem

Günümüzde tüketimin hat safhaya gelmesi ve sınırlı olan doğal kaynakların tükenmeye başlamasıyla birlikte kentler acil önemlerle sürdürülebilir döneme geçiş yapmışlardır. Ittelson, sürdürülebilirliği; bugünkü insan-doğa ilişkisine hakim olan bilimsel görüşü iyimserlik ile ekolojik denge olarak özetler (Kural, N., 2007). Küresel iklim değişikliklerinin neden olduğu değişen dengeler ve kısıtlı doğal kaynaklar; kentleri minimum enerji harcama, yenilenebilir enerji kaynaklarını maksimum fayda ile kullanma, petrol kullanımlı araçların kullanımının azaltılması, toplu taşımacılığa yönelim gibi ekolojik dengeyi korumaya yönelik önlemler almaya zorlamaktadır. Ayrıca ekolojik binaların yapımının artması, geri dönüşümlü malzemelerin kullanımının artması, atık malzemelerin yeniden dönüşümü, yeşil örtünün binaları kaplaması gibi uygulamaların sayıları giderek artmaktadır. LEED gibi sertifika sistemlerinin giderek yaygınlaşması da kentlerin bu sürdürülebilirlik sürecine uyum sağlamaya başladığının bir kanıtıdır. Bu dönemle birlikte artık yapılaşmada daha sıkı kurallar getirilmiş, kullanılan malzemelerde geri dönüşümün

sağlanabilmesi ve geri dönüşümlü malzemelerin yapıda kullanılması yaygınlaştırılmaya çalışılmıştır. Bu dönemle birlikte sürdürülebilirlik tasarım aşamasında devreye girmeye başlamıştır. Bu durum sadece binalarla sınırlandırılmayıp, sürdürülebilir kent tasarımları hedeflenmiştir.

Sürdürülebilirlik, kentler ve metropoller açısından her durumda dengeyi yakalamak olarak da görülebilir. Lim, W. S. W. ve diğerlerinin de belirttiği gibi sürdürülebilirliğin önemli karakterlerini konut, sağlık ve ulaşım oluşturur. Bazı konuların önceliği vardır. Hava ve su kirliliği, kiracıların evden atılması, göçmen çalışanların hakları ve özel arabaların hasar verici rolü (Lim, W. S. W., ve diğ., 2007). Kentlerin ev metropollerin yükümlülükleri kullanıcılarına en ileri düzeyde, en kaliteli hizmeti, doğal kaynaklara en az zararla ulaştırmaktır. Kent kullanıcıları da günümüzde bilinçlenmiştir ve kentlerinin sürdürülebilir olmasını talep eder. RAISE programı dahilinde vatandaşlarca hazırlanan bir deklerasyonda; kentsel yönetim, sürdürülebilir ulaşım, sürdürülebilir yapıli çevre ve kültürel miras ele alınmıştır. Kentsel yönetimde; politikacıların vatandaşlarla birlikte çalışarak, yenilikçi yönetim araçlarının ve yöntemlerinin geliştirilmesi, vatandaşları karar alma sürecine dahil edilmesi; sürdürülebilir ulaşım ile ilgili olarak, doğaya duyarlı ulaşım araçlarının tercihinin teşviki, toplu taşıma sistemlerinde iyileştirmeler, teknoloji entegrasyonu, ulaşım alternatiflerinin arttırılması; sürdürülebilir yapıli çevre ile ilgili olarak, mevcut boş yapıların yeniden kullanımının arttırılması, gürültü ile trafiğin azaltılması ve yaya ulaşımı ile mekânların kalitesinin arttırılması yoluyla kent merkezlerinin çekiciliğinin arttırılması, yeşil alanlarda biyolojik çeşitliliğin arttırılması, yeşil alanların farklı bitki türlerinin yetişmesine ve hayvanların göçüne izin verecek şekilde birbirine bağlanması, yeşil alanların daha yaygın hale getirilmesinin planlanması, sürdürülebilirlik/çevresel performans ile yapı malzemeleri ve tekniklerinin dayanıklılığı konusunda net ve tarafsız tanımların getirilmesi, kirlenmiş toprak ve suları temizlemek için verimli ve daha az maliyetli teknolojilerin geliştirilmesi, kara alanların ıslahının planlanması için uygulamaların geliştirilmesi ve kültürel mirasın günlük hayatla sürdürülebilir bir şekilde bütünleştirilmesine daha çok odaklanmalıdır (RAISE, 2005).

2.2 Metropol dinamikleri

Metropollerini ivmelendiren, yavaşlatan, değiştiren, dönüştüren dinamikleri; nüfus, yoğunluk, desantralizasyon ve çevrede büyüme yayılma, örgütleşme ve uzmanlaşma, ekonomik dengeler, rant hareketleri, gayrimenkul yatırımları, yönetsel faktörler, kültürel faktörler, bilgi teknolojilerindeki hızlı değişim ve alt merkezlerin etkisi şeklinde açıklayabiliriz.

2.2.1 Demografik-nüfus, yoğunluk

Berköz; metropoliten alanlar için ABD, Kanada ve Avrupa’da genel olarak ele alınan ortak kriterleri; nüfus büyüklüğü/yoğunluğu, desantralizasyon ve çevrede büyüme yayılma, yönetsel bölünme, örgütleşme ve uzmanlaşma şeklinde gruplamıştır (Berköz, L., 1991; Sazak, Ş., 2002). Ek olarak; metropol dinamikler içinde nüfusun olduğu kadar yaş gruplarının da kentsel kullanım açısından etkisi büyüktür. Farklı kentsel ihtiyaç ve beklentileri olan bu gruplara yönelik mekansal üretimler gerçekleştirilmelidir. Kentin gece-gündüz kullanıcı grupları ve yaş dağılımları farklılık gösterdiği için, kentte sürekli bir hareketten söz edilebilir. Ailelerin daha sakin, bahçeli, güvenli alanları tercih etmeleri onları kent merkezinden uzaklaştırırken, genç ve orta yaş grubuna ait, tekil kullanıcılar için kent merkezleri vazgeçilemezdir. Metropollerin atar damarları olarak da nitelendirebileceğimiz insan akışı çeşitli şekillerde ve belirli zaman dilimleri için ancak sürekli gerçekleşmektedir.

Küreselleşmenin ve artan mobilite imkanlarıyla sınırların belirginsizleştiği günümüz dünyasındaki büyük miktarda insan akışı, demografik değişimlere sebep olmaktadır.

2.2.1.1 Nüfus büyüklüğü/yoğunluğu

Nüfus büyüklüğü ve yoğunluk, metropol denilince ilk akla gelen durumlardır. Metropollerin en önemli dinamiklerinden olan nüfus ve yoğunluk, kentler arası farklılaşmayı ve çeşitliliği getirir. Thorns’a göre, dünya kentlerinin nüfuslarının farklı boyut ve şekildeki yapısı devlet ve etnik gruplar arasındaki sosyal yapı,ekonomik kapasite ve sosyo-politik ilişkileri etkilemektedir (Thorns, D. C., 2004).

Nüfusun büyüklüğü iş gücü kapasitesi ve dinamizm açısından önemlidir. Tabiki burada etkili olan bir diğerk faktör de yaş ortalamalarıdır. Günümüzde Avrupa yaşlanan bir nüfusu temsil ederken, Asya genç dinamik nüfusu temsil etmektedir. Bu

konuda en iyi bilinen örnek olan Çin’de Thorns’un belirttiğine göre; doğum kontrolü ve tek çocuklu aile modeli gibi yöntemlerle nüfus artışı kontrol altına alınmaya çalışılmaktadır (Thorns, D. C., 2004). Çünkü nüfus büyüklüğü ekonomiyi doğrudan etkilemektedir. Özellikle tüketimi etkiler, konut talebini arttırır. Hızla artan nüfusta kentsel dengelerin kontrolü zorlaşır. Giritlioğlu’na göre; İstanbul’un yoğunluk ve yayılmasına göre ekonomik kalkınma için üretim sistemi dinamiği önem taşır. İstanbul; Disperse Agglomeration şeklinde tanımlanan kontrolsüz bir hız ve dağınık bir yayılma ile gelişmektedir (Sazak, Ş., 2002).

2.2.1.2 Desantralizasyon ve çevrede büyüme yayılma

Metropolitan alan karakteristiklerinden biri de desantralizasyon yani yerelleştirme ve büyüüp yayılmadır. Sazak; sanayi kentinin aşırı merkezileşmesi ve büyümesinden ötürü yaygınlaşan ekonomik yükü ağır ve sağlıksız olan koşullardan kaçıp çevre alanlara yayılma şeklinde yorumlamıştır (Sazak, Ş., 2002).

Berköz; New York, Londra, Tokyo, Los Angeles ve Paris gibi kentlerde görülen kent merkezinden kaçışın 20. yüzyıl kentleşmesinin en belirgin özelliği haline geldiğini belirtir (Berköz, L., 1991; Sazak, Ş., 2002). Günümüzde ise, tam da bunun tersi bir eğilim görülmekte, kent merkezleri popülerliklerini geri kazanmaktadır.

2.2.1.3 Örgütlenme ve uzmanlaşma

Metropollerin bir diğer dinamiği kentsel uzmanlaşmanın en ileri düzeyde oluşudur. Berköz; teknolojik gelişimin üretkenlik ve iş bölümünün artmasına, bunun ise kent merkezlerinde nüfusun toplanmasına, kamu hizmetlerinde artışa, ticari hizmetlerde uzmanlaşma ve artışı gerektirdiğini belirtmektedir. Uzmanlaşmanın artışıyla kurumlar arasında işbirliği oluşmuş; işbirliği, mal ve hizmetler arasındaki değişimi ve çok sayıda kurumlar ile uzmanlaşmış iş gücünü gerektirmiştir. Günümüzde modern metropoliten alanlarda yüksek düzeyde uzmanlaşmış iş gücü bulunur. Aynı zamanda metropoliten kent merkezi; kentsel, bölgesel, hatta ülkesel ölçekte hayati tüm kararların alındığı yerdir. Toplumun kontrol gücünün toplandığı yer olan Merkezi İş Alanı (MİA) ağırlıklı olarak hizmet sektörünün bulunduğu yer olup; burada gelişmiş mali kurumlar, kompleks iş örgütleri, basın yayın ile ilgili kurumlar ve eğlence hizmetleri ile ihtisaslaşmış mallar satan perakende ticaret yer alır. (Berköz, L., 1991; Sazak, 2002).

2.2.2 Ekonomik dengeler – kapitalizm, rant, gayrimenkul yatırımları

Ekonomik değişimler metropollerdeki değişimleri doğrudan etkilemektedir. Kentsel yatırımlar, gayrimenkul yatırımları ve çevredeki rantsal alanlar, kenti yeniden yapılandırır. Zukin, sembolik ekonominin kentte değer yaratma süreçlerini üçe ayırır; ilk olarak sembolik anlamlar içerecek üretime dayalı bir ekonomiye sahip kentler olmalıdır, ikinci olarak daha soyut şekilde kentsel anlamlar üzerinden arazilerin değerleri ve buna bağlı olarak gelişme alanlarının düzenlenmesi, yeni iş alanlarının kurulması ve işlerin yaratılması gelmektedir, üçüncü olarak da iş dünyasını yönlendiren elitlerin başını çektiği grup tarafından yönlendirilen üst düzey bir kentsel kimlik yaratma hedefi kültürel aktiviteler, müzeler, parklar, yüksek mimari kalitede mekanlar ve yaşam tarzı üzerinden yaratılan ekonomi. Bunların hepsi dünya çapında bir kent ve özellikli bir kimlik yaratmanın yöntemleri olarak da algılanmaktadır (Zukin, S., 1999). Belirtilen durumlar kentsel yatırımların yönünü göstermektedir. Bu kentsel yatırımların bir diğer gerçeği de tüketim üzerine kurulu araçlar olmalarıdır. Thorns'a göre alışveriş; postmodern toplumun ve ekonominin merkezinin odağıdır. Sadece satın alma değil, aynı zamanda boş zaman geçirme ve eğlence etkinliği olan alışveriş sokaklar üzerinde ya da kapalı merkezlerde odaklanmış durumuyla kentliler için bir sosyalleşme ve yaşam tarzını diğerine gösterme mekanıdır. “Kendilerine özel tasarımları, yer seçimleri ve barındırdıkları işlevler ile alışveriş mekanları (sokak ya da merkezler) ürün tüketiminin odakları, aynı zamanda da kentleri tüketmenin önemli yollarından biridir. Konu parkları, günlük gerçeklerden kaçarak fantezi ve hayaller yaratmak ve postmodernizmin iş yerine eğlenceye dayandığı mesajını iletir. Bu tip alanlar büyük çaplı istihdam ve turizm geliştirici olarak görülmekte, çevresindeki kentsel mekanların şekillenmesinde etkili olmaktadır. Kent turizmi, şehir merkezine ziyaret ve şehir merkezine dönmek için insanları teşvik eden girişimlerden biri, kent içinde yeni kullanım alanları yaratmak olarak tanımlar. Merkezlerde tarihi yapılar, alışveriş, kongre merkezleri, kumarhaneler, kuleler, restoranlar ve eğlence bölgeleri yapılandırarak hem yerli hem de yabancı turistlerin hizmetine sunulmaktadır” (Thorns, D. C., 2004). Bu durumlar kent içi yeni kullanım alanlarıyla kenti canlandırmaktadır. Ancak belirtilen konu parkları gibi gerçek olmayan mekanları da oluşturmaktadır. Bunun kentsel yansımasını Orange Country olarak verebiliriz. Mutlu yaşam sunacağını iddia eden bu tip projeler, gerçekliği sorgulanan vaadlerde

bulunmaktadır. Bu da ekonomi, teknoloji ve iletişimin yarattığı bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ekonomik dengeler,değiştiren bu faktörler, aynı zamanda kenti şekillendirmede etkilidir. Gayrimenkuldeki değişimlere etki eden bu aktörler, dolaylı olarak da olsa kentsel formun oluşmasında etkilidirler. Sazak’a göre ya arsa rantını maksimize etmek ya da arsa üzerindeki aktivitelerden elde edilen karı maksimize etmek şeklinde davranışlarla kente etki ederler. Bunu da maksimum fiyata kiralama yada satma şeklinde uygulayarak maksimum karı elde ederler. Arsa sahipleri arsanın mülkiyet sahipleriidir. “Arsa sahipleri soyut bir kategori olarak, arsayı tüketmezler veya arsa üzerinde kar amacı ile inşaat yapmazlar” (Sazak, Ş., 2002). Arsa sahipleri o zamanki şartlara ve rantların durumuna göre kiralamak ya da satmak suretiyle en yüksek miktarda kar elde etmeye çalışır. Sazak’a göre; farklı tiplerdeki geliştiriciler; arsa planını hazırlayan, alt yapıyı inşa eden ve müteahhit firmalara, konut kooperatiflerine, bireylere vb. satan ya da planları hazırlayıp altyapıyı inşa ettikten sonra inşaat faaliyetlerini de kendisi yürüten ya da arsa sahipleri veya kamu kuruluşları vb. tarafından planlanmış ve altyapısı hazır arsa üzerine konut inşaa eden şeklinde tanımlanabilir. “Sahip-kullanıcılar kendi arsalarını veya konutlarını kullanırlar ve arsanın alınıp satılması veya kiraya verilmesi gibi faaliyetlerle uğraşırlar. Sahip-kullanıcıların davranışları zaman içerisindeki arsa fiyatı artışını ve konut tüketiminden elde edilen yararı maksimize etmek güdüsüyle şekillenir. Bu nedenle, hem arsa üzerinde spekülasyon yaparlar hem de tüketim maddelerinin mevcut maliyetlerine göre kendi dengelerini oluştururlar... Kiracılar arsayı ve konutu sadece tüketmek amacıyla kiralarlar. Arsa üzerinde yürüttükleri aktivitelerle firmalar karlarını veya hane halkları yararlarını maksimize etmeyi amaçlarlar. Kullandıkları arsanın miktarı ve konumu, kullandıkları arsa rantını da içeren, malların mevcut fiyatlarına göre belirlenir. Aktif olarak kent formunu şekillendirmezler ancak belirli tipteki kent yapıları üzerindeki talepleri ile bu formu etkilerler. Çephe sıçrama-kent çevresindeki arsaları boş tutma-atlamalı gelişim ile kent merkezi arasındaki boş arsalarda yayılma gibi gelişimlerden herbirinin altında, arsa rantındaki artışı elde etme güdüsüyle şekillenen davranışın yattığını sadece yarar yada karı maksimize etmeyi amaçlayan davranışın ise kentin çevresindeki arsalarda yerleşimin yayılması dışında bir gelişime yol açmadığı, bu nedenle kiracılar dışındaki tüm aktörlerin davranışları her türlü gelişimin gerçekleşmesine yol açarken,

kiracılar kentin kompakt bir form almasını teşvik ederler, ulaşım maliyetlerini azaltmak amacıyla” (Sazak, Ş., 2002). Yani kentsel değişimlerde kent aktörlerinin ilişkileri önemli hale gelir. Bu ilişkilerin kentsel yayılma ya da yükselme durumuna etkisi bulunmaktadır.

Ekonomideki bu değişimler kent yaşamı ve kamusal yaşamda da değişikliklere neden olmuştur. Kostof’a göre: ‘Kapitalizm öncesi dönemlerdeki kentin siyasal, sosyal ve ekonomik yaklaşımının bir bütünü olan ve kendiliğinden gelişen kamusal aktivite’nin yerini tüketim yoluyla eğlence aktivitesi almıştır. Kamusal aktivitenin anlamını değiştiren bu dönüşüm, kamusal yaşamın geçtiği mekanlar hakkındaki anlayışları da dönüştürmeye başlamıştır. Kamusal aktivite kent meydanları, parklar, sokaklardan alışveriş yapılarının klimatize edilmiş ortamlarına doğru bir dönüşüm geçirmiştir. Bu dönüşüm süreciyle birlikte gündelik hayatın geçtiği kamusal mekanların tasarımında eğlence ögesi baskın bir şekilde ortaya çıkmış; mekanların ele alınışında tasarlanmış mekan kaygısından uzak, hazır (ready-made) bir takım öğelerin kullanıldığı, birbirine karışmış göstergeler ve imajların bu mekanların ana unsurları haline geldiği görülmektedir (Kostof, S., 1992). Görüldüğü gibi, metropoller eğlence ve kültür odağında kentsel parçalarını düzenleyerek kentsel dinamizmlerini sürdürmektedirler.

2.3 Günümüz Metropollerindeki Durum

Metropoller günümüzde yeni anlamlar kazanmaktadır. Değişime bağlı olarak kentlerde meydana gelen hibritleşmeler metropolleri farklılaştırmaktadır. Metropollerdeki artan nüfus ve üretim-tüketim-kent ilişkisinin karmaşıklaşmasıyla süregelen düzende serbestleşen ilişkilerin varoluşu önceki bölümlerde bahsedilen (Bölüm:2.1.1 ve Bölüm:2.1.2) hiyerarşik düzeni değiştirmiştir. Bu durumla ilgili olarak; Gausa ve diğerleri, günümüz metropollerini farklılaştıran etmenin hiyerarşi ile olan ilişkilerindeki değişim olduğunu belirtir. Metropollerde, mekansal ve bağlamsal durumlara yakınlık giderek azalmaktadır. Yani metropoller; hiyerarşi ile azalan ilişkisinin giderek arttığı ve artan konutlaşma-üretim-servis-eğlence ilişkisinin değişkenlerine ait olan değişmiş ve dalgalanan dinamiklerin oluşturduğu kentsel varoluştur. Metapolis terimi; modern kentin bu yeni çoğulluk ve çok yönlü boyutudur. Geleneksel metropolün ötesindeki gerçeklik küresel ölçekte, dağılmış-özelleşmiş-yerel ölçekte genel yada yinelenen güçlü/enerjik-vibrant bir sisteme benzerliği tanımlar (Gausa M., ve diğ., 2003).

Modern metropollerde alışlagelen çembersel uzaklık dilimlerine göre metropol sınırlarını belirlemek mümkün değildir. Bu kentler mekanik büyümeyi reddeden esnek yapısıyla, kendi kentsel alışkanlıklarından beslenen bir değişim gösterirler. Gausa ve diğerleri, eski metropol kavramının; üretim mekaniğine yani kutuplaşan bir merkezin çevresindeki fiziksel ve genişleyen dairesel ve aynı tip, değişmeyen büyümeye cevap verdiğini ancak modern metropol; fiziksel yada sadece coğrafyanın ötesine geçen, değişen ve çok yönlü bir sistemle çok düzlemli, matris, çeşitlendirilmiş ve elastik bir gelişimi ifade eden bir ilişkiler sistemini ve simultane bilgi parçacıklarının işleme ve birleştirilmesine dayalı nitelik bakımından üretimi açıklar. Modern metropol bir birleşimdir yani yerlerin başka yerlerle, bölgelerin başka bölgelerle, etkileşimiyle oluşan oluşumsal, dinamik ve belirsiz bir süreci belirten birleşimdir. Tek bir yer ya da tek bir formu ifade etmez. Sadece tek bir evrimsel süreci belirtir çoklu evrelerin ve simultane deneyimler bütünüdür. Metropolün ötesinde, bağımsız ve simultane ilişkilendirilmiş olay ve davranışların arasındaki ilişkiyi tanımlayan elastik ve enerjik ilişkiler bütünüdür. Değişken, düzensiz ve belirsiz kontur, bilgi katman ve sistemlerini ortaya koyan çok yönlü bir sistemdir (Gausa M. ve diğ., 2003).

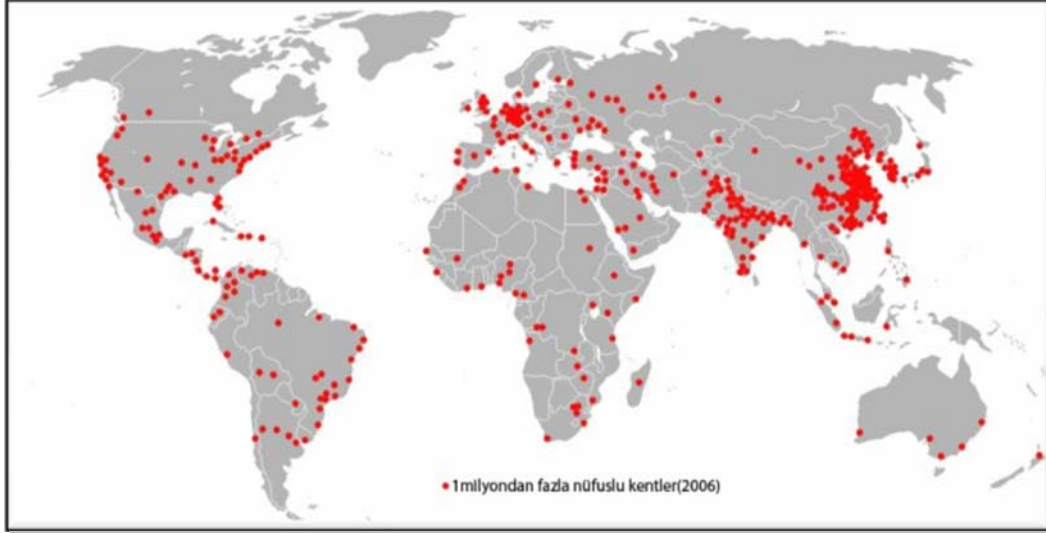
Günümüz metropolünü bir sistemler bütünü olarak düşünmek mümkündür. Bu sistem yerel ve küresel girdileri olan, farklı ölçekteki farklı durumların etkileşimiyle çeşitli ve çoğul kombinasyon üreten ve bu sonuçları tekrar yerel ve küresel ölçekte değerlendiren, karmaşık parçalar bütünüdür. Gausa ve diğerleri, günümüz metropolünü bir metapol yani; mekanların mekanı ya da metamekan olarak görür. Fizikselden çok soyut olarak tanımlanabilen, farklı süperpoze edilmiş dönüşüm-gelişim-tümleşik cisimleşme ve gerçekliklerin; mesela, ağ ya da ağlar sistemi, dinamik, kararsız ve açık bir şekilde bitmemiş, değişen ilişkiler ve tekil durumlardan oluşan çoklu, çok katmanlı bir sistem olarak tanımlar. Yeni modern metropolün alanını da; simultane ilişki ve olayların belirlenmiş, çoktan açıklanmış tanım ile büyük ölçekli strüktürel ağların gerçekleştirdiği; tanımlamanın ve uygulama ile ortaya koyduğu başarılı katmanlar arasında muhtemel kombinasyonların daha az yada çok etkisine dayalı, katmanlar ve ağlar arasında etki-tepki işlemlerinin meydana geldiği ve geçici -kesintili, az bilgi bulunan yada hiç bulunmayan katmanların, arka planda kaybolan- bölgelerin oluşturduğu ifade eder (Gausa M. ve diğ., 2003).

Metropollerin çok dinamikli durumu kentlerin anlaşılmasını zorlaştırdığı için çelişkili durumlar yaratabilir. Burdett ve Kanai'nin kentsel paradoksu şu şekilde açıklar; meydan okuma ile temin, gerilim ve dağılım, sosyal birleşme ile dışlanma, kentsel zenginlik ve yoğun bakımsızlık arasındaki uzlaşmanın yarattığı çok geniş demokratik potansiyele sahip bir mekansal denklemdir (Burdett, R., & Ichioka, S., 2006). Bu kentsel paradoks yarattığı etkileşimle mekanları değiştirme gücüne sahiptir. Bu değişimin bir standart formülü olmadığı gibi, her durum ve an için farklılaşmaktadır. Transurbanism adlı kitapta da belirtildiği gibi kent, değişken bir sistem; sürekli bir dekompozisyon durumunda ama aynı zamanda kendini sürekli düzenleyen ve organize eden, büyüyüp küçülen yaşayan bir sistemdir (Brower, J. ve diğ., 2002).

Sonuç olarak günümüz kentleri değişen ve gelişen bir devinim içerisinde. Farklı sistemlerin eklenmesi ve sistemler arası artan akış ile birlikte metropoller halen vazgeçilmez olma durumunu sürdürmektedir. Brower ve Mulder'a göre kentler, iç ve dış bağlantılarda giderek karmaşılaşan, giderek zenginleşen, kapsamı gittikçe genişleyen ve yoğunlaşan, giderek saydamlaşan ancak anlaşılabilen yerlerdir (Brower, J. ve diğ., 2002). Metropoller zamanla yeni anlamlar kazanarak sürekli farklılaşan, şaşırtıcı, karmaşık, akışkan mekansal düzlemlerdir.

2.3.1 Günümüz metropollerinin karşılaştırılarak değerlendirilmesi

Hızlı bir şekilde artan dünya nüfusu kentlerin büyümesini ve değişmesini zorunlu kılmaktadır. Şekil:2.4'te görülen 1 milyondan fazla nüfuslu kentler, çoğunluğu Asya üzerinde olmak üzere yayılmıştır. Önceleri nüfusun 1 milyon üzerinde olduğu alanların metropol olarak kabulü artık günümüzde geçerliliğini kaybetmiş ve sadece nüfusu yoğun olan yerler olmaktan çıkarak farklı, karmaşık işlevleri yerine getiren ve çoklu koordinasyonları gerçekleştiren etkileşim alanları haline gelmiştir.



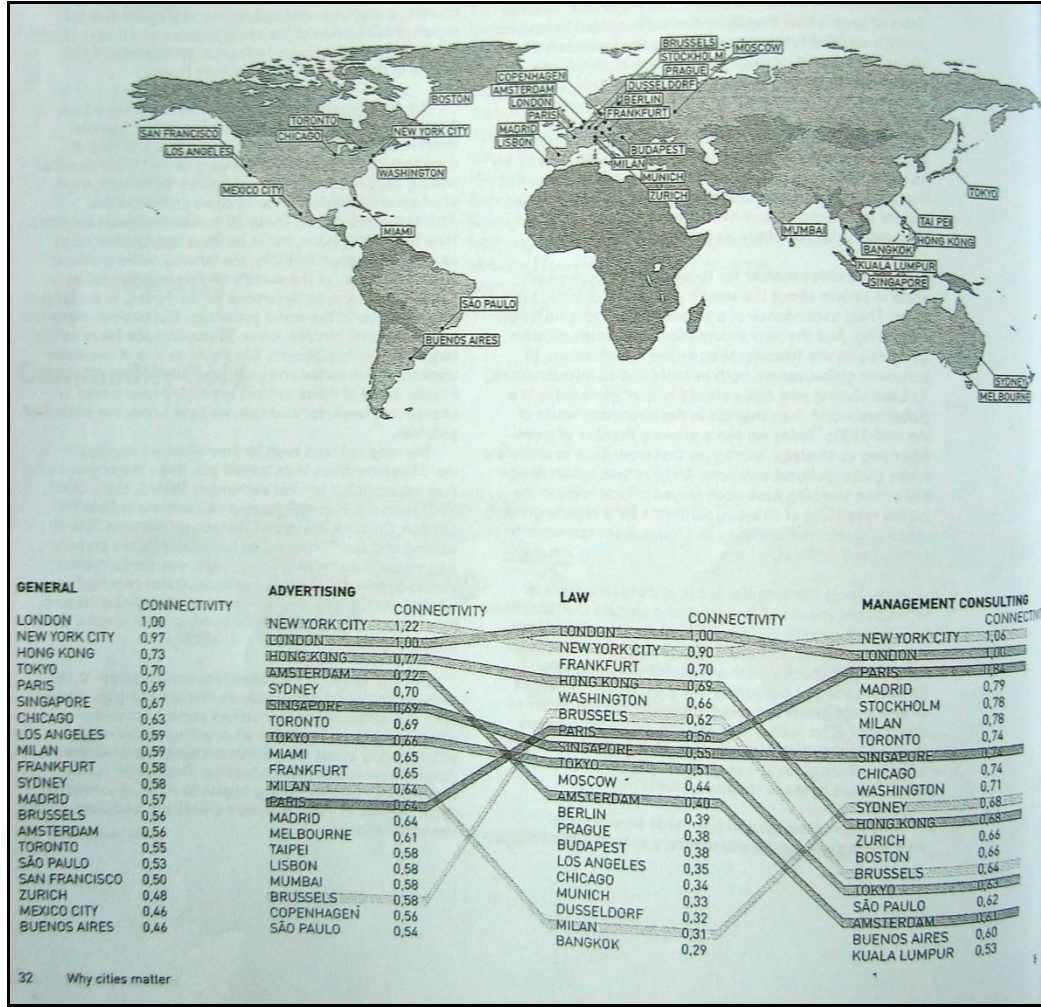
Şekil 2.5 : Nüfusu 1 milyondan fazla olan kentler (URL-5, 2009)

Farklı nüfus, yoğunluk, etnik, ırksal ve kültürel yapıya sahip farklı coğrafyalar üzerinde bulunan metropollerin kentsel deneyimleri de farklıdır. Bu nedenle bu farklı tecrübelerin karşılaştırılması üzerinden yapılacak çıkarımlarla kentsel dönüşümlerin yönlendirilmesi mümkündür. Özellikle de günümüzün rekabet halindeki metropollerinde bilindik normlardan farklılaşarak çevreye duyarlık, sürdürülebilirlik arayışı, teknolojiyi yakından takip etme ve kendi bünyesine adapte etme, mekansal ve hizmet kalitesini ve kültürel çeşitliliği arttırmak amaçlanmaktadır. Bu hedefte çeşitli kentsel bellek ve deneyimlerden faydalanılması önemli bir durum haline gelmektedir. Kentsel etkileşimlerin yoğun olduğu, tüm dünyayı etkileyen sistemler ağının birer parçası olan 4 kent; Los Angeles, Londra, Hong Kong ve İstanbul seçilerek, yoğunluk ilişkileri, ulaşım ağları, büyüme yönleri ve merkez-alt merkez arayüzlerindeki durum karşılaştırılmıştır. Bu metropollerin farklı kıtalarda yer almalarından ötürü farklı sosyal, ekonomik, kültürel, politik sistemlerin parçaları haline gelmişlerdir. Bu da farklı kentsel doku ve oluşumları tetiklemiştir. Bu metropoller küresel ağ sistemlerinin bir parçası olma, nüfus-yoğunluk ilişkileri ve buna bağlı büyüme stratejileri, ulaşım sistemleri ve merkez-alt merkez ilişkileri üzerinden inceleyerek birtakım kentsel çıkarımlara ulaşmak söz konusudur.

2.3.1.1 Günümüz metropollerinin sistemlerin parçası olma durumlarına göre değerlendirilmesi

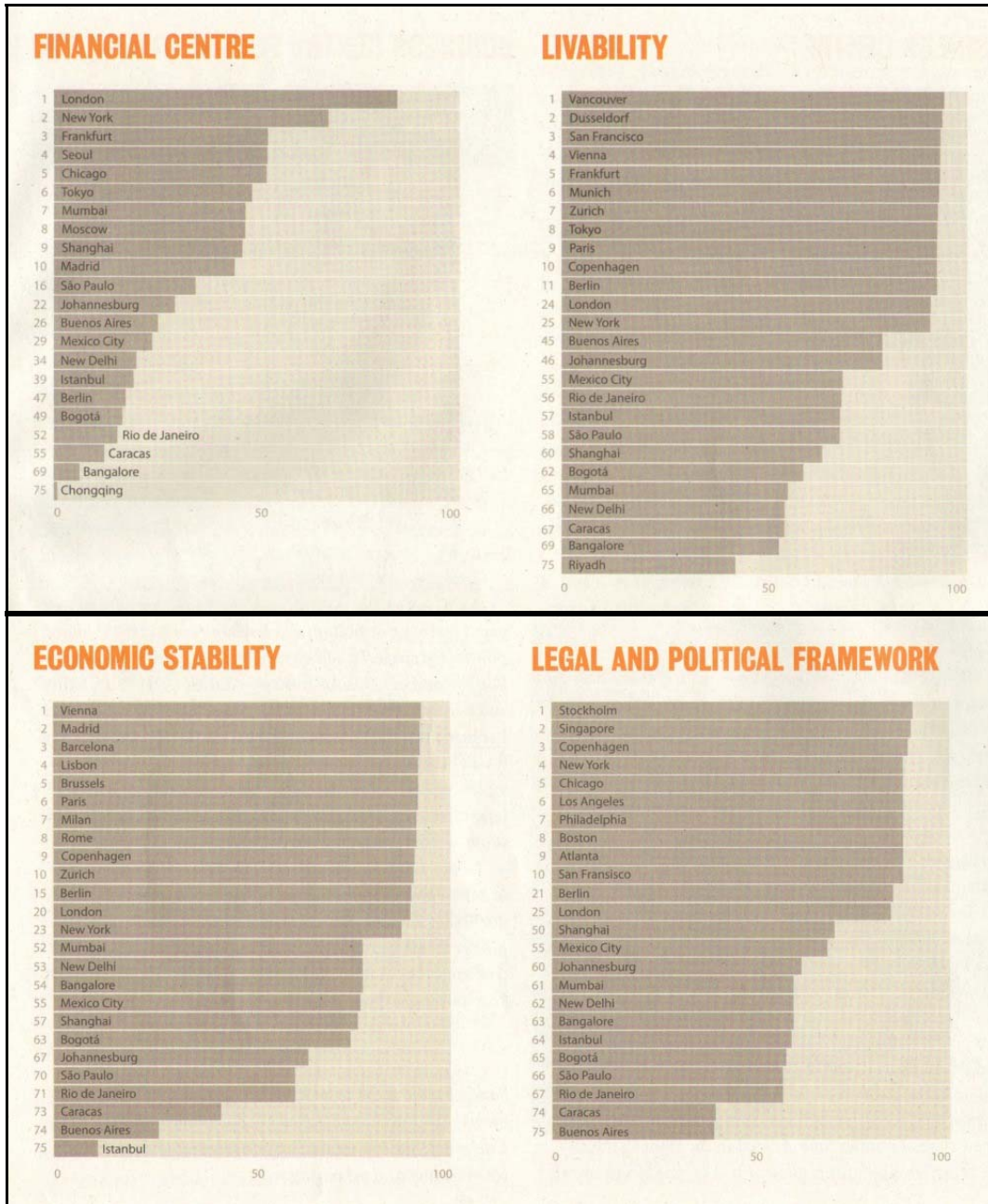
Sistemlerin bir parçası olma durumu, metropolün vazgeçilmez halidir. Küresel ölçekte diğer kentleri de etkileyebilen kararların alınıp, organizasyonların yapıldığı ve ekonomi, kültür, sanat vb. dallarda yönelimi belirleyici öncü rolünü üstlenme; sistemlerin parçası olmakla birebir alakalı bir durumdur. Küreselleşmiş piyasa ve firmaları barındıran kentlerdeki gelişmiş ağ sistemleriyle yayılan üretim, finans ve yönetim kentsel ve kentler arası organizasyonel ağların oluşmasını gerektirmiştir. Bu durum aynı zamanda kentlerin birbirleriyle olan ilişkilerini de yoğunlaştırmıştır. Gelişen telekomünikasyon ve ulaşım ağlarıyla bilgi, hammadde, mal, çalışan, hammadde ve turist akışı; bu sistemlerin parçası olan kentler arasında yoğun bir şekilde gerçekleşmektedir. Bu küresel servis bağlantılarının sağlanan metropoller; küresel ekonomi, finans, kültür vb. dallarda söz sahibi ve yönlendirici olmaktadır.

Şekil:2.5'te belirtilen küresel servis bağlantılarını sağlamada genel durum için ilk sırayı Londra alır, onu Hong Kong takip eder, sonra da Los Angeles gelir. Pazarlama sektöründe ilk sırayı alan New York'u Londra ve ardından Hong Kong takip eder. Hukuk sektöründe ise ilk sırayı alan Londra, ardından New York ve Frankfurt'tan sonra Hong Kong gelir. Los Angeles da listenin sonlarına doğru yer almaktadır. Yönetim danışmanlığı sektöründe ilk üçü; New York, Londra ve Paris çekmektedir. Hong Kong listenin ortalarında yer alırken, Los Angeles listeye girememiştir. Bu karşılaştırmada görülen, Londra ve New York'un hukuk, yönetim ve pazarlama sektörlerinde başı çektikleri yani, küresel ve küreselleşmekte olan ekonomiler için merkez ağın bu kentlerden geçtiğidir. Bu durum da bu kentleri bu sektörlerde tüm dünyayı yönlendirici bir idol kent haline getirir. Bu da; hem kentsel ağların çeşitlenmesi ve artması, hem de yerel ekonomide canlanmaya ve yeni açılımlara sebep olmaktadır.



Şekil 2.6 : Pazarlama, Hukuk, Yönetim Danışmanlığı Bölümleri ve Genel Küresel Hizmetlerin Bağlantısı (Cities, Architecture & Society, sf: 32, 2006)

Sassen'ın belirttiği üzere; günümüzün küresel ekonomisinde şehirlerin ve kentsel bölgelere ait bu özel farklılıkların değerinin farkındalığıyla, yere ait derin ekonomi tarihi, kentin gelişiminde enformasyon ekonomisi için önemlidir. Küreselleşmenin homojenize ettiği standartlar, farklı imkanları barındırmayı da gerektirmektedir. Bir firma için küresel olmak, uluslararası ekonomiye giriş noktaları olarak görev yapan çok çeşitli şehirlerde faaliyette bulunmaktan geçer. Bu köprü; küçük ve büyük kentleri birbirine bağlayan farklı çemberler küresel ekonominin altyapısıdır (URL-6, 2009).



Şekil 2.7 : Dünya Kentlerinin Finans Merkezi Olma, Yaşanabilirlik, Ekonomik Denge, Hukuki ve Politik İskeletine Göre Karşılaştırılması (URL-6)

Şekil:2.6’da görülen, Mastercard’ın yaptığı bir araştırmaya göre, 75 kent içinde finans merkezi olarak Londra ilk sırada yer alırken, yaşanabilirlik sıralamasında 24, ekonomik dengede 20 ve hukuki ve politik strüktürüne göre 25. sıradadır. Finans merkezi olmanın yaşanabilir, ekonomik denge, hukuki ve politik yapılaşmasında eş sonuçlar vermemesinin nedeni, aslında küresel ağların sadece finans ile sınırlı olmamasından kaynaklanmaktadır. Kentsel sistemler bu bakımdan kayıt dışı ekonomilerle de bağlantılıdır. Bu kayıt dışı ekonomiler kamusal mekandaki

sanatçılar, satıcılar, büyük firmaların alt işlemlerini gerçekleştiren bazı üreticiler şeklinde düşünülebilir.

Sassen'e göre; küresel firma, pazarlar ve kültürel girişimler, küresel platformu genişletmesi bakımından ve küresel-ulusal ekonomiler ve toplumlar arasında köprü oluşturması nedeniyle global şehirlere ihtiyaç duyar. Bu durum küresel şehirlerin inşa edildiğinin ve geliştirildiğinin de altını çizer. Bu kentlerde yer alan merkez alanların, kent merkezi, sınır ya da her iki duruma sahip olup olmayacağı kentlerin yeni ekonomik rolünü oluşturur. Küresel firmaların şehirlere ihtiyacı vardır ve şehirler de global firmalardan şehirlerine daha çok yarar sağlamak üzere, şehirlerde siyasal, kurumsal ve sivil liderlik yapma imkanlarına sahip olmalıdır. (URL-6)

Küresel pazarlar ve kültürel girişimlerin getirdiği kentlerarası ilişkiler metropolün gelişimini doğrudan etkilediğinden çok önemlidir. Metropoldeki hareketin iyi kurulmuş bir ağ sistemi ile merkez-alt merkezleri arasında esnek bir koordinasyon sağlayabilmesi gerekmektedir. Bunun için de finansal ağlar ile bilgi ağı-servis ağı-ulaşım ağı-yönetimsel ağların arasındaki ilişkinin iyi kurulması ve değişime/gelişime uygun yapılandırılabilir olması gerekmektedir.

Ağ sistemleri tüm dünyadaki mal, bilgi ve insan akışını sağlayan sistemlerdir. Bu sistemler ve akışlar günümüzde o kadar içiçe geçmiştir ki artık kentsel sınırlar önemini yitirmeye başlamamıştır. Mobilitenin ve gelişen teknolojik imkanların sunduğu avantajlarla mevcut coğrafya dışında bir mekan algısı gerçekleşmektedir. Çok sık ve yaygın ulaşım ağlarıyla birleşen kentler, farklı coğrafyalara ve kültürlere ait farklı dokuları birleştirerek küresel bir mekan haline dönüştürmektedir. Burada bahsedilen aslında kentsel mekanların küresel ağın parçası olmaya başlamasıyla değişerek küresel bir mekan haline gelmesidir.

THE WORLD'S 30 LARGEST AIRPORTS IN TERMS OF PASSENGERS TRANSPORTED IN THE YEAR 2000 (ARRIVALS, DEPARTURES AND TRANSFERS) Source: airports.org			THE WORLD'S 30 LARGEST AIRPORTS IN TERMS OF CARGO TRANSPORTED IN THE YEAR 2000 (TONNES OF CARGO AND MAIL) Source: airports.org			THE WORLD'S 30 LARGEST AIRPORTS IN TERMS OF FLIGHT MOVEMENTS IN THE YEAR 2000 (NUMBER OF TAKEOFFS AND LANDINGS) Source: airports.org		
No.	Metropolitan area	Passengers	No.	Metropolitan area	Tonnes	No.	Metropolitan area	Flight movements
01	Atlanta [ATL]	75,858,500	01	Memphis [MEM]	2,631,131	01	Chicago [ORD]	911,917
02	Chicago [ORD]	67,448,064	02	Hong Kong [HKG]	2,100,276	02	Atlanta [ATL]	598,494
03	Los Angeles [LAX]	61,606,204	03	Anchorage [ANC]*	1,873,750	03	Dallas-Ft.Worth [DFW]	783,650
04	London [LHR]	60,743,084	04	Los Angeles [LAX]	1,774,482	04	Los Angeles [LAX]	738,114
05	Tokyo [HND]	58,692,688	05	Tokyo [NRT]	1,680,937	05	Phoenix [PHX]	553,310
06	Dallas-Ft.Worth [DFW]	55,150,693	06	Miami [MIA]	1,639,700	06	Paris [CDG]	523,400
07	Frankfurt [FRA]	48,559,980	07	Frankfurt [FRA]	1,613,179	07	Detroit [DTW]	502,132
08	Paris [CDG]	47,996,529	08	Paris [CDG]	1,591,310	08	Minneapolis-St.Paul [MSP]	501,465
09	Randstad-Amsterdam [AMS]	39,531,123	09	Singapore [SIN]	1,529,930	09	Las Vegas [LAS]	493,722
10	Denver [DEN]	36,092,806	10	Louisville [SDF]	1,468,837	10	Denver [DEN]	486,030
11	Phoenix [PHX]	35,439,031	11	New York [JFK]	1,430,727	11	St.Louis [STL]	474,161
12	Las Vegas [LAS]	34,180,900	12	Chicago [ORD]	1,299,028	12	Miami [MIA]	471,008
13	Houston [IAH]	34,083,580	13	London [LHR]	1,263,572	13	Houston [IAH]	470,916
14	San Francisco [SFO]	34,632,474	14	Randstad-Amsterdam [AMS]	1,234,161	14	Philadelphia [PHL]	466,085
15	Minneapolis-St.Paul [MSP]	34,388,389	15	Incheon [ICN]	1,196,843	15	London [LHR]	463,608
16	Madrid [MAD]	34,047,931	16	Taipei [TPE]	1,189,874	16	Charlotte [CLT]	461,264
17	Hong Kong [HKG]	32,546,029	17	Indianapolis [IND]	1,115,272	17	Frankfurt [FRA]	456,452
18	Detroit [DTW]	32,294,121	18	Kobe [KIX]	871,161	18	Boston [BOS]	454,625
19	Miami [MIA]	31,668,450	19	Bangkok [BKK]	841,150	19	Pittsburgh [PIT]	451,739
20	London [LGM]	31,182,364	20	New York-Newark [EWR]	795,584	20	New York-Newark [EWR]	436,420
21	Bangkok [BKK]	30,623,366	21	Dallas-Ft.Worth [DFW]	784,085	21	Randstad-Amsterdam [AMS]	432,101
22	New York-Newark [EWR]	30,558,000	22	Atlanta [ATL]	739,927	22	Toronto [YYZ]	406,360
23	New York [JFK]	29,349,000	23	Tokyo [HND]	725,124	23	Seattle [SEA]	400,635
24	Orlando [MCO]	28,253,248	24	San Francisco [SFO]	636,006	24	Orlando-Sanford [SFB]	397,557
25	Singapore [SIN]	28,093,759	25	Dubai [DXB]	632,224	25	Washington [IAD]	396,876
26	Toronto [YYZ]	28,042,692	26	Seoul [SEL]	598,620	26	San Francisco-Oakland [OAK]	395,635
27	Seattle [SEA]	27,036,073	27	San Francisco-Oakland [OAK]	593,634	27	Memphis [MEM]	394,826
28	St.Louis [STL]	26,695,019	28	Beijing [PEK]	591,195	28	San Francisco [SFO]	387,594
29	Rio de Janeiro [FCO]	25,565,727	29	Brussels [BRU]	583,685	29	Cincinnati [CVG]	387,462
30	Tokyo [NRT]	25,379,370	30	Philadelphia [PHL]	536,270	30	Los Angeles-Santa Ana [SNA]	378,903

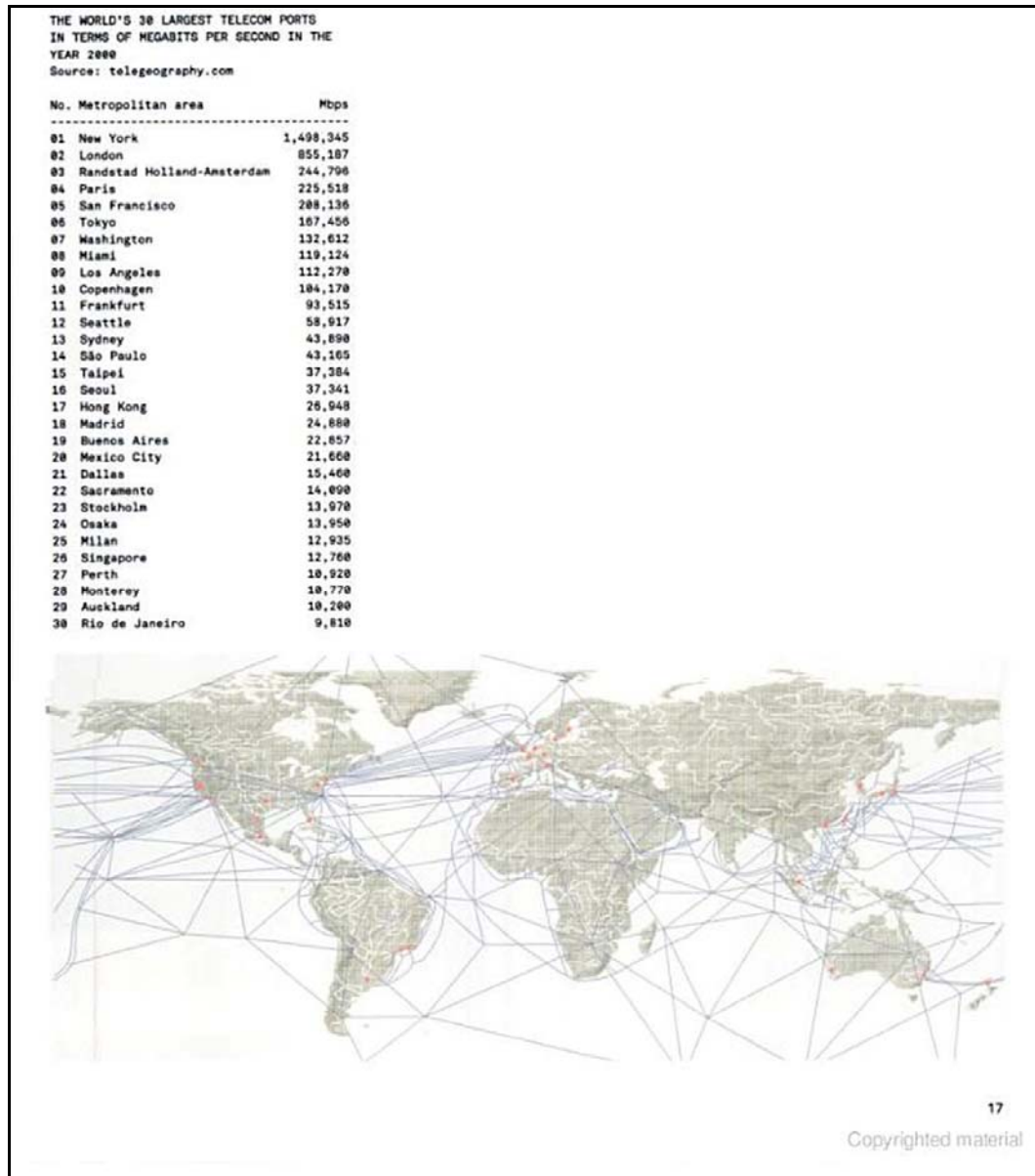
* [ANC] Includes transfer freight



Şekil 2.8 : 2000 Yılına Ait En Büyük 30 Havaalanı Listesi (Metropolitan World Atlas, sf. 16, 2005)

Şekil:2.7’de görülen havayolu sistemleri küresel ağı bir parçasını oluşturarak küresel mekanların oluşumunu desteklemektedir. 2000 yılında yapılan dünyanın en çok yolcu taşıyan havalimanları listesine göre üçüncü sırada Los Angeles, dördüncü sırada Londra gelirken, Hong Kong on yedinci sıradan listeye girmiştir. Londra’nın iki havalimanıyla da ilk 30 sıralamasına girmesi kentteki yolcu akış yoğunluğunun önemini göstermektedir. Gerek iş amaçlı, gerek turistik amaçlı gerekse diğer nedenlerle meydana gelen akış, kentte büyük bir potansiyel oluşturmaktadır. Kargo ve posta ulaştırma miktarına göre yapılan bir başka havalimanı sıralamasına göre; Hong Kong ikinci sırada, Los Angeles dördüncü sırada ve Londra on üçüncü sırada

yer almaktadır. Hong Kong'un ticaret piyasasındaki önemli yeri görülmektedir. Özellikle günümüzde yaygınlaşan network marketing (online-ticaret) ile internet üzerinden yapılan işlemlerde, malların transferi Hong Kong merkezli sağlanmaktadır. Buna örnek olarak da URL-7 verilebilir. Uçuş hareketleri sıralamasına göre Los Angeles iki havalimanıyla listeye dördüncü ve otuzuncu sıradan girerken, Londra on beşinci sırada yer alır. Kalkış ve iniş sıralamasına göre oluşturulan bu sıralama, Los Angeles'ın yoğun uçuş trafiğini göstermektedir. Genel itibariyle bakılacak olursa, en çok yolcu akışı Londra'da, en çok mal akışı Hong Kong'da ve en çok uçuş hareketi Los Angeles'ta olmaktadır.



Şekil 2.9 : 2000 Yılına Ait En Büyük 30 Telekom Portalı Listesi (Metropolitan World Atlas, sf 17, 2005)

Günümüzde telekomünikasyon data aktarımını sağlayan bir araç olmaktadır. Şekil: 2.8’de Saniyedeki megabit aktarımına göre dünyanın ilk 30 telekomünikasyon portal sıralamasında New York ilk sırada, Londra ikinci sırada, Los Angeles dokuzuncu sırada, Hong Kong on yedinci sırada yer almaktadır. Bilgiye ulaşım, iletişimin sağlanması günümüz kentleri için hayati önem taşımaktadır. Bu bakımdan yukarıda belirtilen sıralamalar kentsel ağların ve buna bağlı olarak aktarımların durumunu gösterir.

Metropollerdeki bu sistemlerin bir parçası olma durumu sürekli bir değişim ve çeşitlilik kazandırma potansiyeli taşır. Mevcut kullanıcı değişimleri, göçler, turist akışları vb. olaylar kentlerin olanaklarıyla doğru olarak değişmektedir. Bu nedenle kentlerde kullanıcılara yönelik sosyal ve kültürel aktivitelerin sağlanması, pazarların çeşitlendirilip, iş olanaklarının artırılması, tarihi ve kültürel tanıtımların artırılması gibi planlamalarla metropoller arası yarışta, sistemlerin parçası olma potansiyellerini içsel dönüşümlerle sindirirler. Bu dönüşümleri gerçekleştirirken teknoloji ve telekomünikasyon gelişmelerinden faydalanan ve kent kullanıcılarının hepsine eşit hak ve özgürlükler sağlayarak ve kentsel dokuyu bozmadan hareket etmek metropollerdeki gelişimi hızlandırır. Sassen’e göre; milletler ticaret ve yatırım akışlarıyla birbirlerine bağlandıkça bu işlemleri kendi internasyonel merkezlerinden sürdürmeye başlarlar. (Londra gibi eski olanlarla Sidney gibi yeni olanlar) Bunların ortak belirleyici özellikleri esas olarak yetenek ve kültürü kullanarak, farklı ülkesel iş pratikleriyle, artan standartlaşan küresel finans sistem arasında uzlaşma sağlamaktır (Sassen S., 2008).

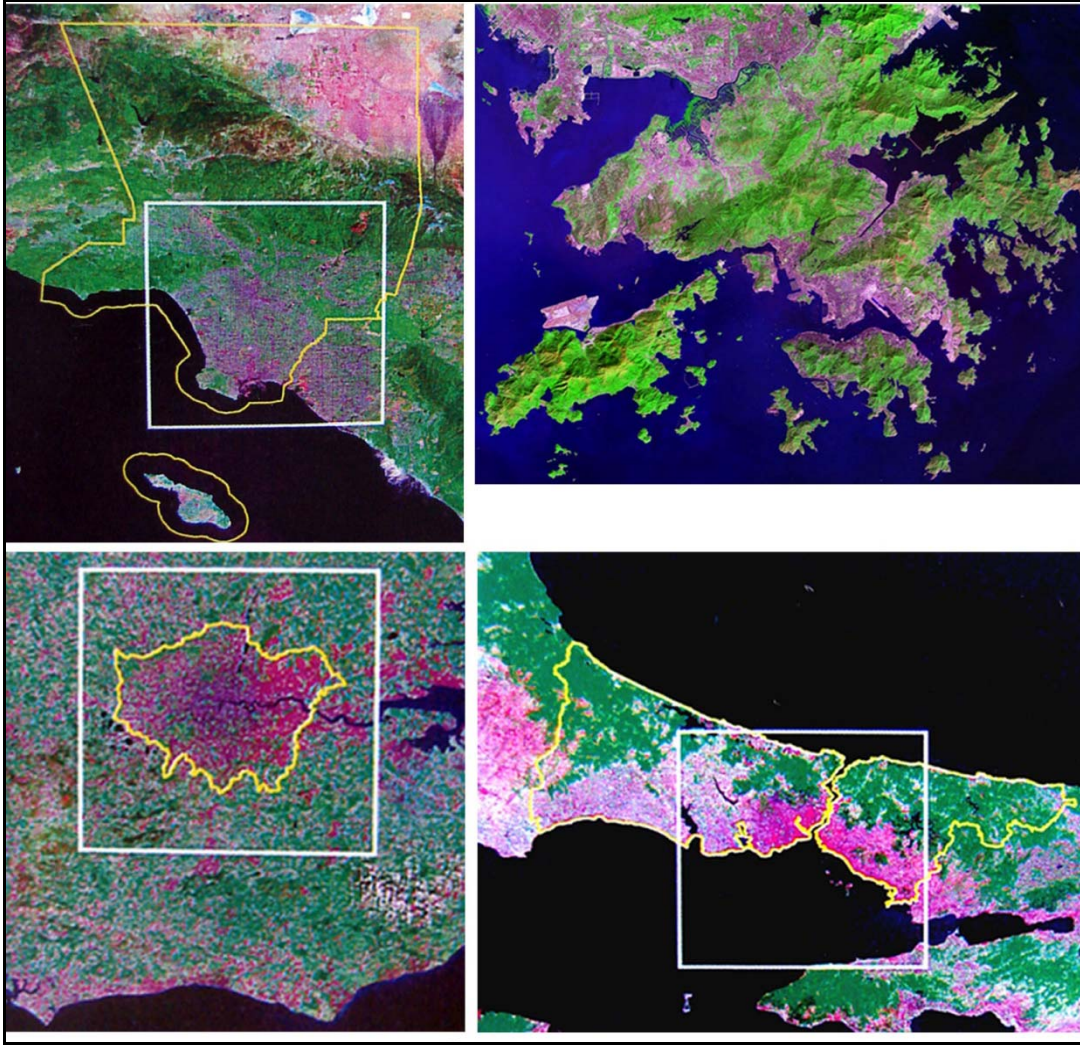
Sistemlerin bir parçası olma durumu kentsel kimliğinin önüne geçen bir kent olan Hong Kong, ticaret yapan diğer kentlerden farklılık göstermektedir. Özellikle devleti olmadan gelişerek küresel piyasalarda vazgeçilmez bir konuma ulaşmıştır. Ayrıca Çin’e bağlanmasıyla birlikte Çin’deki diğer kentler için de gerek finans merkezi oluşuyla gerekse dinamik gayrimenkul sektörüyle örnek alınan bir konuma gelmiştir.

Gayrimenkul piyasasına yönelik olarak Lim, Lee ve Wui; liberal ekonomik politikanın sömürgeci kalıntısının, Hong Kong’un kentsel pratiğini maksimum nicelikleriyle büyüleme üzerine kurmasını teşvik ettinden bahseder. Popüler imgelemede muhtemelen en iyi yakalandığı kullanım ‘maksimum’ değerlerin olduğu görüşündedirler. Hong Kong’un Çin ve Asya’nın diğer bölümlerinde kentsel gelişim boş alan uzantılarında yatırım kaynağı olarak inanılmaz bir etkide bulunup ilham

alınan bir örnek olarak etki ettiği görülmüştür. Hong Kong'un kentsel gelişimi, diğer kentlerde de geniş olarak kullanılmış, yeni ve eski, kontrol ve yönetim tekniklerine örnek olarak gösterilmektedir (Lim, W. S. W., ve diğ., 2007).

Saskia Sassen'in 'Nurturing Asia's World Cities' makalesinde; Hong Kong'un 1997'de Çin'e geçmesiyle birlikte, bu İngiliz kurallarına uyan tek seferlik koloninin genç Çin kentleri karşısında başarısızlığa uğrayacağı tahmin edildiğinden; bu belirtileri gören Singapur'un da Hong Kong'daki finans ve benzeri sektörlerdeki profesyonelleri çekmeye çalıştığından bahseder. 2000'lerin başında ise tüm bahislerin Hong Kong'u devirecek kent Şangay üzerine oluşunu anlatır. Ama hala Hong Kong üstünlüğünü koruması; borsasının 10 yıldır üstlerde, ekonomisinin 1989'dan beri yılda %5 oranında büyümesi (zenginliğine kıyasla bariz hızla büyüyen bir kent), gayrimenkul değerlerinin düşmesi beklenirken hızla artması, Singapur'un hiçbir zaman Hong Kong profesyonellerini alamaması ile yakından ilişkilidir. Şangay ise anakaradaki ikincil finans merkezi olmuştur. 2003'ten beri Şangay borsası \$37 billion ile \$313 billion arası düşüş yaşamış, küresel borsa sermayelendirmesindeki hisseleri %1 ile %0.7 arasında düşerken; aynı sürede Hong Kong'un değerleri \$500 billion ile \$1.2 trillion arasında ve küresel hisselerde %2.7 artmıştır. Bu değerler Asya'nın finans merkezi Tokyo ile karşılaştığında küçük kalmaktadır ancak Çin geneli için düşünüldüğünde önemlidir. Hong Kong'un dürüstlüğüne bağlı sistemleri ve düzenli alt yapısı nedeniyle onun kapsamlı iş ağıyla yarışamaz. Serbest piyasa ekonomik bağımsızlık açısından Hong Kong'u 10 yıldır dünyada 1. seçiyor. Hong Kong diğer büyük finans merkezlerine, bankacılığının %60'ı yabancı para birimleriyle eşleştirilen New York dahil olmak üzere, kıyasla uluslararası ölçekte derinlemesine yapılanmıştır. Hong Kong'un Çin ve önemli finans endüstrisi düzenleyicileri arasındaki küresel geçiş rolünün önemini arttırmıştır. Küresel hisse değişimlerini etkileyen şirket evliliklerinin patlamasıyla daha da önemli hale gelmesinin yanı sıra, Çin'in sermaye piyasasının gelişimindeki güçlü bir rol almaktadır (Sassen S., 2008).

Kentsel sistemlerin parçası olması bakımından metropollerin bulundukları coğrafyalar da önemlidir. Şekil 2.9'daki uydu imajlarında 4 farklı metropol ve kendilerine özgü coğrafyaları görülmektedir.



Şekil 2.10 : Uydu Görüntüleri: sol üst; Los Angeles, sağ üst; Hong Kong, sol alt; Londra ve sağ alt; İstanbul (Cities, Architecture & Society, sf: 154, 221, 188; URL-8, 2009)

Bu dört farklı metropol farklı coğrafi ve stratejik öneme sahiptir ancak hepsi de kendi ülkeleri için ulaşım, ticaret, üretim, kültür turizmi pazarlarının keşiştiği bir düğüm noktası olmaktadır. Los Angeles'ın denize kıyısı oluşu ve New York'a yakınlığı; Hong Kong'un Japonya, Filipinler ve Endonezya'ya olan yakınlığı ve ada olma durumu; Londra'nın kanalla Avrupa'ya bağlanması; İstanbul'da ise boğazlarla kuzey ülkelerini (Rusya) Akdeniz ülkelerine bağlama durumu bu metropollerini önemli ağ sistemlerinin parçası haline getirmiştir.

- Los Angeles



Şekil 2.11 : Los Angeles 1908 ve Günümüz İmajları (URL-9, URL-10, URL-11)

Los Angeles, Kaliforniya'nın güneyinde, Büyük Okyanus'un doğu kıyısında bir metropoldür. Bölgede petrol yataklarının keşfedilmesiyle birlikte kentin metropole dönüşüm süreci başlamıştır. Karayollarının oluşturduğu ulaşım sistemiyle kent ülkenin ikinci büyük kenti haline gelmiştir. Şekil 2.12'de görülen Los Angeles ve bölgeleri haritasında kentin karayollarına göre şekillenmiş ayrışması görülebilir. Los Angeles metropol alanı, Los Angeles, San Bernardino , Riverside , Ventura ve Orange vilayetlerini barındırır.

Los Angeles kültürel ağların da yoğunlaştığı düğüm noktalarından birini oluşturur. Hollywood film endüstrisi halen kentin en önemli endüstrilerinden biridir. New York'taki film endüstrisinin yüksek telifler nedeniyle Hollywood'a kayması bölgeyi popüler hale getirmiştir (URL-12, 2009).



Şekil 2.12 : Los Angeles ve Bölgeleri (URL-13, 2009)

- Hong Kong

Hong Kong önceleri İngiliz hakimiyetinde olan ardından Çin'e bağlanmış bir metropoldür. Hong Kong; Hong Kong Adası, Kowloon Yarımadası ve 235 kadar küçük adadan meydana gelmiştir.



Şekil 2.13 : Hong Kong Silüet (URL-14, 2009)

“Hong-Kong'da ticaret ve sanayi II. Dünya Savaşından sonra çok gelişmiştir. Hong-Kong; tekstil endüstrisi, hafif sanayi (oyuncak, radyo, elektronik), sinema endüstrisi, az da olsa ağır sanayi (gemi inşası, çimento ve demir sanayi) ve özellikle bankacılıkla büyük bir ticaret merkezidir. Çin Halk Cumhuriyeti ile bu ülkeyi tanımayan ülkeler arasındaki ticari trafik Hong-Kong'dan geçer. Hong-Kong büyük bir ticaret merkezi olması dolayısıyla sanayi hızla gelişmektedir. İhracatının en önemli kısmı (giyecek ve çeşitli sanayi ürünleri) özellikle ABD ve İngiltere ile yapılır” (URL-15, 2009).

Hong Kong'un kent imajı limanı ve önemli dik tepeli arka planı olarak bilinir. Eş öneme sahip bir faktör de Hong Kong'un politik, finans ve ticaret çekirdeğini oluşturan kompakt, canlı merkezidir. Merkez; acil taleplerin, hızlı kentleşmenin, nüfus patlamasının ve hiper yoğunluğun inovasyon ve hızla çözüldüğü bölgedir (Brower, J. ve diğ., 2002).

Hong Kong Asya'daki en büyük pazarlardan biridir. Bu durum politik, finans ve ticaret çekirdeğinin devamlı yoğun ve dinamik oluşunu sağlamakta, ağ sistemlerinin sürekli aktif kullanılmasını sağlamaktadır.



Şekil 2.14 : Hong Kong İdari Bölgeleri Haritası (URL-16)

- Londra



Şekil 2.15 : Londra Silüet (URL-17, 2009)

Londra ağ sistemlerinin düğüm noktalarından biri olma özelliğini çok uzun zamandır sürdüren bir metropoldür. 5 adet havaalanının oluşu, Channel Tüneli, karayolu ve demiryolu bağlantıları Londra'nın İngiltere ve diğer kentlerle olan akışını sağlar.

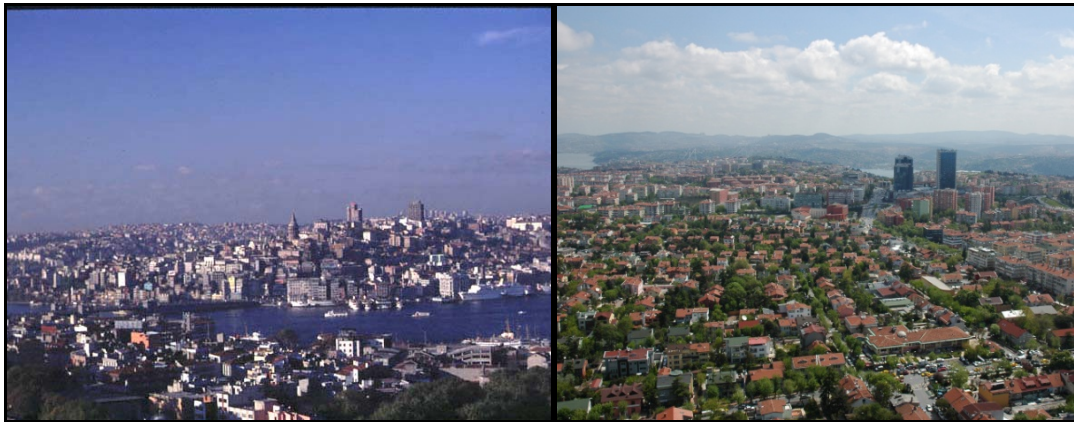
Bunun yanısıra bu metropol endüstri kentinden günümüz metropolü geçişini başarılı bir şekilde gerçekleştiren bir kenttir. Bir finans merkezi olduğu kadar; kültür, sanat ve turizm piyasasında da etkindir.



Şekil 2.16 : Londra İdari Bölümler (URL-18, 2008)

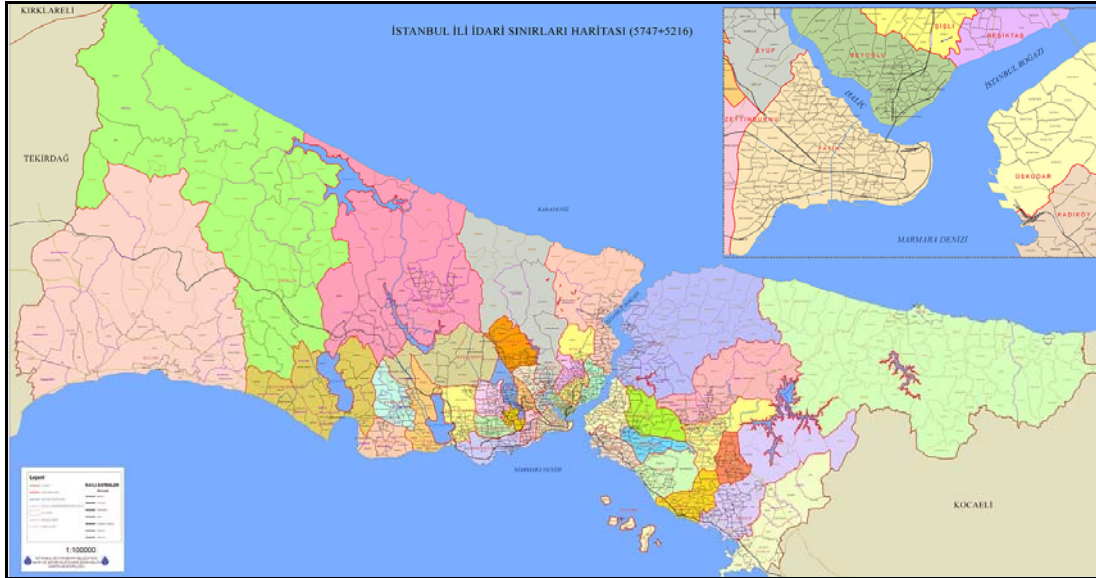
Şekil 2.16’da görülen kentin idari bölümleridir. Kent büyük bir metropoliten alana yayılmış olup, 33 birimden oluşmaktadır.

- İstanbul



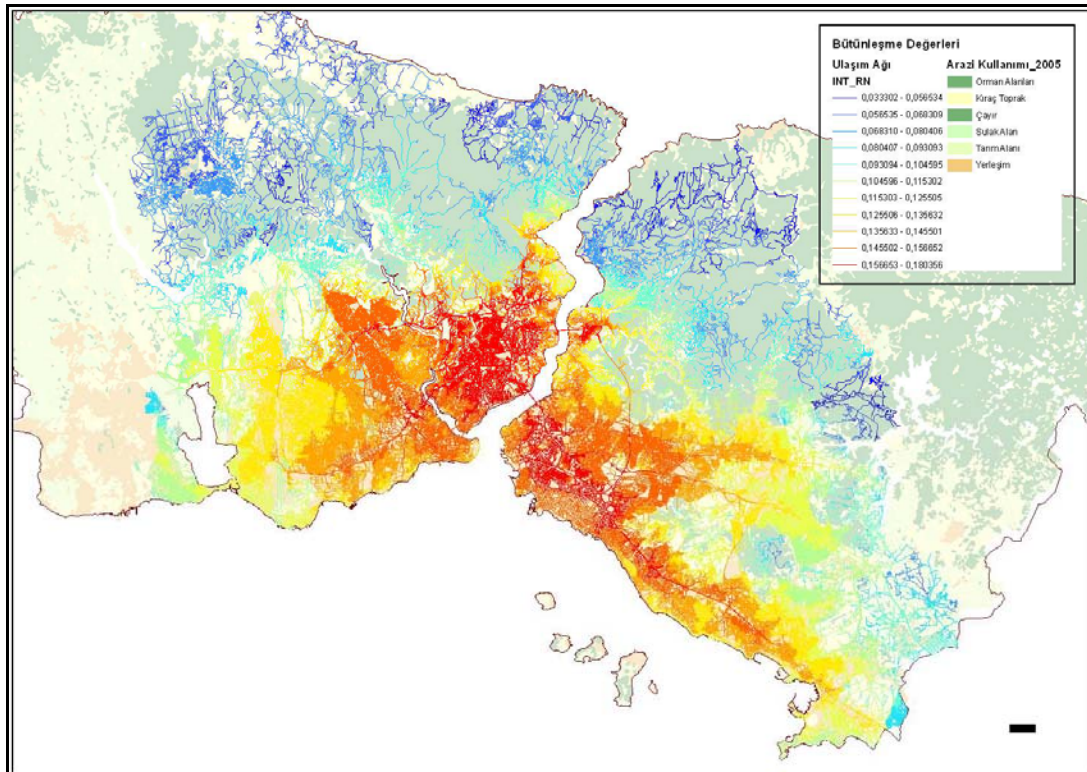
Şekil 2.17 : İstanbul Genel Görünüş (URL-19; URL20, 2009)

İstanbul iki kıtayı birbirine bağlayan durumu ile en önemli ağ noktalarından biri haline gelmiştir. Avrupa'yı Asya'ya bağlamasının yanısıra, Rusya ve Ukrayna gibi Karadeniz ülkelerini de Akdeniz'e bağlar. Son yıllarda yoğunlaşan politik birleştirici gücün etkisiyle Arap ülkeleri ile Avrupa arasında birleştirici bir güç unsuru olmaktadır.



Şekil 2.18 : İstanbul İdari Bölümler (URL-21, 2009)

Şekil 2.17’de görülen İstanbul metropoliten alanın idari bölgelere ayrılmış durumudur. İstanbul 39 ilçeye ayrılmıştır. Kentin iki sınırında endüstriyel üretimin gerçekleştiği bölgeler bulunmaktadır. İstanbul hem endüstrinin hem de ihracat ve ithalatın yapıldığı bir metropoldür. Ucuz hammadde ve işgücü nedeniyle tercih edilen bir kenttir. Tüm ülkedeki üretimin diğer pazarlara dışsattımının yapıldığı noktalardan biri olması nedeniyle önemlidir. 2 havaalanı bulunmaktadır. Kent tarihi açısından da eskiden beri önemli ağ sistemlerinin merkezini oluşturmuştur. İpek yolunun buradan geçiyor oluşu, önemli imparatorlukların merkezi oluşu, çok etnikli bir yapıda olması kentin eskiden beri önemli bir metropol olmasından kaynaklanmaktadır.



Şekil 2.19 : İstanbul Bütünleşik Ağlar (İstanbul Metropoliten Planlama)

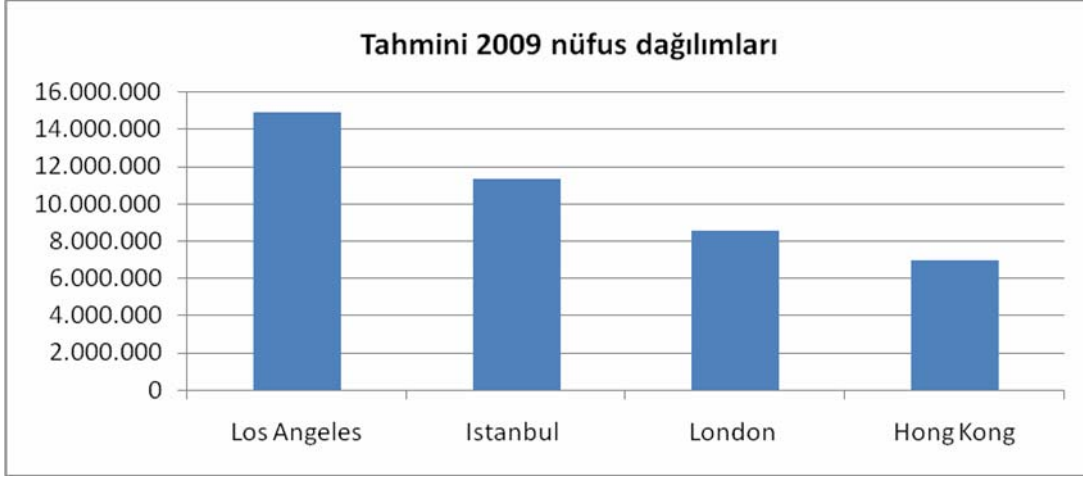
Şekil 2.18’de kentsel ulaşım, yerleşim, yeşil alan ve tarım alanlarının üstüste getirildiği kentsel ağlar görülmektedir. Bu da kentin güney merkezli yoğun ağ sistemini göstermektedir.

2.3.1.2 Günümüz metropollerinin nüfus yoğunluk ilişkilerine göre değerlendirilmesi

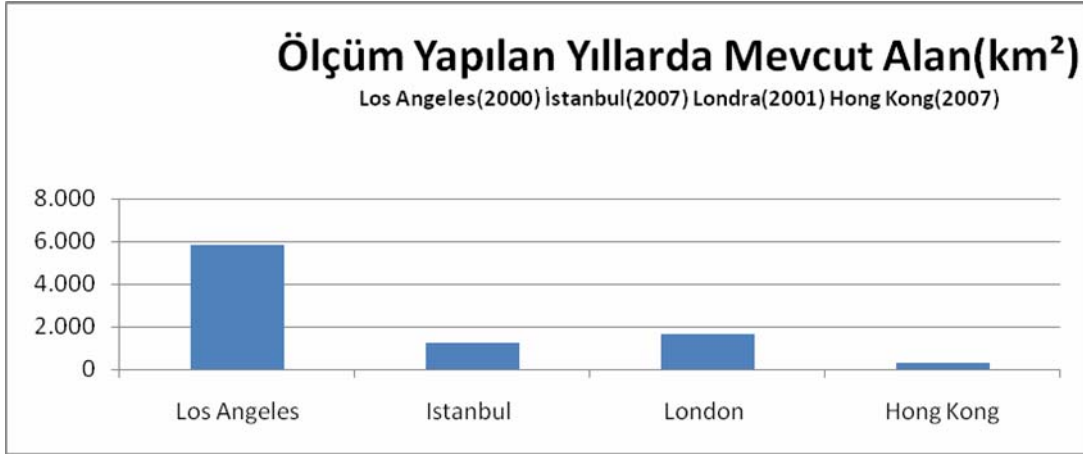
Belirli dönem aralıklarında değişen nüfus yoğunlukları ve yayılma grafiklerle ortaya konmuştur.

Çizelge 1.1 : Seçilen Metropollerde Yıllara Göre Nüfusun Dağılımı (URL-22, 2009)

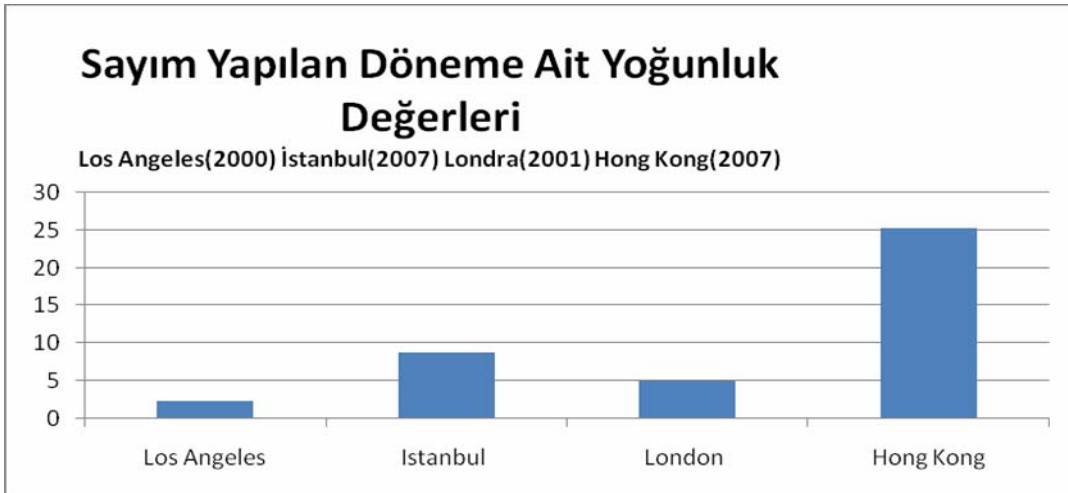
Kentler	Nüfus Sayım Yılı	Yıllara Göre Nüfus	2009 Tahmini Nüfus Değerleri
Los Angeles	2000	13.829.000	14.940.000
İstanbul	2007	11.100.000	11.330.000
London	2001	8.278.000	8.580.000
Hong Kong	2007	6.890.000	7.000.000



Şekil 2.20 : Seçilen Metropollerde Tahmini 2009 Nüfus Dağılımları (URL-22)



Şekil 2.21 : Seçilen Metropollerde Ölçüm Yıllarındaki Alansal Değerler



Şekil 2.22 : Seçilen Metropollerde Ölçüm Yıllarındaki Yoğunluk Değerleri

Bu grafikler, metropollerin mevcut alanlarıyla yoğunlukları arasındaki ilişkinin durumunu belirlemektedir. Yoğunluk değerleri bakımından en yüksek değerler Hong Kong'da görülmekte, en düşük değerler ise Los Angeles'tadır. İstanbul'da ise Londra'ya göre daha yoğun bir yerleşim olduğu söylenebilir.

Yoğunluk ilişkilerine göre her kent farklı bir durum göstermektedir. Los Angeles kent merkezinde yoğunlaşıp, kırsal alanlarında az yoğunluklu dağılımlar gösterirken, Londra çoklu merkezli bir yoğunluk gösterir. İstanbul halen doğu-batı-kuzey doğrultularında yayılmaya devam ederken yoğunluk güneyde Boğaz çevresinde daha fazladır. Hong Kong adanın içinde belirli bir kısımda yapılaşmıştır.

Farklı coğrafik koşullar, nüfus dağılımları ve yoğunluklar kentlerde farklı dokuların oluşmasına neden olmaktadır. Şekil 2.22 ve Şekil 2.23'de seçilen metropollerin google earth imajları ve doku imajları görülmektedir. Los Angeles'ın simetrik gridlere ayrılmış dokusu, Hong Kong'un kanallar çevresinde yoğunlaşan ve yeşil alanlarla sıkıştırılmış yoğunluğu, Londra'nın yeşil alan ile bütünleşmiş düzeni, İstanbul'un organik ve kendiliğinden gelişimi görülebilmektedir.



Şekil 2.23 : Los Angeles, Hong Kong, Londra ve İstanbul'un Google Earth İmajları



Şekil 2.24 : Los Angeles, Hong Kong, Londra ve İstanbul'un Dokusunu Yansıtan İmajlar (Cities:Arch.&Soc., 2006; URL-23; URL-24; URL-25, 2009)

- Los Angeles

Los Angeles seçili kentler arasında en büyük yüzölçümüne sahip kenttir. Kentteki yoğunlaşma nispeten eş dağılımlı ve kentin tümünde aynı şekildedir. Fundamental Principles of Urban Growth'ta bahsedildiği gibi düşük yoğunluklu nüfus, sıkı bir dokudaki yerleşim alanında olmasına rağmen Londra ya da Berlin ile karşılaştırıldığında sadece bazı kısımlarında yüksek yoğunluklu yerleşim kategorisine girmektedir (Humpert ve diğ., 2002).

Los Angeles genç bir kenttir. Yaşayanların %10'u 65'ten yaşlı ve %30'u 20 yaşından gençtir. Etnik ve ırksal çeşitlilik çok fazladır. Nüfusun yarısı kendisini Latin olarak, %30 u beyaz (İngilizce konuşan) olarak tanımlarken, Afrikalı, Amerikan ve Asyalılar için bu oran benzer değerlerde ve %10 civarındadır. Şimdiki nüfusunun %40ını Amerika dışında doğmuş, çoğu son zamanda göç etmiş kişilerden oluşur (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006).

Eğer Güney Kaliforniya bağımsız bir ülke olsaydı, bu 5 ülke metropolitan ekonomisi merkezli Los Angeles, dünya en büyük ulusal ekonomilerinde ilk 10'a girerdi. Üretimi yaklaşık olarak İtalya'nın GDP'sinin %60'ı kadardır. Los Angeles'in ekonomisi de geniş ve karmaşıktır. İşçi gücünün 3/4'ü iş ve servis sistemlerinin başından sonuna her kısmında çalışır. Çalışanların neredeyse %20'si roketten-son teknoloji ürün-mobilya-elbise-etnik yiyeceğe kadar herşeyi üreten endüstrilerde çalışır (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006). Endüstriyel çeşitlilik ve servis sistemlerinin kentle olan iletişimi Los Angeles'ın kentsel önemini arttırmaktadır. Bu da kentsel göç ve akışı getirmektedir. Bu durum da kentin büyümesini kaçınılmaz hale getirmektedir.

1990 nüfus sayımında Los Angeles, Amerika'nın en yoğun kentleşmiş alanı olarak New York'u geçti. Bunun açıklaması öncelikle, bazı metropollerin iç kentlerinde iş olanağı ve nüfusta belirgin bir azalma görüldü. Bu sürede Los Angeles, çoğu kent merkezine yerleşen 4-5 milyon arasında göçmen aldı. Bunun yanında Los Angeles, ülkedeki en yoğun kırsal çemberleri oluşturarak 3 ya da 4 dış kent yerleşimiyle çevrelenip, dış kent gelişiminde özellikle yoğun bir süreç deneyimledi (Brower, J. ve diğ., 2002). Günümüzde Los Angeles bir çok yönden giderek New York veya Avrupa kentlerine benzemekte. Ancak Los Angeles'ın güneyine Orange Country'e gidildikçe durum farklılaşmaktadır. 2.5 milyon kişinin yaşadığı kent denilmesi

gereken bu yer; tek bir baskın merkezi olmayan, 100.000den fazla kullanıcısı olan 15 kentten oluşur. Merkezi olmamasına rağmen geleneksel kırsal gezici ev işlerinde muhtemelen daha fazla iş ve dev bir iş yoğunluğu barındıran endüstriyel bir komplekstir. Müzesi, tipik konser salonları olduğu gibi tipik kentsel karakteristiklerden suç, uyuşturucu ve çeteler de bulunmaktadır (Brower, J. ve diğ., 2002). Yani Orange Country başlı başına kendine yeten, farklı kentsel dokusu ve sistemiyle yaşayan dinamik bir kentsel alandır. Orange Country şuanda ana bir post-fordist endüstriyel metropolistir. Daha büyük bir ölçekte bu yeni endüstri alanlarına yeni endüstrileşmiş ülkeler denilmektedir. Ancak bunlar birinci dünya ülkelerine dahil değiller çünkü ileri düzeyde endüstriyel ekonomilerden dışlanmışlardır. Fakat şimdi bir çok üçüncü dünya ülkesi, ileri düzeyde endüstrileşmede birinci dünya haline gelmiştir: Kore, Hong Kong, Tayvan, Singapur, belki Brezilya, belki Meksika (Brower, J. ve diğ., 2002).

Los Angeles örneğinde; fonksiyonel bir toplu taşıma sisteminin ve kamuya açık park alanlarının olmaması nedeniyle giderek artan nüfus ihtiyaçlarını karşılamamaktadır. New York Times'da çıkan bir makalede; 1930'lu yıllarda, Los Angeles Nehri'nin bazı kısımlarının kazılarak, ortaya çıkacak kıyılarda konumlandırılacak, birbirine bağlı bir parklar sistemini önerisinin olduğu ve bu plana göre, San Fernando Vadisi'nden, Long Beach'e kadar olan 51 millik bölge boyunca, kentin en fakir bölgelerine yeşil alan sağlanmasının planlandığını belirtir. Aradan 70 yıl geçtikten sonra, nehrin endüstriyel olarak tahrip edici bir unsur olmasının yanı sıra, aynı zamanda doğu Los Angeles'da bulunan Latin mahalleriyle, şehir merkezindeki beyaz nüfus arasında bir bariyer olarak duruşuna çözüm olarak getirilen planda, nehrin beton yatağının büyük bölümünün yıkılıp, doğal konumuna geri döndürülmesi, geri kalan kısmın da taşlarla örülmesi öngörülmüş, ilerleyen süreçte ise nehir yatağının, yeşillendirilmiş yürüyüş yollarını kapsayacak bir yapıya dönüşmesi, parkların ve bisiklet parkurlarının nehir şeridinde konumlandırılması planlanarak, kentin fakir semtlerine, çok değerli park alanları kazandırılması fikri geliştirilmektedir (URL-26). Sonuç olarak Los Angeles, çok etnikli bir metropoldür ve kentsel yoğunlaşma daha çok kent merkezi ve çevresinde ve eski endüstriyel alanlarda artmaktadır. Tipik grid sistemine uygun büyüme halen devam etmekte ancak coğrafi ve idari sınırlara gelinmiştir. Bu durum kentte birtakım dönüşümleri gerektirmektedir.

- Hong Kong

Hong Kong, 1950'lerde başlayan her 10 yılda 1 milyondan fazla artan göç alımıyla nüfusu 7 milyona ulaştı. Nüfusun %50'si kent merkezinde yaşamaktadır. Nüfus yoğunluğu km²'de 46.000 kişidir. Daha yoğun bölgelerde bu sayıya 6250 kişi daha eklenir.

Hong Kong nüfusu daha çok göçmenlerden oluşur. Kentin kültürel kimliği belirsiz ve İngiliz ve Çinliler arasında gidip gelir (Lim, W. S. W., ve diğ., 2007). Kent kullanıcılarının sadece % 4.1'i Çinli değildir. Kentte azınlık olarak Filipinli ve Endonezyalı yoğunluktadır. Kent kullanıcılarının çoğu Budist ya da Taoist'tir. %4 oranında Rum Katolik, %5 oranında Protestan ve %1 Müslüman bulunmaktadır (URL-27).

Hong Kong'da yapılaşma yolların genişliğini değiştirmeden ana yollara gelişi güzel yerleştirilmiş yüksek binaların oluşturduğu bir planlama pratiğidir. Ticari gökdelenlerin arkasında, anlaşılmaz yakınlıkta farklı şekillerde, yüksekliklerde ve simgelerde çok kullanımlı rezidans blokları bulunmaktadır. Küçük ölçekli işyeri ve servisler mümkün olan her boşluğa yerleşmiştir. Market ve pazarlarla sıkışmış küçük cadde ve dar sokaklar, açıklık ve yeniden gelişimden kaçınılmış, kentteki işçiler için hayat dolu aktiviteler sunmaktadır. Kent bütün bu baskı ve manifestoların taleplerine şaşırtıcı mekansal düzenlemelerle cevap verir (Brower, J. ve diğ., 2002). Kentteki yapılaşma düzeyinde gelişmektedir. Coğrafi konumundan ve yeşil alanlarının mecbur kıldığı bu büyüme gökdelen formasyonunda konut ve iş merkezi olarak gelişmektedir. Metropoldeki sürekli iş akışı ve olanakların bir sonucu olarak konut piyasası da sürekli canlılığını koruyan bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bir çok durumda, acil kentlerin yeni formunu oluşturmak için, büyük eski kentsel alanlar yıkılarak kent belli başlı yollarla dönüştürüldü. Yoğun peyzajlı, konut sahipleri için tenis kortu, havuz, mini golf imkanları bulunan, alışveriş alanları ve otoparkı bulunan ortak bir podyum üzerinde standart birimlerden oluşturulan apartman bloklarının kültürel kabulü, konut piyasasının canlılığını bir yere kadar sürdürebilecek (Brower, J. ve diğ., 2002). Yukarıda belirtilen durumun benzerini İstanbul'da da örneklemek mümkündür. İstanbul'da özellikle servis sistemlerinin kesiştiği, en yoğun akışın olduğu noktalarda görülen ve kent merkezinin içinde

olması nedeniyle yatayda gerçekleştirilemeyen düzeydeki gelişimler günümüzdeki kent merkezine yeniden yönelişin bir kanıtıdır.

- Londra

Londra 1.600 km² yüzölçümü ve km² başına 4.700 kişi düşen bir konutlaşma yoğunluğuna sahiptir (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006).

Londra, 1.500 km² alanda 8 milyon nüfusuyla, km² başına 4.795 insan yoğunluğuyla New York, Paris ya da Tokyo'dan daha az yoğunluklu bir kenttir. Büyüyen ekonomisinin 2016 yılına kadar 400.000 yeni iş imkanı ve 500.000 yeni ikamet edecek kişi getireceği tahmin edilmektedir. Yeni geleceklerin çoğu genç ve yabancısıdır ve 10 yılı aşkın süredir Londraya göç edenlerin %95'i Birleşik Krallığın dışındandır (Burdet, R., & Sudjic, D., 2008).

Londra çeşitli ve çok kültürlü bir kenttir. Nüfusun %29'unu etnik azınlıklar oluşturur. %12 Asyalı ya da Asya kökenli İngiliz, %11'i siyah ya da siyah kökenli İngiliz, %11'i Çinli, %5'i de diğer gruplardan oluşmaktadır. Şimdiki nüfusun yaklaşık %27'si İngiltere dışında doğmuştur. Ek olarak yüksek orandaki insan ve ziyaretçi akışıyla Londra dünyanın ilk ulus ötesi kenti olmuştur (Burdet, R., & Sudjic, D., 2008). Bu durum kentsel sistemlerin iyi çalışmasıyla da orantılıdır.

Servis bazlı kentsel ekonominin küresel oryantasyonu, Londra'nın yakın zamandaki beklenilmeyen ekonomik gelir kaynağı olmuştur. Şu anda kişi başına düşen milli gelirin 34.500 euro olduğu tahmin edilmektedir, Bu da İngiltere'nin ulusal ekonomisinin %20'sine denk gelmektedir. Büyük Londra tek başına İtalya GDP'nin 1/5'ine denk gelecek üretim yapmaktadır (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006).

Londra şu anda hiç olmadığı kadar küresel bir kenttir. Patlayan garimenkül fiyatları her yerdedir. Doğudaki uç kısımlar da bu yeniden odaklanmadan yararlanmakta, batı tarafındaki genişleme doğuya kaymaktadır. Thames Nehri ve çevresinde de benzer değişimler olmuştur. Önceleri kentin arkasını döndüğü nehir önceleri apartman bloklarının şimdi de bankaların da sürekli duvar oluşturduğu bir ön bahçesi konumundadır. Orada oturanlar manzara ile büyülenmekteydi ancak günümüzde o kadar çok yapılaşma oldu ki nehir bir kanala dönüştü. Ve gerçekten yüksek gökdelen kümelerinin gelmesi de planlanmaktadır. Bunları ivmelendirici olarak Renzo Piano tasarımı, Avrupa'nın en yüksek kulesini Londra Köprü İstasyonunun üstünde inşa edilecek ve bu yatırımcıların inşaa başlaması için güven sağlayacaktır (Burdet, R.,

& Ichioka, S., 2006). Aslında olumsuz gibi betimlenen durum, bir metropol gerçekliğini göstermektedir. Metropoller sürekli bir değişim içinde olmak durumundadırlar, aksi taktirde metropol olma özelliklerini yitirirler. Thames Nehri'nde meydana gelen değişimlerle popülerliğini kaybeden nehrin çevresinin yeniden canlandırılması ve modern metropol örüntüsü içinde ofis, konut ve kültürel merkezler ağırlıklı bir yere dönüştürülmesi hedeflenmektedir.

Thames Geçidi, Avrupa'nın en büyük yendiden canlandırılmış koridoru; doğudan Kuzey Denizine bağlandığı için dalgalı ve gel gitli olan nehrin iki tarafında da yayılmaktadır. Bir zamanlar Londra'nın ana liman ve endüstriyel aktivitelerine ev sahipliği yapan, tersanelerin 1980de kapanmasıyla bölgede sosyal ve ekonomik çöküş yaşanmış. Amsterdam'ın 2 katı büyüklüğündeki bölge 2016'da öngörülen 500.000 kişilik nüfus artışının yüzlerce binine konut olannağı sunabilecek potansiyeli taşımaktadır. Newham ve Stratford'da yoğunlaşacak olan olimpiyatlar Londra'nın doğu tarafı gelişimini sağlayacak, 20 yıl içinde 800.000 Londralı'nın ev sahibi olması bekleniyor. Stratford'da yoğunlaşacak olan gelişmeler; stadyum, havuz, hava alanı, hokey stadyumu, 4 iç arena, 17.000 yatak kapasiteli Olimpik Köy, Lower Lea Valley gibi alanlar küçük buluşma mekanları olacak. Dev ölçekli proje doğu Londra'nın tekrar yapılanması anlamına gelmektedir. Bunlar kentteki tek ana gelişim değil, King's Cross alanı ve çevresindeki dönüşümler ölçekleri itibariyle de önemlidir. Yeni St Pancras istasyonu, Paris Brüksel arasındaki hızlı tren hattındaki trafiği kontrol etmesi daha ilk aşamayı oluşturur. Victorian St Pancras'ta tren yolu ve kanal alanlarında yayılan bir gelişim oluşacak. Burada düşünülen projelerden biri Canary Wharf ölçeğinde. Bölge seks ve uyuşturucu ticareti alanı olarak anılmaktan kurtulacak. The Guardian gazetesi ofisini bu bölgeye taşıyacak. White City'de yüzyıllardır kent dokusundaki bir boşluk dev bir alışveriş merkeziyle doldurulacak. Thames'in güneyinde Elephant & Castle bölgesinde 1960'lara ait çok kapsamlı planlama yaklaşımı , dev-yekpare bir ölçekle ayrışacaktır (Burdet, R., & Sudjic, D., 2008). Belirtilen dönüşümlerle eskiden endüstriyel üretim yapan ve aktif liman kullanımıyla ticaret yapan kent günümüzde finans ve kültür-sanat gibi yaratıcı endüstrilerin merkezi olmaktadır. Finans ve kültür merkezi haline dönüşen metropol, sürekli gelen göç ve insan-iş akışıyla birlikte kentsel yeniden yapılanmasını sürdürürken, beklenen nüfus yoğunluğunu kent içinde dağıtmayı hedeflemektedir. Burdet ve Ichioka'nın da belirttiği gibi; Londra'nın yüzeyinin neredeyse yarısı açık

alan ve rekreasyon alanlarıdır. Kent artışı beklenen nüfusu mevcut yapılı çevre içinde strükürel yoğunlaşma ile çözümleyecektir (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006). Bu bakımdan kent yeşil alanlarını koruyan ve de metropoliten alanda daha fazla genişlemeyi öngörmeyen bir planlama izlemektedir.

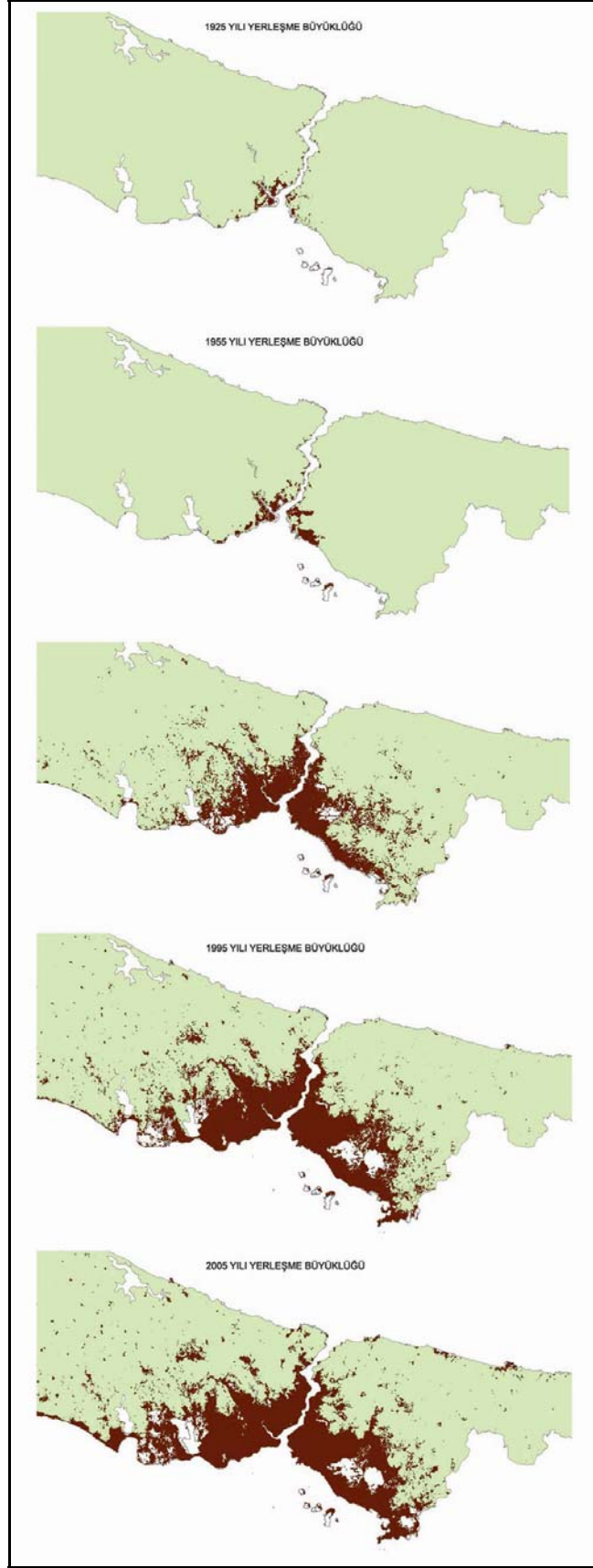
- İstanbul

Balkan kısmındaki Türkiye'nin en yoğun nüfuslu kentini oluşturmaktadır. Tarihi bir kent, genç, laik Musliman nüfusludur ve yüzölçümü 1.839km²'dir. İstanbul'un %95'i kentleşmiştir. Kentsel yoğunluğu km²'de 4.803 kişidir. Kent son 50 yılda %900 ve son 10 yılda %27'lik bir büyüme göstermiştir. Gelecek on yılda da 1.5 milyonluk bir artış daha beklenmektedir (Burdet, R.,&Ichioka, S., 2006).

İstanbul nüfusunun %61.4'ü kendisini Türk, %18.44'ü ise "farklı" kökenden kabul etmiştir. %21.11'lik gurup ise "karışık" kökenlidir. Bu gurubun akrabalık ilişkileri büyük çoğunlukla Türklerledir. %61.40 Türk, %13.30 Kürt, %6.81 Balkan kökenli, %5.75 Kafkas kökenli, %8.77 Laz, %1.39 Hıristiyan Azınlıklar ve %2.57 Arap kökenlidir (URL-28).

14 milyon kayıtlı nüfusla İstanbul Türkiye nüfusunun %15'ini oluşturur. (1945'ten bu yana %5.7 artışla) %3.3lük büyüme oranıyla ki bu oran 1895 ve 1990 arasında %4.5 ve 1990 ve 1997 arasında %3.8'lik bir oranı olarak belirtmektedir. Çoğunluğu küçük ya da orta büyüklükteki kasabalardan olmak üzere her yıl 300.000 civarında kişi İstanbul'a göç etmektedir. 1997'de yapılan çalışmalara göre nüfusun %67'si İstanbul dışı doğumludur. Günümüzdeki durum 40 yıldır sürekli bir nüfus artışını ortaya koymaktadır (Burdet, R.,&Ichioka, S., 2006).

Şekil 2.33'te İstanbul'un sırası ile 1925, 1955, 1975, 1995 ve 2005 yıllarındaki yerleşme büyüklüğü görülmektedir. Özellikle 1925 ile 1975 yılları arasındaki dönemde hızlı artan nüfus ile birlikte kent Sarayburnu ve çevresindeki alanın dışına çıkarak Boğazın güneyi merkezli bir yerleşim izlemiştir. Ardından da hem kuzeye doğru hem de doğu ve batı yönlü gelişimini sürdürmüştür.



Şekil 2.25 : İstanbul Yıllara Göre Yerleşme Büyüklüğünün Dağılımı (6th International Space Syntax Sempodium, İstanbul, 2007)

İstanbul'da hızlı bir ivmelenme ile kentleşme gerçekleşmiştir. Endüstri ile başlayan yoğun göç alımı hala devam etmektedir. Gümüş ve Berrada'nın da belirttiği gibi; günümüzde iç kentsel göç belirgindir. Orta sınıfın İstanbul'un kırsal kesimlerine yönelmesiyle plansız, bazen yasadışı gelişmiş Esenkent, Alkent ve Büyükşehir gibi kapalı sistemler meydana gelmiştir. Bu projeler geçmişe yönelik olarak otoritelerin yayılma politikalarını desteklemiştir (Silivri örneğinde görülmektedir). 1990 ve 1997 yılları arasında, Büyükçekmece, Gaziosmanpaşa ve Silivri'nin sınırlardaki komşu alanların nüfusu sırasıyla %14.5, %9.2 ve %5.4 artmıştır. Aynı dönemde eski kent merkezi olan Eminönü %4.8 küçülmüştür. Ayrıca 1990'dan beri Levent ve Maslak bölgesi iş bölgesi olmaktadır. Bütün iç akışlar ve dönüşümler gözönünde bulundurulduğunda İstanbul'un iş-kültür-konutlaşma ve turizm olmak üzere farklı bölgelere ayrıldığı görülmektedir (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006).

Kayıtlara göre orta ve büyük ölçekli endüstriyel atölyelerin %52.5'u, Türkiye'deki toplam endüstriyel işe alımların %40'ı 1980ler'den beri İstanbul'dadır (Brower, J. ve diğ., 2002). İstanbul'daki üretim, Türkiye'nin 1/5'ini ve İtalya GDP'nin %3'ünü oluşturmaktadır. İstanbul'daki kişi başına düşen milli gelir 1.928 eurodur. Bankacılıktan turizme servis sektörü, İstanbul'da yaşayanların yarısına iş gücü oluşturmaktadır. Endüstri ekonomide öncü değildir ancak hala kent nüfusunun 1/3'i çalışmaktadır. Türkiye'deki imalat tesislerinin 1/3'i hala İstanbul'dadır. Endüstrinin kentin sınırlarına itilmesi ve hayırseverlerin ve enstitülerin katkılarıyla bu eski endüstri alanlarını kültürel merkezlere dönüştürmek planlanmaktadır (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006). Günümüz metropoller artık endüstri kentleri olmaktan sıyrılıp, finans ve kültür merkezleri haline gelmişlerdir. Bu bakımdan İstanbul da bu sürece geçmektedir.

İyi ve ucuz iş gücü, hammaddeye kolay erişim, teknik alt yapı ve sosyal imkanlarla İstanbul ana endüstriyel ticareti çeken, ülkenin en büyük piyasası haline getiren kenttir (Brower, J. ve diğ., 2002). Bu durum kentteki yoğun nüfus artışının da bir sebebidir. Kent bu yoğun nüfus artışına yetişemediğinden gecekondu ortaya çıkmıştır. Bu yasal olmayan yerleşimler, aslında metropollerin esnek yapısı ve kendiliğinden oluşumlarını göstermesi açısından önemlidir. Süreç içerisinde politik sebeplerle bu gecekonduya yasallaştırılmıştır. Burdet ve Ichioka'nın belirttiği gibi; 1990'larda politik bir istekle tüm gecekonduların haritadan kaldırılmıştır. Günümüzde ise gecekonduların sadece %10 durmaktadır. Ancak geçen 25 yıllık

süreçte yasallaştırılmış yapılaşmanın %60'ının yasadışı yapılmış olduğu düşünülürse gene de bu rakam bir şey ifade etmemektedir (Burdet, R.,&Ichioka, S., 2006). Buradaki sorun, gecekonduların yasallaştırılması sürecinde kentsel planlama ya da mimari durumlar gözönünde bulundurulmadan, kullanıcıların kendi üretimlerinin yasallaştırılmasından kaynaklanmaktadır.

2.3.1.3 Günümüz metropollerinin ulaşım sistemlerine göre değerlendirilmesi

Metropoller için ulaşım sistemleri farklı ağları birbirine bağlayıcı oluşu sebebiyle büyük önem taşımaktadır. Aynı zamanda, kentlerin ulaşım sistemler kentsel dokuyu ve kentsel gelişimi birincil derecede etkilemektedir. Koolhaas'a göre; kentler, eskizlerin bile saklayamadığı gerçek şudur ki: en büyük destekçileri olan super otoyollar kentleri pek sevmez. Neredeyse, süper otoyolların bütün baş destekçileri kentlerin kaybolacağını ve dağıtılmış yolların banliyölere, kırsal ideale doğru gelişeceği ya da kentlerin farklı dokularda ortaya çıkan diğerleriyle değiştirileceğine inanıyorlar (Koolhaas R., 1995). Günümüzde ekolojik farkındalığın etkisiyle de başlayan toplu taşıma ve motorsuz taşıtlara yönelim arabaların tahtını sallamaya başlasa da, arabaların tümüyle ortadan kaldırıldığı bir ulaşım sistemini düşünmek çok gerçekçi olmamaktadır.

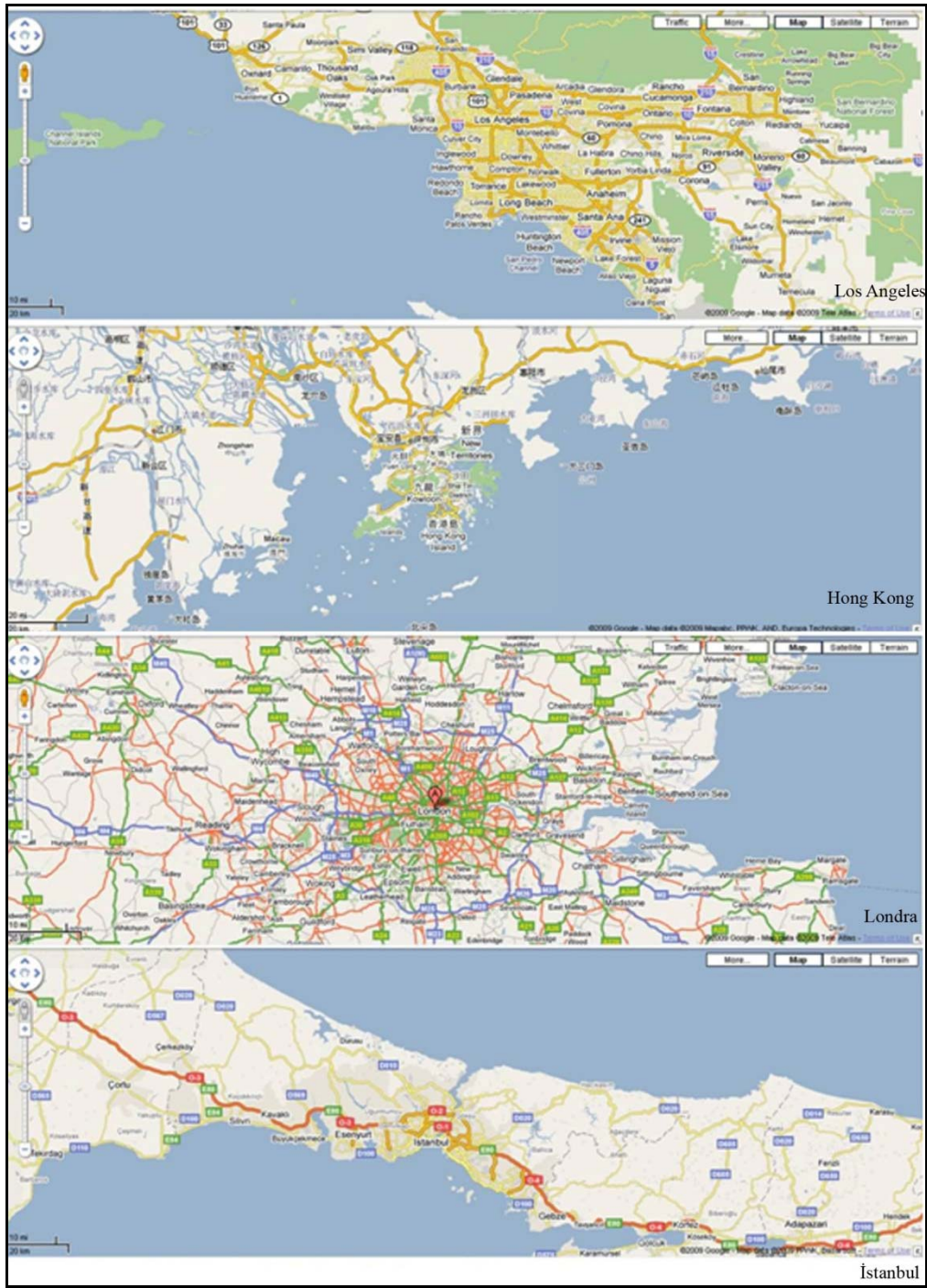
Şekil:2.34'te görülen kentlerin ulaşım ağını oluşturan araç kullanımlarının dağılımı verilmiştir. Buna göre toplu taşımada en başarılı kent Tokyo olurken, Los Angeles taban tabana zıt olarak en az düzeyde toplu taşımanın kullanıldığı bölge olmuştur. Londra'da ise bu durum nispeten daha düzgün dağılımlı bir biçimde gerçekleşmiştir. Kentlerde seçilen ulaşım sistemleri kent dokusunu ve kentsel planlamayı da birebir etkilemektedir. Grafikte görüldüğü gibi, kent merkezinde yoğunlaşan metropollerde toplu taşıma sistemleri ağır basarken, Los Angeles gibi yatayda büyüyen kentlerde araba ve motorlu taşıtlar esas taşıma sistemi elemanını oluşturur.



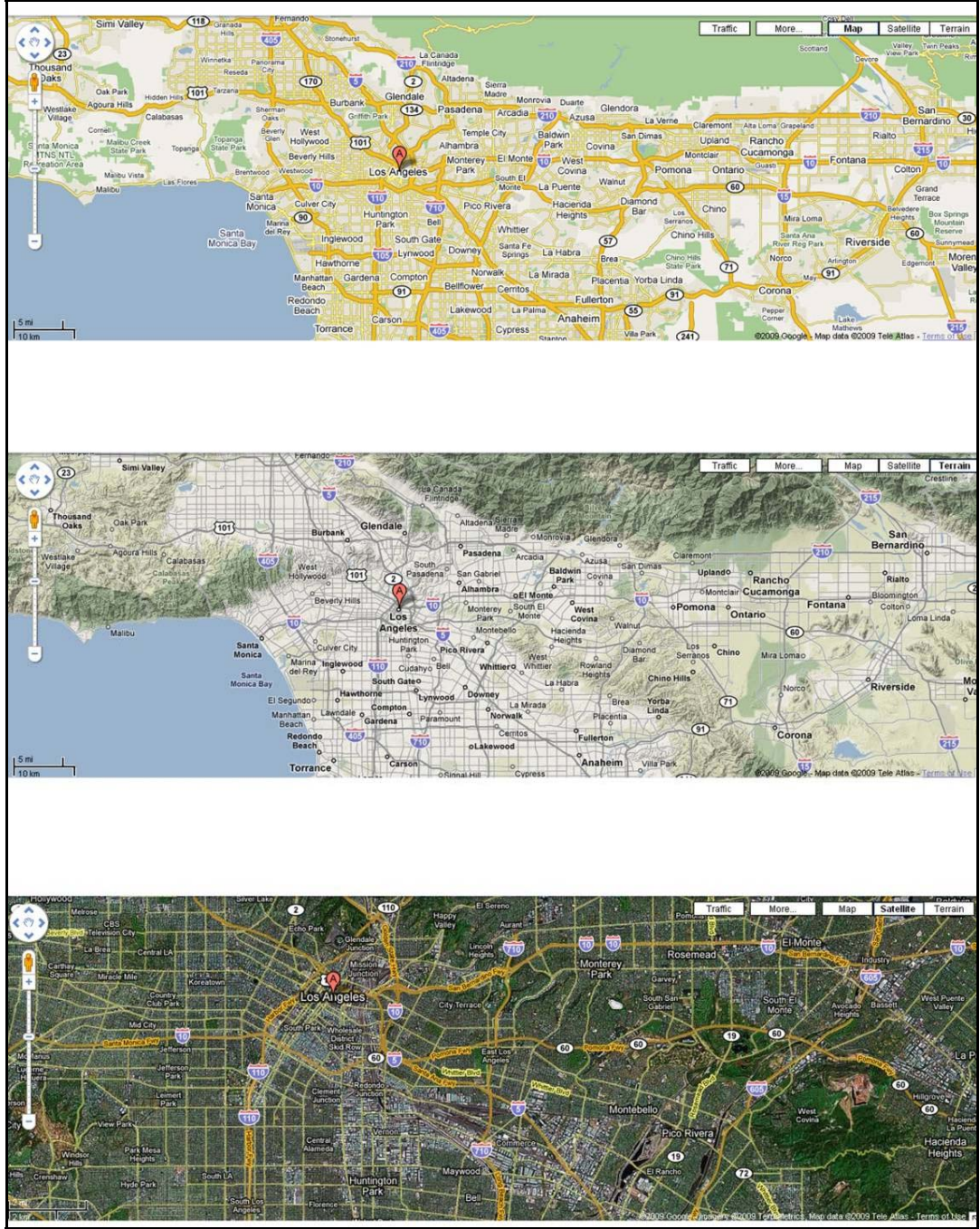
Şekil 2.26 : Ulaşım Sistemlerinin Karşılaştırılması (Cities, Architecture & Society, sf:7, 2006)

Seçilen metropollerde metro ve raylı sistemler, karayolu, havayolu, deniz yolu sistemleri üzerinden bir karşılaşma ile metropol hareketlerini oluşturan bu sistemlerdeki değişimler incelenmiştir.

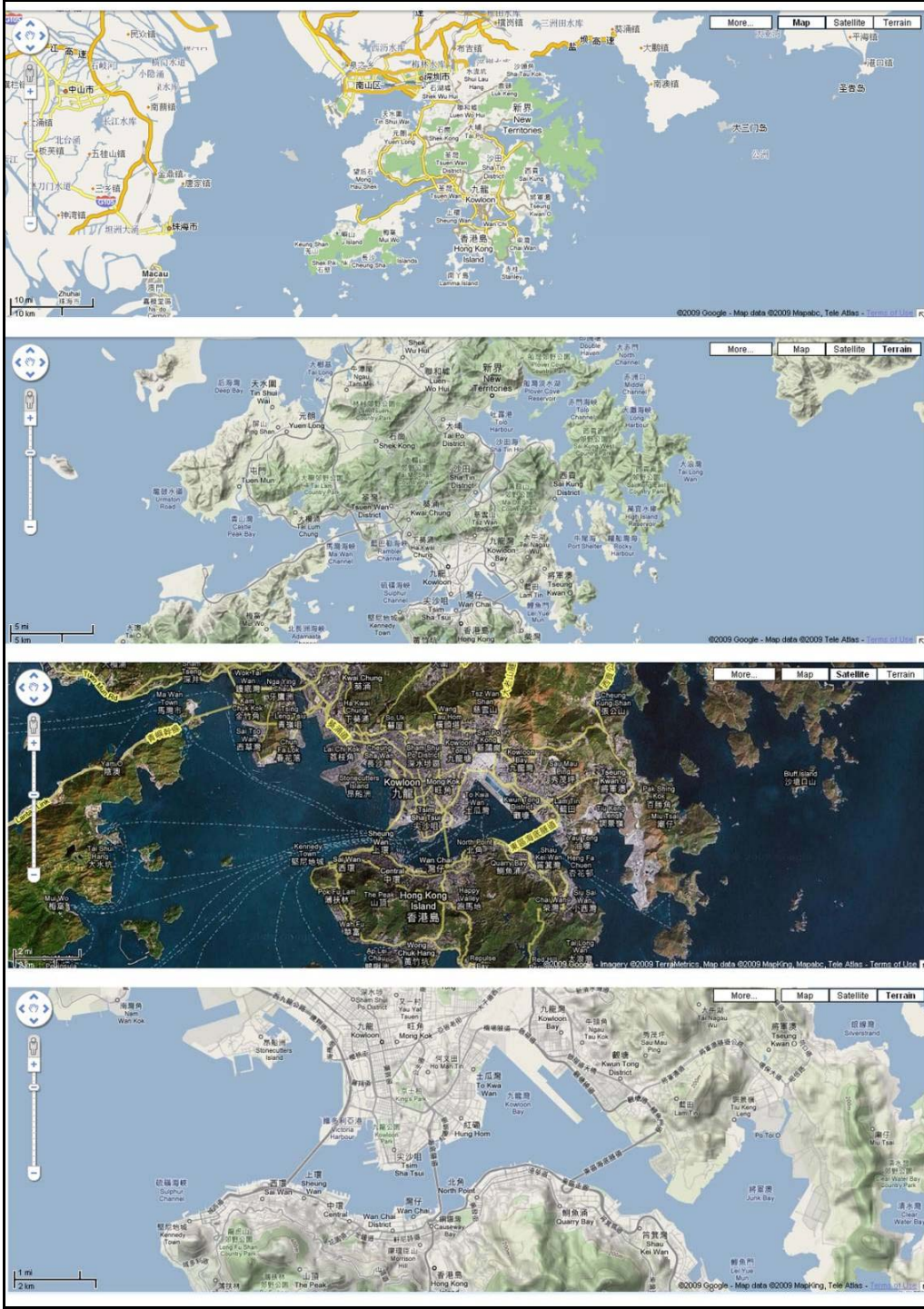
- Karayolu Sistemlerine Göre:



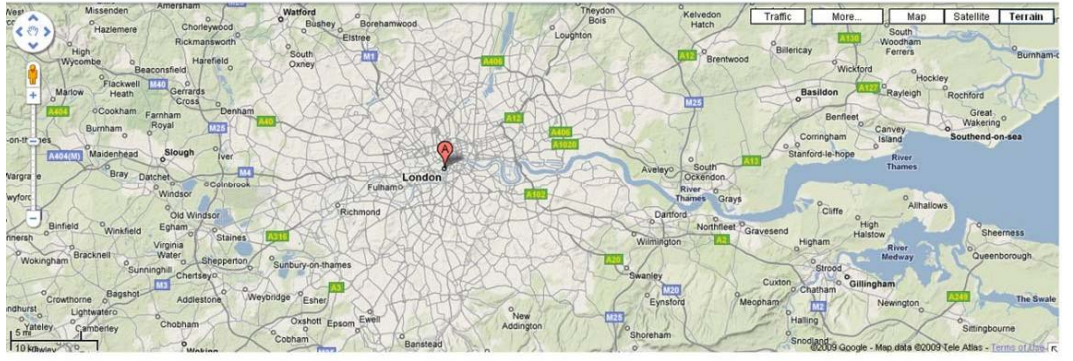
Şekil 2.27 : Los Angeles, Hong Kong, Londra ve İstanbul'un Ulaşım Ağı (Google Maps)



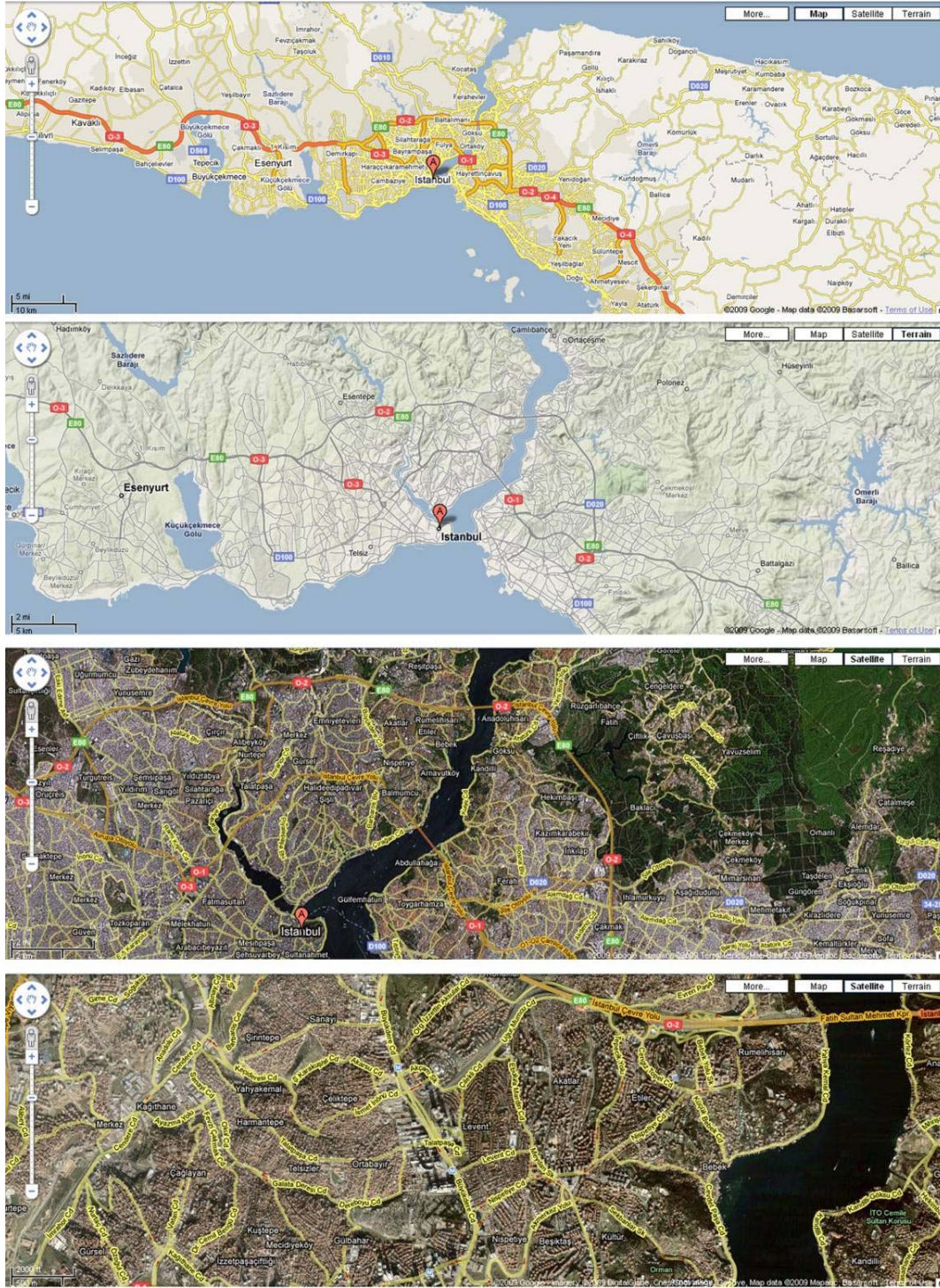
Şekil 2.28 : Los Angeles Ulaşım, Topoğrafya, Doku Durumu (Google Maps)



Şekil 2.29 : Hong Kong Ulaşım, Topoğrafya, Doku Durumu (Google Maps)



Şekil 2.30 : Londra Ulaşım, Topoğrafya, Doku Durumu (Google Maps)



Şekil 2.31 : İstanbul Ulaşım, Topoğrafya, Doku Durumu (Google Maps)

Özel araç, Los Angeles'taki yaygın ulaşım türüdür. Toplu taşıma günlük kentsel turların sadece %10'una hizmet eder (Burdett, R., & Ichioka, S., 2006). Lynch, Los Angeles örneğinde, trafik şehrin dokusunu etkileyen büyük bir etmen olduğunu belirtir. Los Angeles için muhtemelen ızgara sistemin farklılaşmamasından ötürü otomobil odaklı şehrin algısı ile gerçek durumu arasında yollarda, köşelerde, odak noktalarında değişimler söz konusu olmaktadır (Lynch, K., 1988).

Los Angeles ulaşımındaki baskın karakteri arabaların oluşturuyor olması bakımından önemlidir çünkü bu bakımdan Tokyo ile taban tabana zıt bir davranış gösterir. Burdett ve Kanai; Tokyo'daki %80'e yakın nüfusun toplu taşıma araçlarını kullandığını, Los Angeles'ta ise %80'in araba kullandığından bahseder ve bu durumu kentsel büyümenin verimi açısından olumsuz bulur (Burdett, R., & Ichioka, S., 2006). Los Angeles'ın otoyol sistemiyle meşhur olmasını şu nedenlere bağlamak mümkündür:

- New York ağının uzantısında yer alıyor olması,
- Kentte toplu taşımanın çok az kullanılıyor oluşu,
- Los Angeles- araba ve otoyolun bir yaşam şekline dönüşmesi,
- Yayılmacı kentsel büyümenin bir sonucu,
- Yatırımcı ve otoyol ilişkisi olarak sıralanabilir.

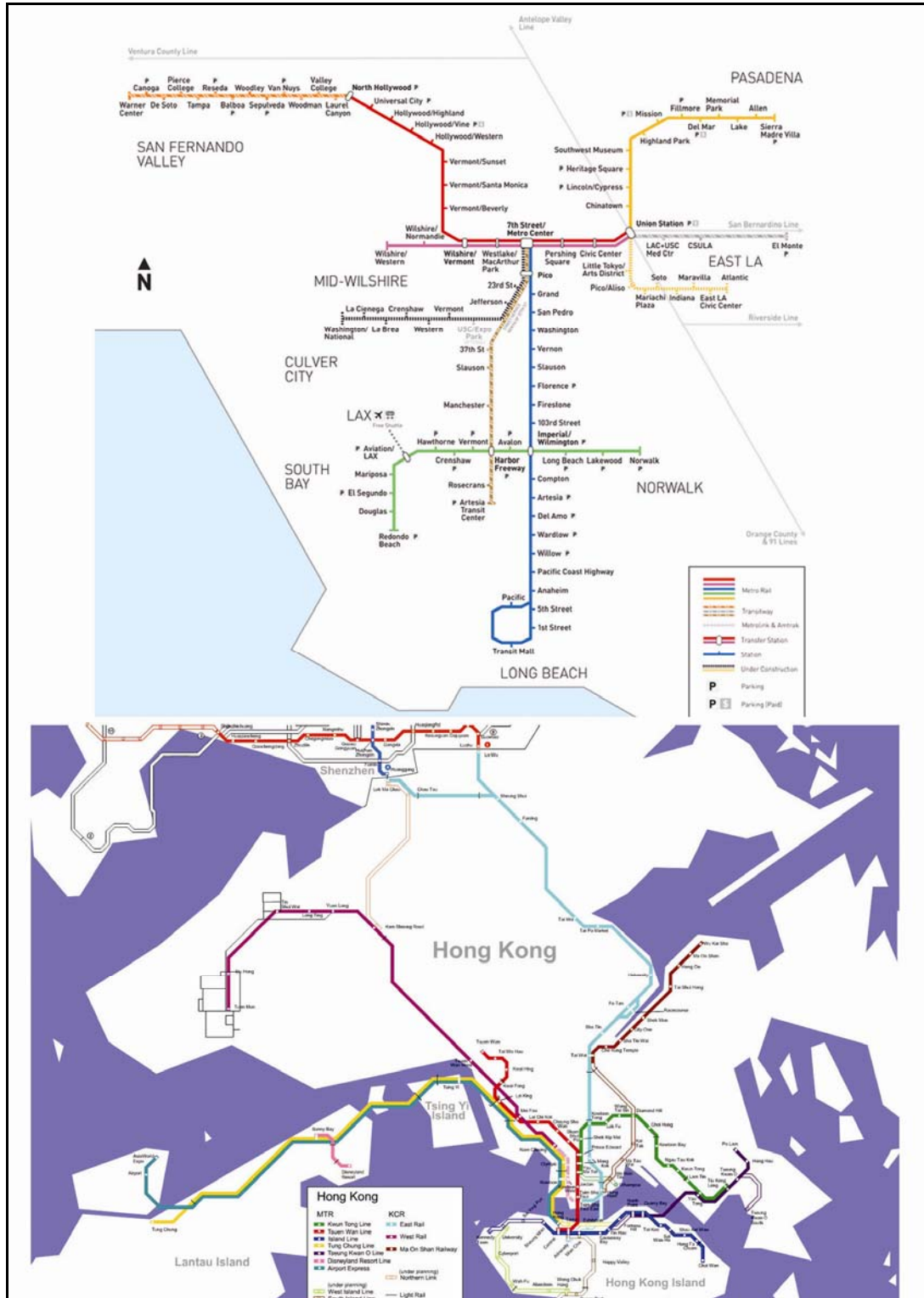
Los Angeles durumunda otoyolların geçtiği güzergahları tren yollarının belirlemiş olması ilginçtir. Arabanın artan baskısı toplu taşıma sistemin çökertmiş ve gelecekteki tren güzergahlarını birer otoyol haline dönüştürmüştür (Hall, P. G., 2002). Araba ve otoyol sisteminin kentle bu denli içiçe geçen durumu Los Angeles'ta toplu taşımanın ve raylı taşımanın dışlanmasına neden olmuştur. Ancak günümüzde tüm dünyada çevresel faktörlerden ötürü araba kullanımının azaltılmasının gündemde oluşuyla Los Angeles'ın bu arabaya bağlı yaşantısının oluşturduğu tezat, metropolde önemli değişimlere zorlayacak gibi görünmektedir.

Hong Kong'da adanın yapısından ötürü meydana gelen sıkışık yerleşim arabaya olan ihtiyacı en az seviyede kalmıştır. Daha çok toplu taşımanın kullanıldığı adada yeni yerleşimlerle birlikte (Kawloon gibi) kuzeye doğru yönelim göstermektedir. Bu tip yayılmalar araba kullanımını artırır ancak çok gelişmiş raylı sistem daha tercih edilen bir taşıma sistemidir.

Londra’da; günlük ulaşımın %43’ özel araç-araba ve %34’ toplu taşıma araçlarıyla sağlanmaktadır. Toplu taşımının kapasitesinin arttırımı ve servisinin düzenlenmesi, son zamanlarda Londra için öncelikli kamusal politika olmuştur. Aynı zamanda yol fiyatlandırmasında, sıkışıklık olduğu zamanlar fiyat indirilmesi kabul edilmiştir (Lim, W. S. W. ve diğ., 2007). Bu tür düzenlemelerle kent yaşantısını yeniden düzenleyecek ulaşım sistemi oluşturulmaktadır. Çok yönlü atılımlarla kentte toplu taşımının entegasyonu sağlanmaktadır.

İstanbul’da; gündelik hareketlerin 2/3’si toplu taşıma ile, 1/3’i özel araçla-araba sağlanmaktadır. Kentin toplu taşımaya olan belirgin ihtiyaına rağmen, sınırsızca artan nüfus, farklı bileşenler arasındaki kordinasyon eksikliği altyapıda sorunlara neden olmaktadır (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006). Burada bahsedilen toplu ulaşım sistemiyle ilgilidir. İstanbul ve Hong Kong’da ortak olarak gösterilebilecek bir ulaşım sistemi de minibüs taşımacılığıdır. İstanbul’da büyüklüklerine göre çeşitlendirilmektedir.

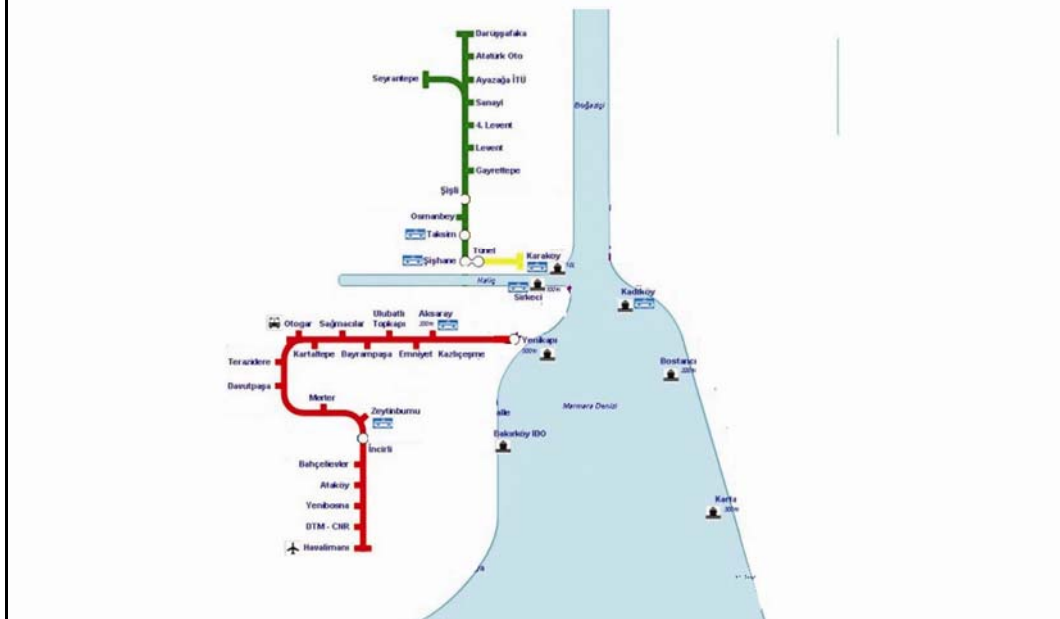
•Metro Sistemlerine Göre:



Şekil 2.32 : Los Angeles ve Hong Kong Metro Ulaşım Ağı (URL-29; URL 30)



İstanbul

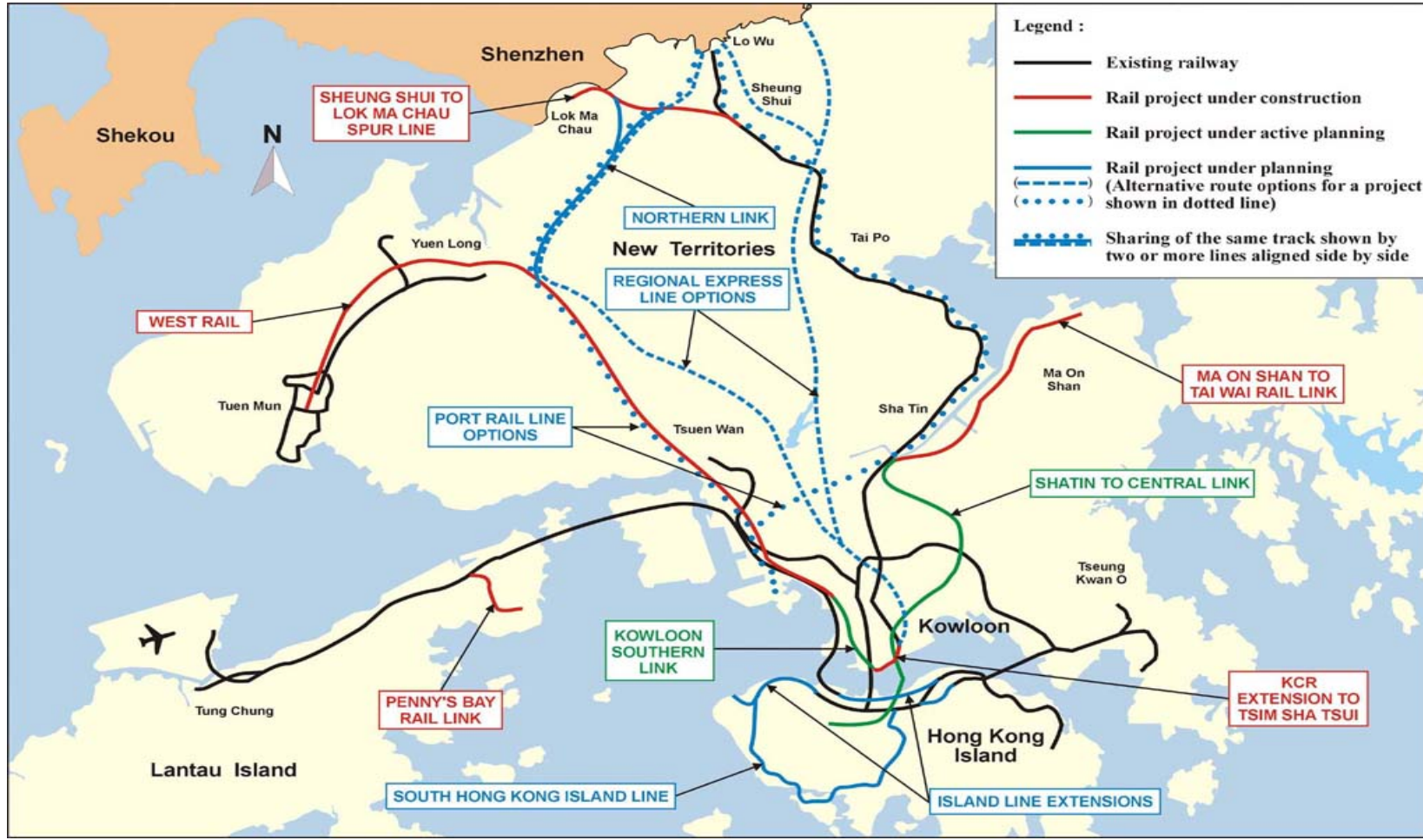


Şekil 2.33 : Londra ve İstanbul Metro Ulaşım Ağı (URL-31, URL-32)

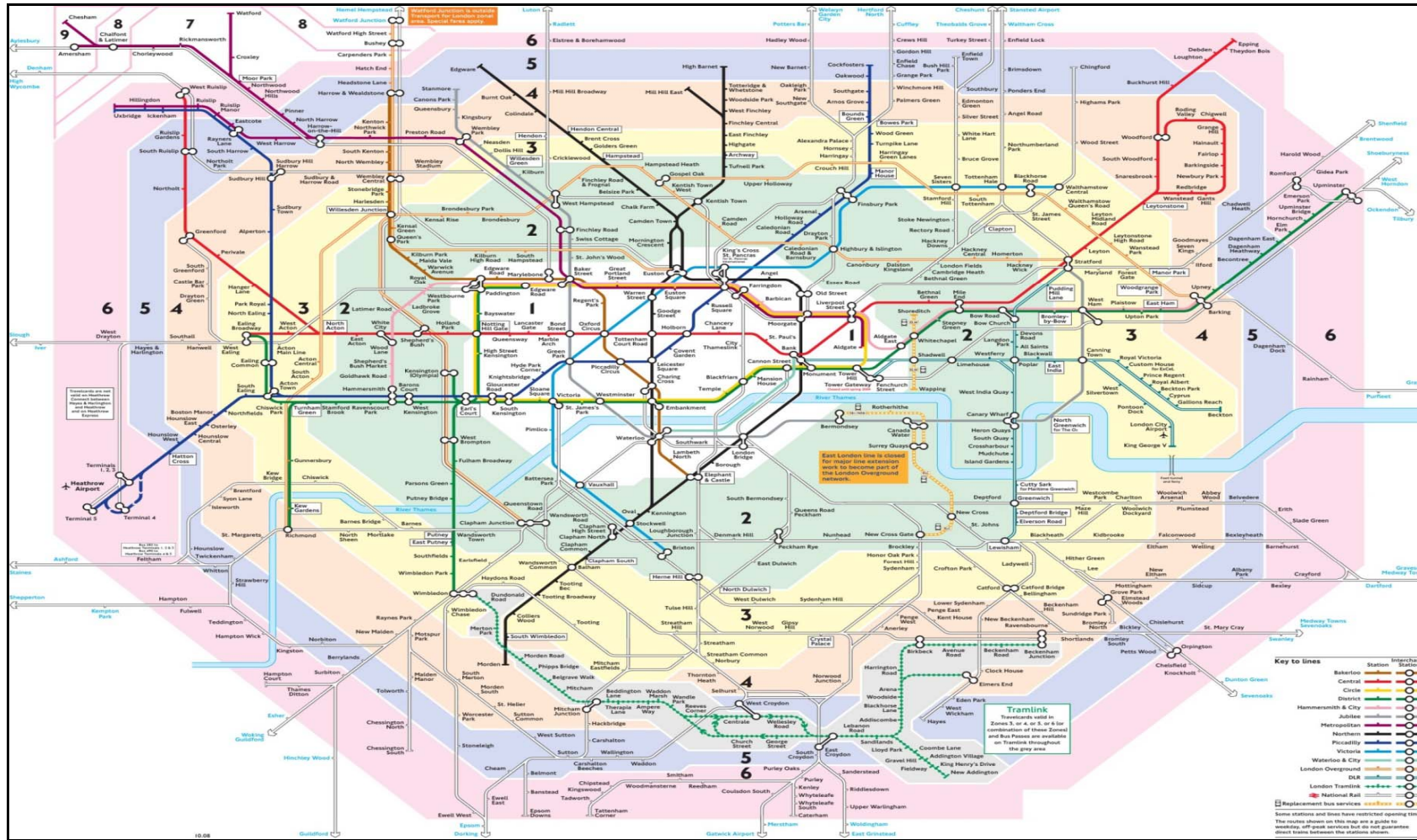
- Raylı Sistemlerine Göre:



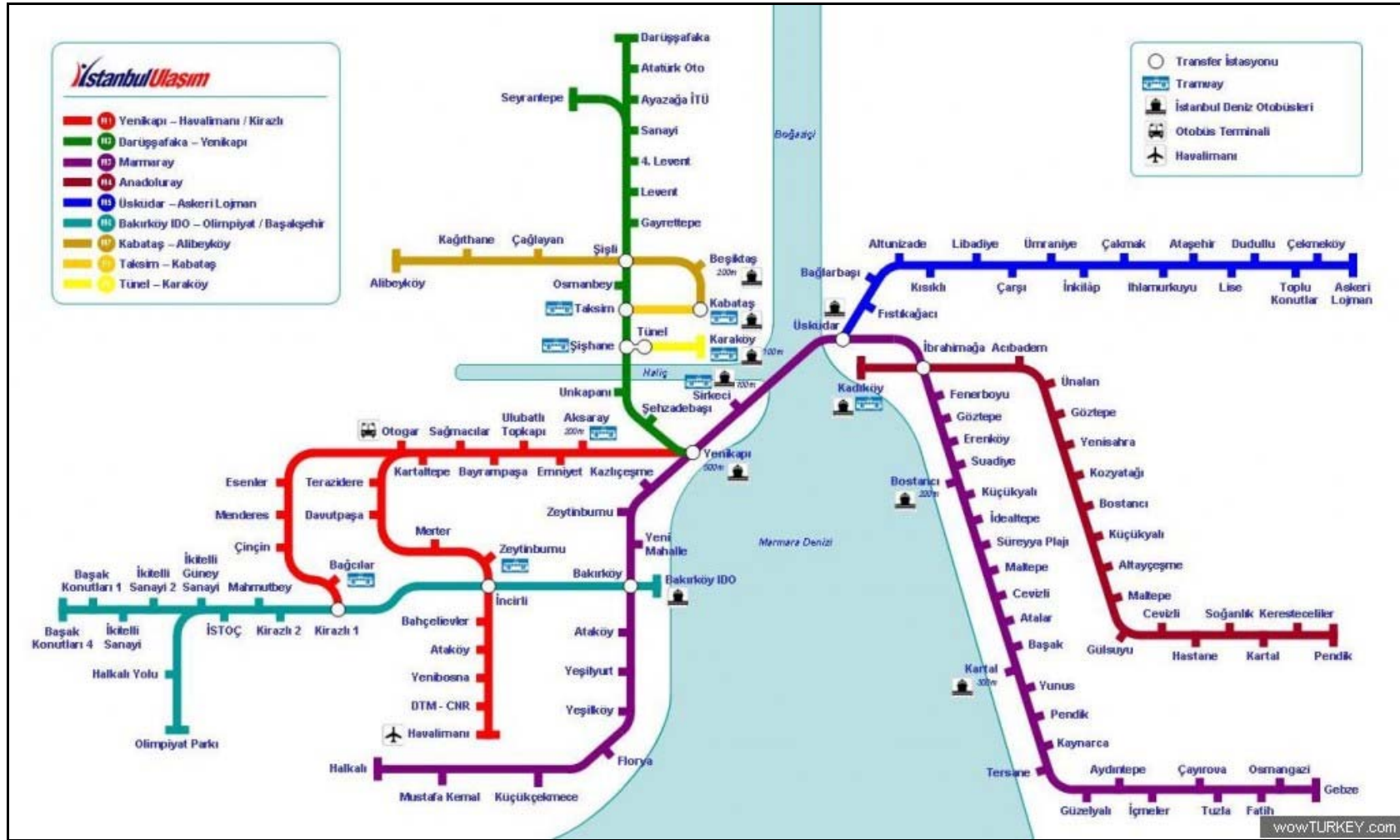
Şekil 2.34 : Los Angeles Raylı Sistem ve Otobüs Haritası (URL-33, 2009)



Şekil 2.35 : Hong Kong Raylı Sistem Haritası (URL-34, 2009)



Şekil 2.36 : Londra Raylı Sistem Haritası (URL-35, 2009)



Şekil 2.37 : İstanbul Raylı Sistem ve Metro Haritası (URL-36)

Los Angeles'ta metro ve hafif raylı sistem de kentsel gridleri takip eder. Metro sistemi; kuzey güney doğrultusunda bir ana aks ve doğu batı doğrultusunda iki aksla gelişmiştir.

Hong Kong'da metro sistemi adalar arasındaki geçişi sağlaması bakımından çok önemlidir. Aynı zamanda kuzeye doğru büyüyen kentte yeni yerleşimlerde yapılan ve proje aşamasındaki demiryolu ve metro hatlarıyla Çin'e bağlanması planlanmaktadır. Hong Kong kent içi yaşantısında yayalara çok önem verir. Lim ve diğerlerinin belirttiği gibi Hong Kong için üst kot yaya yolu bağlantıları; merkezdeki önemli bina sahipleri, aşırı kalabalık caddeleri rahatlatmak için, binalarının arasında ikincil bir yaya yolu kotu oluşturmaya karar verirler. Sistem açıkça iyi çalışır ve bu uygulama o zamandan beri merkez dışına da yayılır. Son zamanlarda yaya geçitleri, yürüyen yollar ve binalar arası geçitlerden oluşan çok kapsamlı bir yayalaştırma projesi uygulanmıştır. Bu kentsel eleman verimli ve uygun maliyetlidir (Lim, W. S. W. ve diğ., 2007). Bir başka örnek olarak Central Mid Level Yürüyen Merdiveni, 1994'te açılan, dünyadaki en uzun açık hava yürüyen merdivenidir. 800 metre uzunluğunda ve 135 metre yüksekliğine erişmektedir. Bu düzey insan taşıyıcı yüksek konutların bulunduğu Conduit yoluna bağlanır. Toplam ulaşım süresi 20 dakikadır. Gündüz iş saatleri aşağı yönlü, kalan zamanlarda yukarı yönlü çalışır. Günlük yoğunluğunun 54.000 olduğu tahmin edilmektedir. Ulaşım sistemine alternatif getirmiş olması bakımından önemli, beklenmeyen bir getirisi de popüler restoran, kulüp ve barların sistemin güzergahında oluşmaya başlamasıdır (Lim, W. S. W., ve diğ., 2007).



Şekil 2.38 : Kent içi bağlantı elemanları (Asian Alterity, 2007)

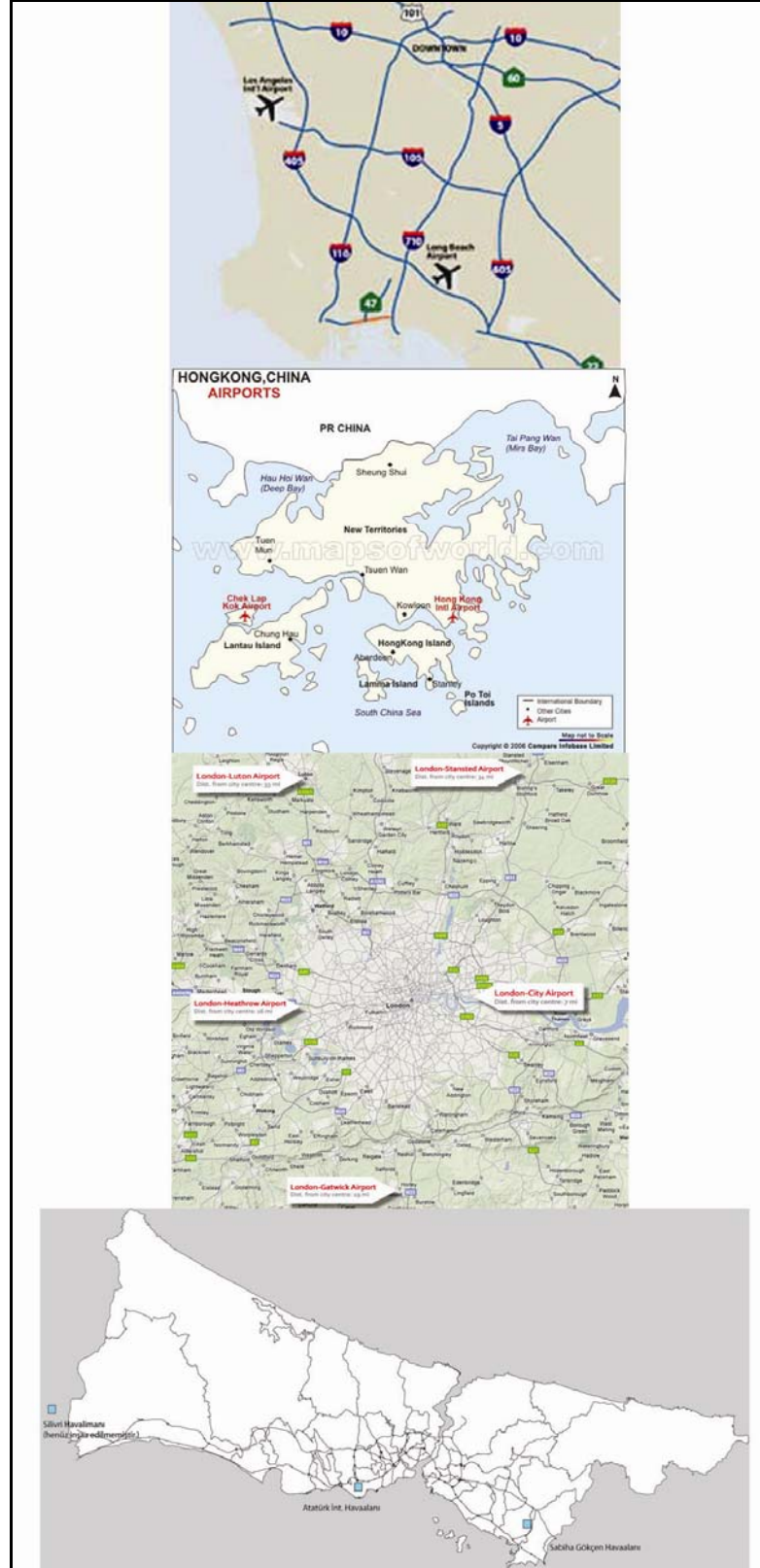
Seçilen ulaşım sistemlerinin kent yaşamını nasıl etkilediğine dair iyi bir örnek olarak verilebilecek bu yaya yolları, kent içindeki dinamizmi de arttırmaktadır. Los Angeles

ile karşılaştırıldığında kent yaşantısının transit yollar ve ulaştıkları servis alanları şeklinde yapılaşan kapalı kutu şeklindeki formasyonlar olarak ele alırsak; Hong Kong'da bunun tam da zıttına kent içinde yayılmış yaya yolları, geçitler, tüneller şeklindeki uygulamalarla akışın kent merkezinde dağılması gerçekleşmiştir.

Londra'da metro, tren, tramvay, otobüs gibi ulaştırma sistemleri çok başarılı bir biçimde entegre edilmiştir. Bu durum kent içi ulaşımı çok kolaylaştırmıştır. Araba kullanımı yaygın olmasına rağmen, bu gelişmiş ulaştırma sistemi kent içi trafiği rahatlatmaktadır. Bunun yanı sıra Londra'nın diğer kentlerle bağlanmasında raylı sistemden faydalanılır. Bunun başarılı örneklerinden biri olan The Continent; Avrupa'daki en hızlı raylı ulaşım ağı, Londra'yı Paris'e ya da Brüksel'e 2 saat 15 dakikada bağlamaktadır. Bu durum, Londra'ya sürdürülebilir kentsel yaşam için örnek model olarak kendini yeniden keşfetme şansını tanımaktadır. Ya da bu büyüme, aşırı yüklü toplu taşıma sistemini, en ağır yoksunluk ve sosyal dışlanmayı, bu dünya kentinin öteki yüzünü yansıtan elemanların durumunu pekiştirmektedir (Lim, W. S. W. ve diğ., 2007).

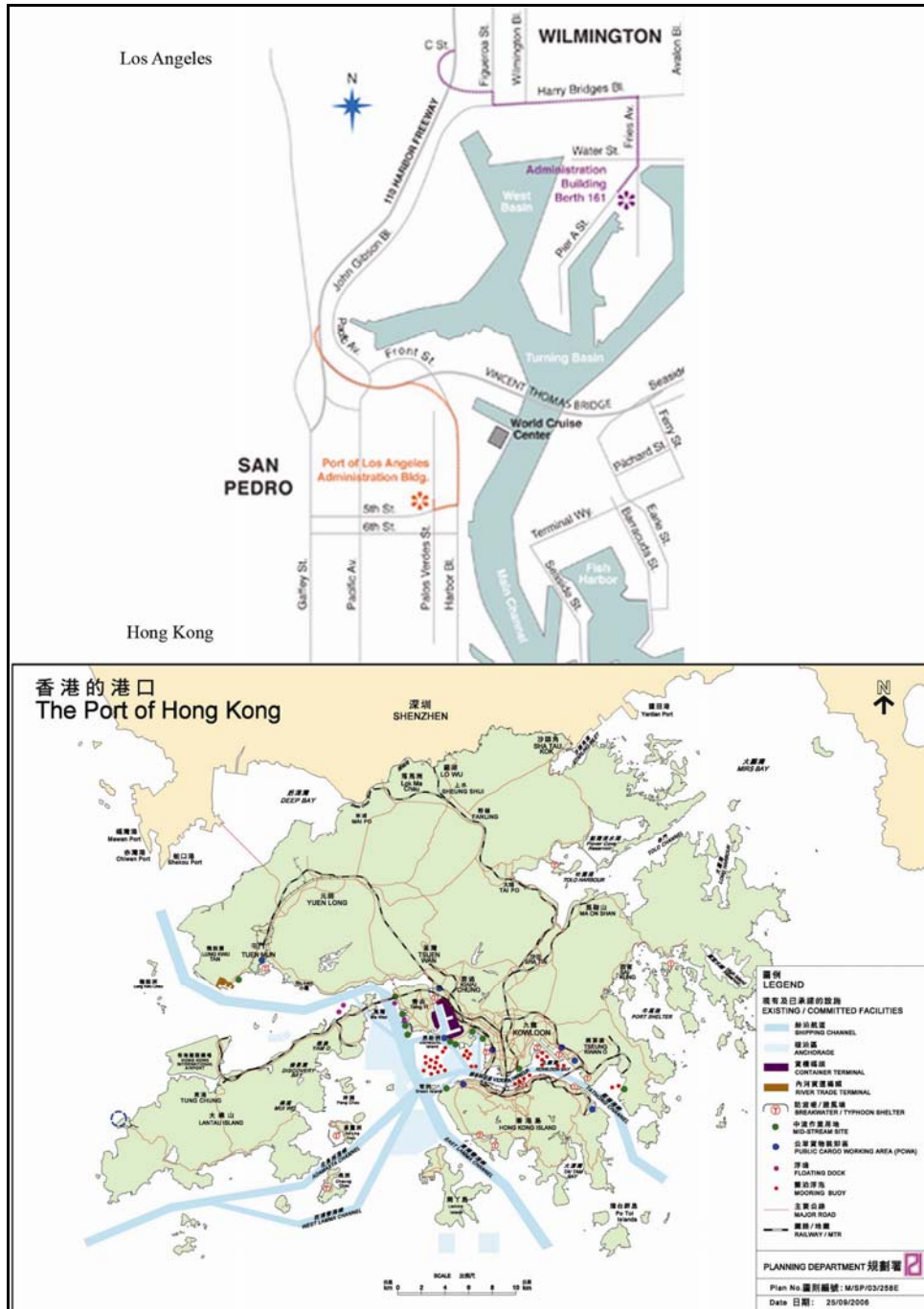
İstanbul'da nispeten yeni bir sistem olan metro ağı henüz 3 aksta çalışırken, bu sistemin tüm İstanbul'a yayılması ve hafif raylı sistem ve otobüs sistemleriyle entegre edilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca Marmaray projesi ile Asya ile Avrupa tren yolu ile ilk kez bağlanmış olacaktır. Toplu taşıma için bir alternatif olması bakımından önemlidir.

- Havayolu Sistemlerine Göre:

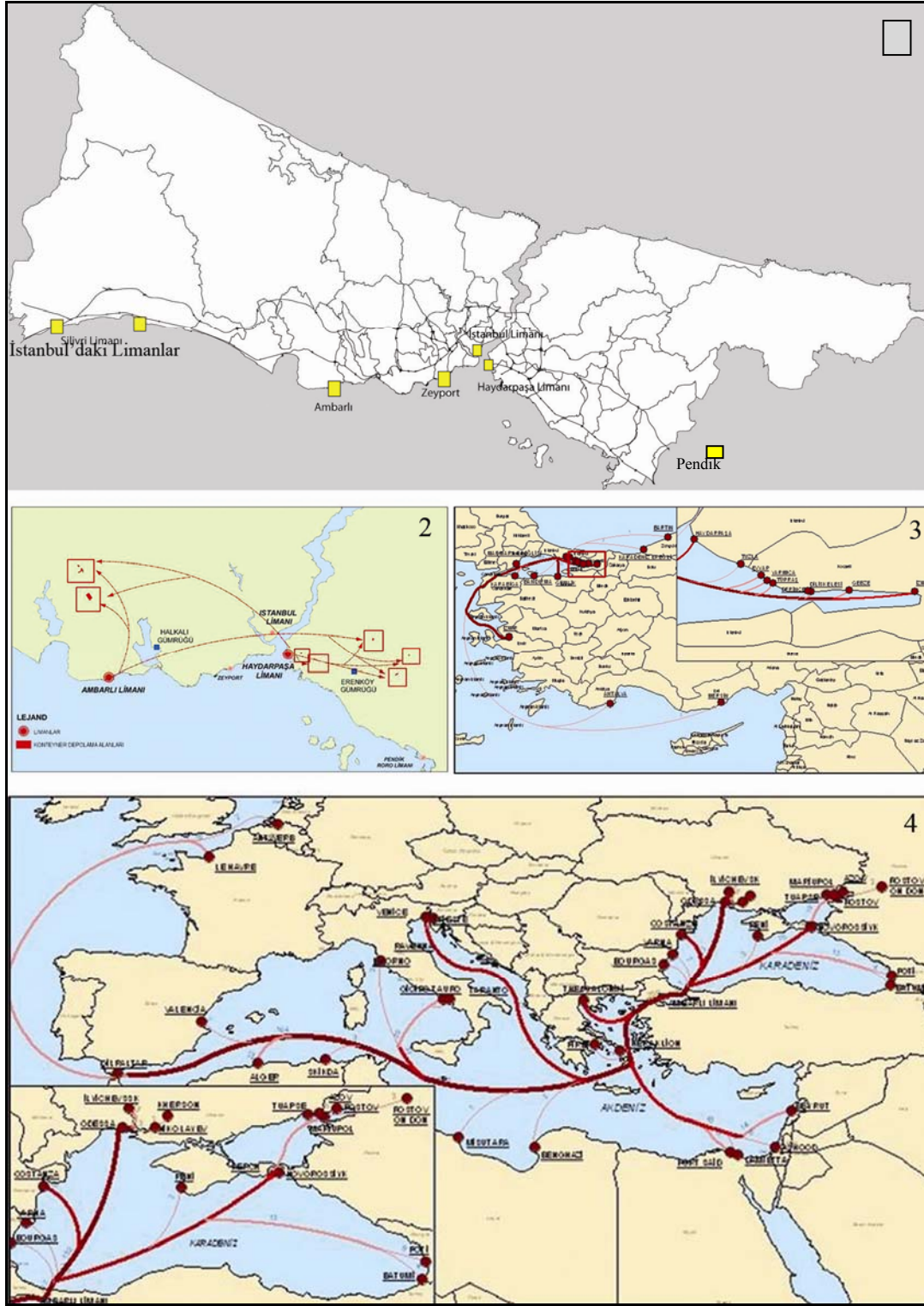


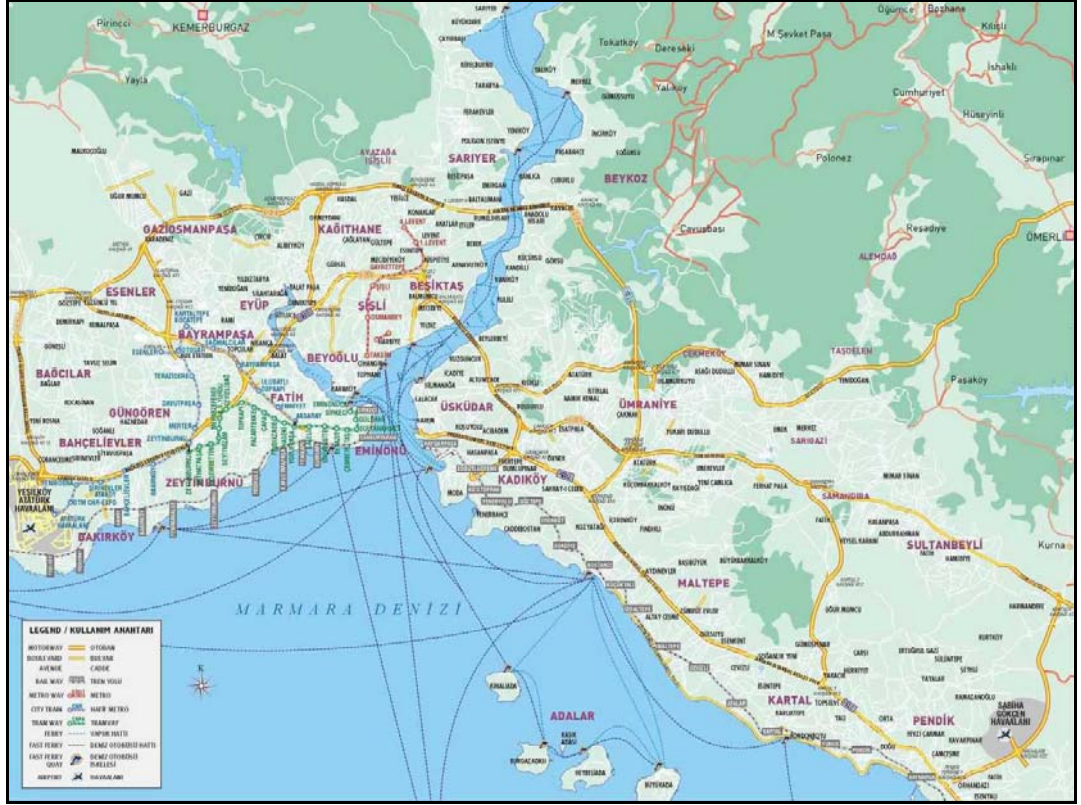
Şekil 2.39 : Los Angeles, Hong Kong, Londra, İstanbul Havalimanları (URL-37, URL-38, URL-39; 2009)

• Deniz Ulaşımı Sistemlerine Göre:



Şekil 2.40 : Los Angeles ve Hong Kong Limanları (URL-40, URL-41)





Şekil 2.43 : İstanbul’da Yolcu Deniz Ulaşımı (URL-44)

Havayolu sistemlerine göre karşılaştırma Şekil 2.8’de yapılmıştır. Ancak Şekil: 2.47’de havalimanlarının lokasyonu dikkate alınacak olursa kentsel büyüme hakkında bir fikir edinilmesi mümkündür. Los Angeles’ta batıda , kuzey-güney doğrultusunda, Hong Kong’da güneyde faklı adalarda, Londra’da kentsel büyüme şeklini gösterecek şekilde dairesel şekilde ve İstanbulda güney kıyısı boyunca doğu batı aksında bulunan havalimanları metropollerdeki akışı sağlayan önemli bir sistemdir.

Deniz yolu sistemleri ve limanlarına göre seçilen metropoller karşılaştırıldığında aslında seçilen kentlerin hepsinde limanların önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. İstanbul’da bu durum belki daha çok önem kazanmaktadır çünkü boğazlar Karadeniz ülkelerini güneye bağlamakta aynı zamanda onların ürettiği malların ve onlara gelen malların deniz yoluyla taşınımı ancak boğazlardan mümkün olmaktadır. Bu nedenle İstanbul’daki deniz-liman ilişkisi daha yoğun olmaktadır. Bu bakımdan İstanbul Boğazı önemli bir taşıma sisteminin bir parçasıdır. Ayrıca kentin özel coğrafik yapısı nedeniyle yolcu taşımacılığında da deniz ulaşımı önemli bir yerdedir. Şekil 2.51’de görüldüğü gibi İstanbul’un iki yakası ve boğazlar arasında yoğun bir akış gerçekleşmektedir. Ancak halen bu akış istenilen düzeyde değildir.

2.3.1.4 Günümüz metropollerinin merkez- alt merkez ilişkilerine göre değerlendirilmesi

- Los Angeles

Los Angeles için merkez ve alt merkez durumu daha çok merkez ve merkez dışı konut yerleşimleri şeklinde gerçekleşmiştir. İlk başta bölgenin kalkınması amacıyla başlatılan otoyol sistemi sonradan tüm kente yayılan bir sisteme dönüşmüştür. Otoyol çevresi yerleşimler, aslında bir yandan kent merkezinin korunmasını sağlamıştır. Ancak günümüzdeki durumda yeterli alan olmadığından otoyol tipi gelişime devam edilemeyecektir (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006).

Raylı sistem yolu üzerinden devam eden karayolu kent merkezinde akslarını değiştirmektedir. Böylece kent merkezinde farklı bir dokuyla karşılaşmaktadır. Gene de kentsel büyüme karayolu sistemini takip eder şekilde gerçekleşmektedir. Los Angeles'ın kentsel büyümesi alansal yayılma ile doğru orantılıdır. Nispeten yoğunlaştırılmış ve yükseltilmiş bir iş merkezi ve çevresinde eş büyüklüklerde konut yerleşimleri ve servis donatıları yer almaktadır. Ancak Burdet ve Ichioka, artık Los Angeles'ta bu şekilde bir büyümenin gerçekleşemeyeceği çünkü Los Angeles'ın banliyölerinin kent sınırlarına ulaştığından bahseder. Kentin altmerkez sınırı çoktan Las Vegas, Phoenix, Fresno ve Coeur d'Alene, Idaho'ya ulaşmıştır. 1880'lerden 1990'ların sonlarına kadar 100 yıllık yoğun bir satış sürecinin ardından Los Angeles kısmen yoğun, çok kutuplu tekil aile konutlarının kümelenildiği, ulaşım, kültürel enstitüler ya da yaşam biçimlerini birleştiren serbest bölgelerin aksları boyunca kümelenmiş yoğun kentleşmiş noktasal bölgelere yüksek oranda bağımlılık içeren, gelecekte de bu şekilde devam edecek bir kent olarak yapılanmıştır (Burdet, R. & Ichioka, S., 2006). Los Angeles'ı seçilen diğer metropollerden ayıran en önemli özellik olan eş merkezli büyüme yani, her bölgesel birimin eş kentleşme değerinde olup, merkezsiz bir büyüme gösteriyor olmasıdır.

- Hong Kong

Hong Kong'un kent imajı limanı ve önemli dik tepeli arka planı olarak bilinir. Eş öneme sahip bir faktör de Hong Kong'un politik, finans ve ticaret çekirdeğini oluşturan kompakt, canlı merkezidir. Merkez; acil taleplerin, hızlı kentleşmenin, nüfus patlamasının ve hiper yoğunluğun, inovasyon ve hızla çözüldüğü bölgedir.

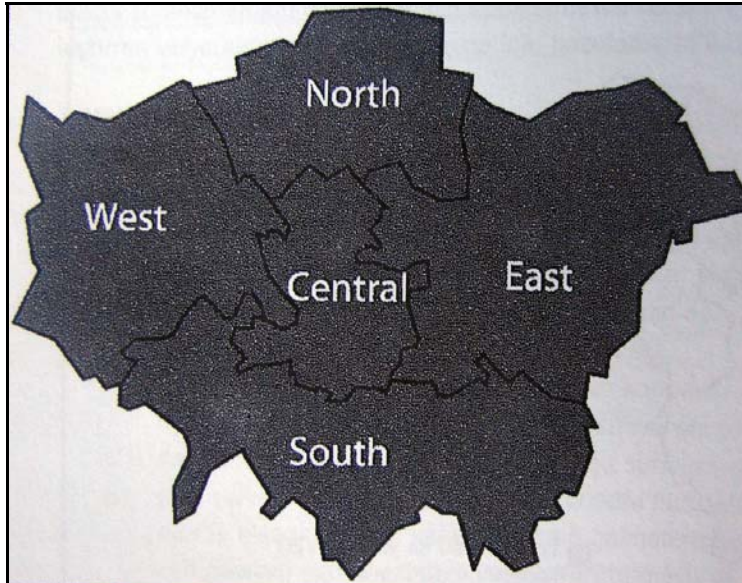
Yolların genişliğini değiştirmeden ana yollara gelişi güzel yerleştirilmiş yüksek binaların oluşturduğu cesur bir planlama sonrası pratiğidir. Ticari gökdelenlerin arkasında, anlaşılmaz yakınlıkta farklı şekillerde, yüksekliklerde ve simgelerde çok kullanımlı rezidans blokları bulunmaktadır. Kk lekli işyeri ve servisler mümkün olan her boşluğa yerleşmiştir. Market ve pazarlarla sıkışmış küçük cadde ve dar sokaklar, açıklık ve yeniden gelişimden kaçınılmış, kentsel işçiler için hayat dolu aktiviteler sunmaktadır. Kent bütün bu baskı ve manifestoların taleplerine şaşırtıcı mekansal düzenlemelerle cevap verir (Brower, J. ve diğ., 2002). Kentteki kaotik yapılaşmalar ve hibritleşmeler metropoldeki dinamizmi göstermektedir. Ancak kent merkezde yoğunlaşmayı sürdürürken bir diğer yandan da yatayda yeni yerleşimler de meydana getirmektedir. Kawloon'un kuzeyindeki bu yerleşimler kentin ne yöne doğru geliştiğini göstermektedir. Hong Kong kuzeye doğru bir büyüme göstermektedir. Merkez Hong Kong adası, Kowloon ve Lantau adasıyla olan ilişkisini kuvvetlendiren tren yolu sistemi ile birbirine bağlanır. Hong Kong için vazgeçilmez olan tren yolu sistemi kentin yayılmasını göstermesi bakımından da önemlidir.

- Londra

Londra'nın zgn, organik bir kentsel dokusu vardır. Tipik 2 ya da 3 katlı sıra evlerin kent merkezinden her yönde 30 kilometreden daha geniş bir alana uzatılmıştır. Merkez Londra'nın büyük bölümü 18. ve 19. yüzyıl köklü aristokrat ailelerin mlkyd. Bedford Mlk, Grosvenor Mlk, Kraliçenin Hükümdarlık Mlk kentin en değerli gayrimenkul alanlarını oluşturuyordu. Londra çevresinde kümelenen uluslararası standartlarda gökdelen olmayan avuç dolusu yüksek yapı- Gherkin, Canary Wharf kentin eski ve yeni finans merkezlerini ortaya çıkartıyor. şangay kadar olmasa da bu yüksek yapılar özellikle Thames Nehri evresinde Londra'nın geleneksel silüetini değiştiriyor (Burdet, R., & Sudjic, D., 2008). Belirtilen durum Thames Nehri çevresindeki hareketlenmenin kentteki yönelmelere dair bir ipucu olabileceğini gösterir.

Merkez ve alt merkez arayüz ilişkisi açısından Londra; ulaşım planında da görülen merkeziyetçi tutumunu sürdürür. Alt merkezlerinin eş önem seviyesinde dengeler. Kocabaş'ın da belirttiği gibi, şu anda nispeten daha yoğun olan batıyı dengelemek için doğunun büyümesinin teşvik edilmesi olumlu görülmektedir. Londra kentsel

dönüşümünü tanımlarken dönüşecek bölgeleri fırsat alanları, yoğunlaştırma alanları ve yenileştirme alanları olarak grupluyor.”Büyük ölçekli, karma kullanımlı, yeniden yapılaşma için önerilmiş olan fırsat alanlarının pek çoğu kahverengi alan olup kapasiteleri yoğunluklarının artmasına elverişlidir. Bu alanların tümü oldukça fazla yeni iş ve konut alanlarını- okullar, rekreasyon tesisleri,yerel dükkanlar gibi ilgili sosyal donatıların sağlanması ile birlikte, 5000 iş veya 2.500 konut veya ikisinin karışımı-barındırabilecek kapasiteye sahiptir. Bu nedenle de, mevcut kentsel dokunun yenileştirilmesi aracılığı ile önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde Londra’daki büyümenin büyük bir oranda bu alanlarda barındırılması beklenmektedir.” (Kocabaş, A., 2006). Yoğunlaştırma alanları fırsat alanlarından daha küçük ölçeklidir ve sınırlar kapasite, yeniden yapılaşma koşullarını ilçe belediyeleri ve yöre sakinleri belirler (Kocabaş, A., 2006). Yenileştirme alanları yoksulluk kıstasında belirlenmiş, Londra’daki %20 oranında bulunan en yoksul mahalleler seçilmiş ve sosyal dışlamanın çözülmesi hedeflenmiştir.Bölgede sosyal ve toplumsal girişimi destekleme kapsamında; küçük ve orta büyüklükteki girişimleri ve siyah ve etnik işyerlerini teşvik eder(Kocabaş, A., 2006). Bunun yanı sıra, tarihi koruma esaslı yenileştirme; terkedilen yada az kullanılan yapılara uygun kullanımı getirmek, risk altındaki yapıların bakımı ve kullanımlarının güvencesi, bölgedeki yerel ekonomiye destek ve toplumsal uyum ve birlikteliğin sağlanmasını hedefler (Kocabaş, A., 2006).



Şekil 2.44 : Londra Merkez ve Alt Merkezleri (Kentsel Dönüşüm/Yenileştirme: İngiltere Deneyimi ve Türkiye deki Beklentiler, 2006)

- İstanbul

Gelecekteki nüfus artışıyla birlikte metropolde büyüme kaçınılmazdır. 2023 yılına yönelik tahmini nüfus artışına göre yapılan 1/25000 imar plan taslağına göre Anadolu Yakası'nda Kartal, Pendik ve Tuzla'nın önemli merkezler haline gelmesi, Avrupa Yakası'nda ise Silivri'de 2 milyon nüfuslu bir kent kurulması, Kağıthane'de 160 bin metrekare alanlı silikon vadisi inşa edilmesi düşünülmektedir. Kurtköy, Tuzla Silivri'de de silikon vadilerinin oluşturulması planlanmaktadır. İstanbul'da ilçelere göre düşünülen dönüşümler şu şekilde belirtilmektedir:

“Avcılar: İlçeden sanayi tesisleri kaldırılacak. Sanayi tesisleri yerine ofis ve alışveriş merkezleri inşa edilecek. 27 kilometre uzunluğundaki Bakırköy-Beylikdüzü hafif raylı taşıma hattının güzergahında kalan ilçe ikinci derece merkez olacak. Jeolojik açıdan sorunlu olan sahil şeridinde konutlar yıkılarak yenileri inşa edilecek. Ayrıca kıyı şeridinde turizm geliştirilecek. Tahtakale Bölgesi nitelikte konut inşasına ayrılacak.

Bağcılar: İlçede çok ciddi kentsel dönüşüm uygulaması yapılacak. Neredeyse ilçenin tamamı yıkılarak yeniden inşa edilecek. Kazlıçeşme-İkitelli hattıyla metroya bağlanacak. Ayrıca Halkalı hattı da oluşturulacak. İlçenin sınırları içerisinde E-5-TEM bağlantı yolu açılacak. Alibeyköy, Gaziosmanpaşa ve Tekstilkent üzerinden inşa edilecek metro Bağcılar'a ulaşacak.

Bakırköy: Ayamama Deresi boyunca yeşil bant oluşturulacak. Bu bant sahil kesiminde de devam edecek. 1. derecede merkez olma özelliği korunacak. Deniz araçları seferleri artırılacak. Yenikapı ile metro bağlantısı yapılacak. Ataköy turizm bölgesine dönüşecek. Kruvaziyer limanı inşa edilecek. Planlı ilçe zemin ve inşaat kalitesi açısından deprem riski taşıdığından, bu sorunu çözülecek. Florya'ya yat limanı inşa edilecek.

Bahçelievler: E-5 üzerindeki eski sanayi tesislerinin bulunduğu arsalara az katlı ofis ve alışveriş merkezleri inşa edilecek. Yapılaşmanın yüksek olduğu ilçede kentsel dönüşüm uygulanacak. İlçe metro ile Bakırköy'e, bir başka hat ile Yeşilköy'e bağlanacak. Yenibosna'daki sanayi tesisleri boşaltılacak. Yerine hizmet sektörüne yönelik yapılaşmaya izin verilecek.

Bayrampaşa: Sanayi tesislerinin tamamı boşaltılacak. Yerine ofisler ve alışveriş merkezleri inşa edilecek. Seyrantepe ile Kazlıçeşme arasında inşa edilecek metro hattı ilçeden geçecek. İlçenin neredeyse tamamı yıkılarak yeniden inşa edilecek.

Beşiktaş: Aşırı nüfus baskısı altındaki ilçe metro ile Zincirlikuyu'ya bağlanacak. Ayrıca metro bağlantısı darhane üzerinden Kağıthane'ye ulaştırılacak. Ayrıca Beşiktaş-Şişli-Metris metro hattı oluşturulacak. Böylece trafiğin rahatlaması sağlanacak. İlçede kültür etkinliklerine yönelik altyapı hazırlanacak.

Beykoz: Metro ile Üsküdar'a bağlanacak. Mahmut Şevket Paşa, Ali Bahadır, Öğümce, Paşamandra, Bozhane, Göllü, Kılıçlı, İshaklı, Cumhuriyet ve Polonezköy doğa turizmi ve ekolojik tarımın geliştirileceği köyler haline getirilecek. İlçe sınırlarındaki doğal SİT alanları yapılaşma tehlikesi ile karşı karşıya olduğundan bu duruma müdahale edilecek. İlçede cam sanat müzesi kurulacak. Hidiv Kasrı, Mihrabad, Beykoz Korusu ve Beykoz Çayırı İstanbul geneline hitap edecek mesire yeri haline dönüştürülecek. Kavacık'ta yeni ofis inşaatlarına izin verilmeyecek.

Beyoğlu: JICA raporuna göre yüksek deprem riski altındaki ilçelerden. Binaların sağlıklı hale getirilmesi gerekiyor. Halıcıoğlu, Söğütözü, Okmeydanı ve Namazgah özel müdahale gerektiren koruma alanlarından. Ayrıca ilçenin Haliç kıyısındaki Aynalıkavak ve Taşkızak tersanelerinde kültür tesisleri oluşturulacak. İstiklal Caddesi ve Tarlabası'nda sivil toplum örgütlerinin katılımıyla kentsel dönüşüm projeleri artırılacak. Beyoğlu ve Taksim'e ulaşım kolaylaştırılacak. İnşaatı devam eden Taksim-Yenikapı hattı Kazlıçeşme'ye kadar uzatılacak. Karaköy, Perşembe Pazarı ve Tersaneler bölgesi yeniden canlandırılacak.

Büyükçekmece: Kıraç ile birlikte ilçedeki sanayi tesislerinin mevcut üretim tesislerinin niteliği arttırılacak. Göl ve Sazlıdere Havzası'ndaki sanayi tesisleri zamanla tasfiye edilecek. İlçenin sahil şeridi turizm ve rekreasyon amaçlı düzenlenecek. İlçenin Beylikdüzü ve Gürpınar gibi yerleşim merkezlerinde zemin akması ve kaymalarına neden olan aktif ve potansiyel heyelan alanları dikkate alınacak. Göl ile Terkos arasındaki alanda doğal ve yaban hayatı korunacak. 5 adet yeni kent ormanı planlanacak. Göl havzasının orta ve uzun koruma kuşakları İSKİ Yönetmeliği çerçevesinde yerleşime açılacak. Mevcut sanayi tesisleri daha sağlıklı hale getirilecek. Küçükçekmece Gölü ile Büyükçekmece Gölü arasındaki alan

lojistik depolarına ayrılacak. Mimar Sinan'daki sanayi tesislerinin bir kısmı turizm tesisine dönüştürülecek.

Çatalca: Nüfus artışının içme suyu kaynaklarını kirletmesine izin verilmeyecek. İlçedeki 600 bin metrekare alanda faaliyet gösteren sanayi tesisleri 10 yıl içinde boşaltılacak. 54 milyon 200 bin metrekare alanlı tarım arazileri korunacak. Mutlak ve kısa mesafeli koruma alanlarındaki araziler 5 yıl içinde kamulaştırılacak.

Eminönü: Tarih Yarımada'nın kimliği ile uyuşmayan işlevler tasfiye edilecek. Yani üretim ve imalat yapılmayacak. Çevre, yaşam ve yapı kalitesi yükseltilecek. İstanbul silüeti tekrar kazandırılacak. Tarihi, kültürel ve mimari değerler korunacak. Lastik tekerlekli ulaşım sisteminin tarihi eserler üzerindeki baskısı azaltılacak. Gece-gündüz arasındaki nüfus farkı azaltılacak. Ticaret alanlarının ve turizm işletmelerinin konut alanları üzerindeki baskısı azaltılacak. Boşaltılan mekanlar tekrar konut işlevi kazanacak. Surlar turizm açılacak. 40-50 rakımın üzerindeki yapılaşmaya izin verilmeyecek. Meydanların ve külliyelerin tarihi kimliğini bozan yapılar yıkılacak. Zarar görmüş eski eserler restore edilecek.

Eyüp: İlçedeki konutların öncelikli olarak yenilenilecek. Silahtarağa ile Gaziosmanpaşa arasındaki koridor hizmet ve sosyal donatı koridoru haline getirilecek. Akpınar'da turizm amaçlı arsa imarı verilecek. Pierre Loti teleferik ile Taksim'e bağlanacak. Alibeyköy'ün depo ve sanayi tesislerine festival alanları inşa edilecek. Alibeyköy havzasının mutlak korunma alanındaki konut alanları acilen kamulaştırılacak. Defterdar Mahallesi'nde sur tecrit alanı içinde kalan 4 bin 179 kişinin yaşadığı evler boşaltılacak.

Esenler: Otogar ile Akpınar Caddesi arasındaki alan yeşil alana dönüştürecek. Esenler Oto Sani merkezi iş alanına dönüştürülecek. İlçe TEM'e ekspres yol ile bağlanacak. İlçe genelinde ciddi kentsel dönüşüm projesi uygulanacak. Kentin muhtelif yerlerinde cep otogarları yapılarak, mevcut otogarın trafiği azaltılacak.

Gaziosmanpaşa: Güngören üzerinden Yenibosna'ya karayoluyla bağlanacak. İlçedeki sanayi tesisleri hizmet ve ticaret alanına dönüşecek. İlçe genelinde yenileme ve kentsel dönüşüm projeleri uygulanacak. Gaziosmanpaşa-Avcılar TEM otoyolunun kuzeyinde paralel bir yol yapılacaktır. Beşiktaş'tan başlayarak Kağıthane, Eyüp üzerinden Gaziosmanpaşa'ya gelecek metro Ispartakule'ye kadar uzanacak.

Habibler'de kuzeye gelişim engellenecek. Habibler ve Cebeci'de 2 milyon 900 bin metrekare alanlı hayvanat bahçesi, 8 milyon 800 bin metrekare bölge parkı ve 490 bin metrekare hizmet ve donatı alanı oluşturulacak. İSKİ Koruma havzasındaki konutlar yıkılacak. Gazi, Zübeyde Hanım, Cebeci, Habibler ve Malkoç'taki orta ve uzun koruma mesafesindeki konutlar rehabilite edilecek.

Güngören: İlçe genelinde kentsel dönüşüm uygulamaları yapılacak. Zeytinburnu ile Bağcılar arasında yapılacak hafif raylı taşıma hattı Güngören'den geçecek. Merter'deki tekstil teşhir mağazalarına dönüşmüş olan Keresteciler Sitesi'ne İstanbul genelinde erişilebilirlik kolaylaştırılacak.

Kadıköy: Emekevler'de gecekondü dönüşüm projesi uygulanacak. İlçede nüfus yoğunluğu düşürülecek. Merkezde yüzde 30 oranında konutlaşma sağlanarak, ilçenin gece-gündüz arasındaki nüfus farkı azaltılacak. Merkezde sinema, tiyatro ve sergi salınlarına dönüşümün önü açılacak. Deprem riski olan noktalarda binalar yıkılarak yenisi inşa edilecek. Kadıköy'ün mevcut merkezi ile entegre olmak koşuluyla E-5'e kadar yeni bir ticaret ve ofis binalarının bulunduğu yeni bir alan oluşturulacak. Kurbağalıdere'nin batısındaki bu alan yaklaşık 1 milyon metrekare olacak. Kozyatağı ile Bostancı arasında 2 milyon metrekare alanda ticaret ve ofis alanları oluşturulacak.

İskelede yeni düzenlemeler yapılacak. Deniz ulaşımı daha kolay hale getirilecek. Anadolu yakasının en önemli merkezi olan ilçe yeniden yapılandırılacak. Bu yapılandırmada 22 kilometrelik Kartal-Kadıköy metro yatırımı belirleyici olacak. İlçedeki konutların donatı standartları yükseltilecek. Yaşam kalitesi artırılacak. Sağlıksız ve yasadışı gelişen Fikirtepe, Merdivenköy ve Dumlupınar yeniden ele alınarak planlı ve düzenli yapılaşma sağlanacak.

Kağıthane: Metro ile Beşiktaş ve Metris'e bağlanacak. Ayrıca Levent-Maslak metrosu Seyrantepe üzerinden ilçeye ulaşacak. Beşiktaş'tan başlayan bir başka metro bağlantı hattı ise ilçeden Kazlıçeşme'ye yönelecek. İlçedeki nüfus yoğunluğunun azaltılması hedefleniyor. Depolama ve sanayiden dönüşecek alanlarda festival amaçlı tesisler inşa edilecek. Kentsel dönüşüm projesi uygulanması zorunlu görülmekte. İlçenin Büyükdere Caddesi'ne yakın olan kısımları ise merkezi iş alanına dönüştürülecek. Kentsel dönüşüm projesi İBB, Kağıthane Belediyesi ve TOKİ tarafından uygulanacak. Sadabad'da mesire yeri düzenlemesi yapılacak. Cendere

Vadisi projesi ile de yeşil alan düzenlemeleri yapılacak. İlçe sınırlarında bir de silikon vadisinin oluşturulacak.

Kartal: Sabiha Gökçen Havalimanı'na yakınlığı, Avrupa Yakası ile deniz yoluyla bağlantı kurma olanağı, Gebze sanayi Bölgesi'ne yakınlığı nedeniyle üst düzey bölge olarak geliştirilecek. İlçedeki sanayi tesislerinin neredeyse tamamı boşaltılacak. İlçe bilgi ve teknoloji merkezli şirketlere ev sahipliği yapacak şekilde düzenlenecek. Ticaret, finans ve kültür etkinlikleri ise artırılacak. E-5 ile Kurtköy arasındaki alanda ciddi kentsel dönüşüm uygulamaları yapılacak. İlçedeki mevcut sağlıksız binalar, yıkılarak yenileri inşa edilecek. Metro ile Kurtköy, Tuzla ve Gebze'ye bağlanacak.

Küçükçekmece: Gölün güneyinde oluşturulacak iç ve dış kumsallar ile turizm ve rekreasyon alanları oluşturulacak. Kayabaşı, Ispartakule, Altınşehir, Yarımburgaz, Ayazma, Güvercintepe ve Şahintepe konut gelişme alanları (toplu konut alanları) olacak. Özellikle Kayabaşı bölgesine uydukent kurulacak. Küçükçekmece Gölü'nün ekolojisi korunacak. Olimpiyat koyunun güneyinde yeşil alan bölgesi oluşturulacak. Bakırköy-Beylikdüzü arasındaki metro ilçenin ulaşımına katkıda bulunacak. İkitelli yapılacak ulaşım yatırımlarıyla tüm kente hitap eden bir merkez kimliğine kavuşturulacak.

Maltepe: İlçe sınırlarında 6 milyon 300 bin metrekare alanda Türkiye'nin en büyük bölge parklarından birisi olacak. Askeri alanlarla çevrelenmemiş, yapılaşma başlamamış olan alanlar bölge parkına dönüştürülecek. Kurtköy'e bağlantı yolu yapılacak. E-5 ile TEM arasında bağlantı sağlanacak. Başibüyük'te kentsel dönüşüm yapılacak. Dragos'taki sanayi tesisleri yenilenecek. Küçük bir cep otogarı yapılacak.

Pendik: Üniversite altyapısı geliştirilecek. Liman altyapısı geliştirilecek. Liman için kullanılacak alan kısıtlı olduğundan buradaki potansiyel Gebze'ye yönlendirilecek. İlçe sınırları içerisinde, üniversite, organize sanayi bölgesi, lojistik merkezi ve teknopark ile bağlantılı 500 bin metrekare alanlı fuar ve sergi alanı oluşturulacak. Kartal'dan başlayacak ve tuzla'da bitecek olan E-5 ile TEM arasındaki Doğu - Batı yönündeki arter ilçeden geçecek. İlçenin kuzeyinde 500 bin metrekare alanlı fuar tesisleri inşa edilecek. Sabiha Gökçen Havalimanı ile Tuzla lojistik merkezi ve sanayi alanlarının kesişiminde 3 milyon 200 bin metrekare alanlı İstanbul Teknoloji Parkı inşa edilecek. Tuzla Tersanesi ve Sabiha Gökçen Havalimanı arasında 6

milyon 500 bin metrekare alanlı Lojistik merkezi oluşturulacak. Kıyı şeridi yeniden düzenlenecek. Kıyı alanlarında yeşil bir kuşak oluşturulacak.

Şişli: Büyükdere caddesi üzerinde inşa edilecek gökdelenler denetim altına alınacak. Aksi takdirde bu durum hem egzozlardan hem de evsel yakıtlardan çıkan kirleticilerin çok yoğun olduğu ilçenin daha da kirlenmesine neden olacak. Kuştepe'de kentsel dönüşüm projesi uygulanacak. Harbiye Açık Hava Tiyatrosu, kongre vadisine dönüştürülecek. İlçedeki sanayi tesisleri boşaltılacak. Buralar hizmet sektörünün faaliyet gösterdiği merkezler haline gelecek. Ayrıca dinlence, eğlence ve alışveriş merkezleri yapılarak Büyükdere Caddesi rehabilite edilecek. TOKİ'nin Galatasaray'a yapacağı stadyum ile daha değerli hale gelecek Seyrantepe metro ile İSTOÇ'a bağlanacak. Ayrıca Levent Maslak hattı da Seyrantepe ile bağlantılı hale gelecek.

Sarıyer: Doğal SİT alanları tehdit altında. Taksim-Maslak merkezi iş alanının kuzeye doğru yayılması engellenmeli. İstinye turizm merkezi haline getirilecek. Zekeriyaköy yoğun yapılaşma baskısı altında. Gümüşdere, Kilyos, Demirciköy ve Rumeli Feneri'nde su sporları ve Kilyos'ta ise müzik ile festival merkezleri oluşturulacak. Kilyos-Karaburun arası koruma altına alınacak. Kilyos ve civarında rekreasyon alanları oluşturularak günübirlik turizm geliştirilecek.

Silivri: İstanbul'un yeni ve en önemli çekim merkezlerinden birisi olacak. İlçe kuzeye doğru geliştirilecek. Mevcut merkez zemin yapısı açısından risk taşıdığından az yoğunluklu turizm ve kültürel etkinlik merkezi olarak kullanılacak. Zamanla Beylidüzü metrosu buraya kadar ulaşacak. İlçedeki nüfus 2 milyona istihdam edilen eleman sayısı ise 800 bine çıkartılacak. Sadece bilişim sektöründe istihdam edilen eleman sayısı 160 bin olacak. Gümüşyaka'da 7 milyon metrekare alanlı liman ve 9 milyon metrekare alanlı lojistik deposu yapılacak. Selimpaşa, Ortaköy, Kavaklı ve Çanta'da ileri teknoloji üretim merkezi haline gelecek. İlçe genelinde toplam 130 milyon metrekare konut alanı oluşturulacak. Merkez ve Alipaşa Köyü'nde iki sağlık kompleksi inşa edilecek. Çanta üniversite merkezi olacak.

Tuzla: Yeni imar planıyla en fazla gelişecek ilçelerden birisi olacak. Liman daha da geliştirilecek. İstanbul'un en büyük lojistik merkezleri Orhanlı'da buraya inşa edilecek. Erenköy gümrüğü buraya taşınacak. Deri, mermerciler, boya ve vernik sanayiinde faaliyet gösteren sanayi tesisleri disipline edilecek. Orhanlı ve Aydınlı

yeni gelişme bölgeleri; özellikle Orhanlı ciddi bir çekim merkezi olacak. Konut için ayrılan alan 5 milyon metrekare civarında. Metro ile Kartal'a bağlanacak. E-5 üstündeki sanayi tesisleri öncelikli olarak boşaltılacak. Buralar ofis ve ticaret merkezi haline dönüştürülecek. Lojistik merkezinin kuzeyinde bir cep otogarı oluşturulacak. Organize sanayi bölgesinin güneydoğusunda 1 milyon 470 bin metrekare alanlı bir teknopark oluşturulacak. Meyve-sebze hali inşa edilecek. Okan Üniversitesi ve Sabancı Üniversitesi'ne erişim kolaylaşacak. Yeni üniversite inşaatlarına izin verilecek. Aydınlı'da kentsel dönüşüm uygulanacak.

Ümraniye: Dudullu Organize sanayi Bölgesi'nde üretim durdurulacak. Yerine ofis ve ticaret binalarının inşası yönlendirilecek. Buradaki sanayi tesisleri Tuzla Organize Sanayi Bölgesi'ne yönlendirilecek. TEM üzerinde bir cep otogarı inşa edilecek. İlçe metro ile Bostancı ve Üsküdar'a bağlanacak. Elmalı su toplama havzasındaki sanayi tesisleri uzun vadede boşaltılacak. Orman üzerinde baskı oluşturan konut alanlarının yoğunluklarına sınırlama getirecek.

Üsküdar: İlçe genelinde nüfus yoğunluğunun düşürülmesi hedefleniyor. Metro ile Beykoz'a bağlanacak. Anadolu Yakası'nın en önemli ulaşım odağı olacak. İlçenin merkezi Harem ve Haydarpaşa'da oluşturulacak yeni merkeze kaydırılacak. Kültürel ve sanatsal etkinlikler ile ilçenin gece-gündüz yaşınılır hale gelmesi sağlanacak. Mevcut merkez ve Altunizade ise yeniden düzenlenecek (URL-45).

2.4 Bölümün Sonucu

Metropolleşme, kentleşmeyle başlayan bir süreçtir. Tarım dönemiyle başlayan bu süreç, endüstriyel dönemin ardından bilgi ve teknoloji odaklı bir başka sürece geçmiştir. Günümüzde ise sürdürülebilirlik bu sürece damgasını vurmuştur. Metropoller; nüfus ve yoğunluğun artışıyla kentlerin bazı ek fonksiyonlar kazanarak başkalaşım geçirmeleriyle oluşmuştur. Metropoller, kent içinde, ülke içinde ve uluslararası tüm bağlantıların sağlandığı bir bölge olma özelliğiyle yoğun bilgi, iş, mal ve insan akışına maruz kalır. Bu da kentte sürekli değişimlere neden olur. Bu durum da metropolleri yoğun, kaotik, esnek, değişken, 7/24 yaşayan, dinamik kentler haline getirmektedir. Bu da metropolün en büyük potansiyelidir. Metropol küresel servis ağlarının bir düğüm noktasıdır. Böylece metropol kullanıcıları da küresel sistemlerin kesiştiği bir etkileşim alanında yaşarlar. Metropoller yoğun akış ve değişimin yaşandığı yüksek gerilim bölgeleridir. Sürekli değişen metropolü durağan, mekanik bir biçimde tanımlamak olanaksızdır. Bu nedenle kentleşme süreci boyunca metropolün tanımı değişmiştir. Tarım döneminde metropol olma kriterini pazar yerine uzaklık belirlerken, endüstriyel dönemde fabrikalar ve üretim miktarı belirleyici olmuştur. Bilgi ve teknoloji odaklı dönemde, teknolojiyi kendi kentsel sistemlerine en iyi entegre eden ve bilgi akışını en hızlı ve verimli bir şekilde sağlayan kentler olan metropoller günümüzde sürdürülebilirlik konusunda birbirleriyle yarışmaktadırlar. Metropolleri ivmelendiren, yavaşlatan, değiştiren, dönüştüren dinamikleri; nüfus- yoğunluk, desantralizasyon-çevrede büyüme yayılma, örgütleşme ve uzmanlaşma, ekonomik dengeler şeklinde sıralanabilir. Bu dinamikler kentteki iç ve dış bağlantılarla ve kendiliğinden gelişen olaylarla birlikte metropollerde değişken ilişkilerin meydana geldiği çoklu katmanlı bir sistemi oluşturur. Bölümde seçilen Los Angeles, Hong Kong, Londra ve İstanbul metropolleri; sistemlerin bir parçası olma, nüfus-yoğunluk-kentleşme, ulaştırma sistemleri, merkez-alt merkez değişimleri bakımından karşılaştırılarak farklı coğrafya, nüfus ve yoğunluk, kültür, ekonomi gibi durumlara sahip metropollerde kentleşmenin durumu incelenmiştir. Bu karşılaştırmalarda nüfus artışının, ulaşım sistemlerinin ve küresel servis sistemlerinin kentsel büyümeyi doğrudan etkilediği ve her kentte farklı bir şekilde deneyimlendiği sonucuna varılmıştır. Los Angeles'ta kentin araba kullanımıyla direk ilişkili olarak yatayda doğrusal bir biçimde yayılması, Hong Kong'da coğrafi durum ve toplu taşımanın kent merkezinde

yoğunlaşmayı getirmesi bu nedenle düşeyde büyüyen bir kent olması, Londra’da dairesel gelişimin ve yeşil bantın devam etmesi ancak yoğunlaşmanın yayılma şeklinde değil mevcut dokuda yedirilmesi şeklinde gerçekleşmiştir. İstanbul için bu deneyim hem doğu batı yönlü hem de boğazlar boyunca kuzey yönlü bir şekilde olmaktadır. Sanayinin kentin içinde kalmasından ötürü, kentin sınırlarına ötelenmesi söz konusudur. İstanbul için mevcut durum sanayiden arındırılmaya çalışılan kent merkezlerinin finans merkezi, bilişim merkezi, kültür merkezleri haline dönüştürülmesi hedeflenmektedir.

3. METROPOLLERDE DÖNÜŞÜM

3.1 Süreç İçinde Kentlerdeki Dönüşüm

Metropoller, kendi süreçlerinin bir parçası olarak sürekli bir dönüşüm döngüsündedirler. Bu kentler yoğun nüfuslu, kaotik olarak nitelendirilen, çoklu sistemlerden oluşan yapısıyla sürekli ve kaçınılmaz bir değişim içerisindedirler. Değişen yaşam tarzları, sürekli gelişen teknoloji, daha hızlı veri aktarımları ve kesintisiz iletişim, çevresel faktörler vb. kentlerin profillerini değiştirmektedir. Bunun yanısıra metropol olarak sistemlerin merkezinde olmanın getirdiği bir sorumluluk olan diğer kentlerle olan yarışta öncü olma durumu da sürekli kendini yenilemeyi zorunlu kılmaktadır.

“Türkiye’nin de içinde bulunduğu gelişmekte olan ülkeler metropolleşmesini bir sanayi kenti olgusundan geçiş sonunda yaşamadığı için, metropolleşme olgusu bir desantralizasyon hareketi sonucu değil, modern teknoloji ile üretim yapan imalat sanayii kuruluşlarının ve kırdan kente göç olgusu ile metropoliten alana gelen kır-kent kökenli toplumun direkt çevrede yerleşmesi ile oluşmuştur. Az bir süre farkı ile sanayi ve konut fonksiyonları gelişmiştir. Türkiye’de metropolleşme, henüz sanayi kenti ve toplum dokusuna geçiş süreci içerisinde bulunan, olması gereken sanayi kenti ve toplumu özelliği içinde bulunmadan, bir kentleşme süreci çizgisinde ortaya çıkmıştır. Türkiye’de yerleşme ilişkilerinin değiştiği ve geniş anlamı ile şehirleşmenin başladığı 1950’lerde ortaya çıkan tek hakim şehir olgusu, 1960’lardan sonra toplumun bütününe has değişmelerle metropolitenleşmeye yönelmiştir. Metropolleşme transfer edilen modern 20. yüzyıl ortası teknolojinin kaçınılmaz bir gereği olarak gelmiştir ve toplumsal bir tercih damgası taşımamıştır. Bunda toplumsal aşamaların yapılamayışı önemli bir rol oynamıştır. Tarihi batı kentleşme sürecinden farklı olarak sanayi kenti ve metropoliten kent olguları kazanma işlemleri iç içe ve beraber Türk kent fiziki mekanında yaşanmaya başlanmıştır” (Ak, İ., 1981; Sazak, Ş., 2002).

Süreç boyunca metropollerdeki farklılaşmalar toplumun ekonomik ve sosyal gelişimiyle de paralellik göstermiştir. Önceleri kentlerde horgörülen farklı etnik grupların süreç içinde metropollerdeki kabulü kentsel çeşitliliğe katkıda bulunmuş, kent pratiği üzerinde özellikle kamusal alanda görülebilen farklılaşmaları sağlamıştır.

3.1.1 Dönemsel bazda kentsel dönüşümün değerlendirilmesi

Kentsel dönüşüm, tarım döneminden bu yana kentlerdeki farklılaşmaları ortaya koyar. Çakır; modern söylemde kentin, endüstrinin gelişimine odaklı olarak merkezileşmekte olduğundan, postmodern söylemde ise endüstrinin merkez dışına taşınıp, merkezde sosyokültürel kullanımlara ve yatırımlara ağırlık verildiğine dair yaklaşımlarda olduğunu belirtir. Küresel söylemde; sermayenin arenası olan kentte, uluslararası ilişkiler ağının merkezi olarak görülen kent mekanlarına yapılan her yatırım, küresel bazda kentin yükselmesini ve pazar payında büyüme sağlamıştır. Kentler, bu süreçte, sermayeyi kapıp ağlarını ve prestijlerini genişletmektedirler (Çakır, N., 2007). Görüldüğü gibi kentler kendi içlerine kapalı olmaktan çıkarak, dış dünyaya açılmışlardır.

Tekeli; modernizmin etkisiyle kimlik değiştiren kentlerde, endüstriyel üretimin şekli ulusallıktan çıkıp, uluslararası ölçeğe geçmiş, kent nüfusu artmış, yeni ulaşım ağları sağlanmış ve ülkeler çapında limanlar kentin endüstri merkezi haline gelmiştir. I. Dünya Savaşı'ndan sonra ise, yeni ekonomik ilişkiler, serbest sermaye hareketleri, rekabet ve ekonomik büyüme kentleri yeniden yapılandırmış, ulus-devlet olma durumu popülerleşmiştir (Tekeli, İ., 2001). Modernizmin etkisi ve ekonomiye dayalı hareketlenmeler kentsel vizyonu değiştirmiş, kentin bölgelere ayrılmasına ve yatayda genişlemesine neden olmuştur. Frampton, 20.yüzyıl başında Tony Garnier'in Endüstri kenti'yle başlayan kentsel aktivitelerin zonlara ayrılması fikrini Ebenezer Howard'ın 'bahçekent' fikri takip etmiş, Walter Gropius'un Berlin'de Siemens-stadt toplu konut yerleşmesi, Yona Friedman'ın Mekansal kenti (Spatial city), Le Corbusier'in Paris kent tasarımı değişen kentsel tasarım anlayışının örneklerini oluşturmuştur (Frampton, K., 1992).

“II.Dünya Savaşı sonrası sermaye birikimi bölgesel bir kentsel gelişim yaratmış ve kent içi endüstri alanlarının merkez dışına kaçmasına yol açmıştır. Bu sürecin kentleri yeniden yapılandırmasındaki rolü, 1940'larda endüstriyel modernist imaj yönelimli kentsel rehabilitasyon yaklaşımı, kent içi alanlarda sosyal konut

programları, 1950’lerde kapitalist endüstri yönelimli kentsel rehabilitasyon yaklaşımı ve merkezi iş alanları çevresine yönelik yeniden geliştirme programları ile ortaya çıkmıştır” (Çakır, N., 2007). Belirtildiği gibi süreç içinde yaşanan dönüşümler, kentsel yapılanmada etkili olmuş, mekansal ayrışmalar fonksiyonel parametrelere bağlanmış, kent merkez ve alt merkezleri arası yer değiştirmeler yaşanmıştır. Harvey, değişen ihtiyaçlara neden olan ‘yeni ekonomik yapılanmanın, sanayi, yönetsel yapış gücü potansiyeli ve niteliği, sosyal beklentiler, teknoloji biçimleri, hükümet politikaları ve coğrafi konular’ kentsel yapılanmada da değişikliklere neden olduğunu bildirir (Harvey, D., 2006). Günümüze ise damgasını vuran küreselleşme ile birlikte liberal ekonomi politikaları kentsel dönüşümü etkilemiştir. “Akın’a göre, küreselleşme sürecinin bir sonucu olarak kentsel mekan organizasyonlarında birçok değişim meydana gelmiştir. Bunları; büyük ölçekli üretimin şehir dışına çıkma eğiliminin artmasıyla yeni iş alanlarının ortaya çıkması olarak ortaya koymuştur. Günümüz kentlerinde büyük ölçekli üretimin kent dışına çıkmasıyla servis tabanlı kentsel dokunun oluşması, bunun da kent içinde büyük ölçekli dönüşümleri getirdiği gözlenmiştir” (Akın, O., 2000; Çakır, N., 2007).

Küreselleşmeyle birlikte kentlerin uluslararası platformlara açılma isteği yaygınlaşmıştır. “Yabancı sermayenin ilgisinin kente ve kentsel alana çekilmesi yolunda kentsel rekabet de kentsel süreçte yükselişe geçmiştir. Bu rekabet kentte tüketime yönelik etkinliklerin artmasını ve görsel çekici yapılarla kentin donatılmasını ortaya çıkarmıştır” (Thorns, D. C., 2004; Çakır, N., 2007).

1980 sonrasında yeni ekonomik yapılaşma ve sosyal organizasyonlardaki değişimler, kentlerdeki dönüşümü de etkilemiş, değişen yaşam tarzı ve kentsel alanda yeni gereksinimler ortaya çıkmıştır. Toplumsal kutuplaşma ve değişen gelir dağılımları kentsel alanda bölünmelere neden olmuş, toplumun düşük gelirli kesimini görmezden gelen, ekonomik çıkarlara dayalı stratejiler kentsel dönüşümü yönlendirmiştir (Healey ve diğ., 1992; Çakır, N., 2007).

Günümüze gelindiğinde, çeşitlilik, etnik olma durumu, farklılık dönüşüm projelerinin bir alan seçme kriteri olmasına rağmen bu bir meta haline getirilerek korunacağına daha çok tahribata uğruyor. Bölgede bulunan ekonomik durumu elverişli olmayan grupların kentin başka bölgelerine kayması, belki de bir moda olarak farklılık arayışı içindeki üst düzey gelir grubuna sahip grupların bu alanlara geçişi ve bu geçişin metropolde yarattığı değişimler göz önünde bulundurulmalıdır.

“Kapitalizmin 1970’lerden itibaren içine girdiği krize bağlı olarak bütün dünyada üretimin ve mekansal yapıların radikal olarak yeniden ölçeklendirildiği ve yapılanırıldığı küreselleşme dönemi... neoliberal ekonomi politikalarının dünyada yaygınlık kazanması, mekansal yapılarda doğrudan ve dolaylı bir dizi dönüşümle mümkün olabilmektedir. 2. Dünya savaşı sonrasında ‘modern kentin düşüşü’ olarak nitelendirilen süreçte (Jacobs, 1961; Storper, 2004), alt kentleşme nedeniyle cazibesini kaybederek çöküntü alanlarına dönüşen kentin merkezi bölgelerinin yeniden yapılanması, yeni kentsel dönüşüm evresinin boyutlarından birini oluşturmaktadır. Batıdaki sanayi kentlerinin birçoğu, ‘sanayisizleşme’ olarak adlandırılan bir sürecin sonucunda ‘üretim mekanları’ olmaktan ‘tüketim mekanları’ olmaya doğru evrilmekte ve küresel ekonomi içinde servis sektörünün en önemli kazanç alanını oluşturduğu mekanlara dönüşmektedir (Urry, 1995). Batı kentlerinde sunulan hizmetlerin sermaye ve insanı çekmede kullanıldığı en önemli araç da kentlerin bütün olanaklarının, bu arada geçmişinin de yeniden devreye sokularak farklı biçimlerde pazarlanır ve diğer kentlerle yarışır hale getirilmesidir (Fainstein ve Judd, 1999; Harvey, 1987; Zukin, 1991; Sadler, 1993; Storper, 2004). Bu süreçte, yüksek teknoloji ile çalışan hizmet, yönetim, medya ve yönetsel aktiviteler, çalıştırdıkları yüksek ücretli iş gücü ile eski metropoliten merkezlere yönelmekte ve kentin merkezi alanlarında büyük kentsel dönüşüm projeleri gerçekleştirilmektedir. Diğer yandan özellikle ucuz emek maliyetleri nedeniyle emek-yoğun sektörlerin ya da pek çok farklı sektörde emek-yoğun aşamaların gerçekleştirildiği alanlar haline gelen üçüncü dünya kentlerinden bazıları, bu dönüşüme uyum sağlamaya elverişli koşullara sahip olmaları nedeniyle çok hızlı bir büyümeyle karşılaşmaktadır” (Kurtuluş, H., 2005).

“İkinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa’da ve Amerika’da görülen alt kentleşme dönemini; fordist üretimdeki gibi yaygın ve kitlesel üretimin refah devleti politikası güdümünde orta sınıfa yeni bir yaşam şeklinin sunulduğu dönemdir. Erken sanayileşen ülkelerde sanayiler kent dışına atılmış, metropoliten alanlar oluşturulmuş, ücretli kesimler sosyal refah devleti politikalarıyla kent merkezinden uzaklaşıp orta sınıf alt kentlerine gitmişlerdir. Boşalan kent merkezi ise; azınlıkların gettolarına dönüşmüştür. Geç sanayileşen ülkelerde ise, radikal mekansal dönüşümler gerçekleşmiştir. Nüfus baskıları, kontrolsüz ve kendine özgü bir kentleşme süreci yaratmıştır” (Kurtuluş, H., 2005). Metropolleşme sürecinde farklı

kentlerin kentsel belleklerinden yararlanmanın söz konusu olmasıyla, geç sanayileşen kentler bazı geçiş aşamalarını atlamışlar, bu durum da dönüşümün beklenenden hızlı olması sonucunu doğurmuştur. “Avrupa’da II. Dünya Savaşı’ndan sonra yapılan canlandırma çalışmaları şeklinde başlamıştır. 1950’lerde savaş sonrası kentte yıkılan tarihi miras değeri taşıyan yapılara rehabilitasyon ve restorasyon çalışmaları uygulanmıştır. Ayrıca, savaş sonrası yaşanan konut ihtiyacına yönelik de kent dışında ucuz konutlar yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemde kentteki fiziksel yapının yeniden ele alınması anlamında tamamen yıkıp yeniden yapma anlayışı görülmüştür... 1960’larda ise sağlıklılaştırma ve sosyal donatının artırılması üzerine yoğunlaşmıştır. 1960’ların son döneminden itibaren her ülke konut yenilemesi ve alan geliştirmesi üzerine toplumsal gelişime yönelimli, daha duyarlı programlarla hareket etmeye başlamışlardır. 1969’daki ‘Konut Hareketleri’nden sonra İngiltere bu konuda politikasını değiştiren ilk ülke olmuştur. Daha sonra 1970’lerde Hollanda’da toplum ve şehir yöneticileri bu konuda iletişime geçmişlerdir. Ayrıca, 1971 yılında, Almanya’da savaş sonrası azalan konut stoku karşısında, kent merkezindeki konut alanlarının yeniden ele alınması gündeme gelmiştir. Fransa’da da 1970’te yasalar küçük ölçekte alanların ele alınması ve geliştirilmesi üzerine değişmiştir ” (Couch ve diğ., 2003; Çakır, N., 2007).

İlerleyen dönemlerde kentsel müdahaleler bölgesel değişimleri sağlayacak şekilde gerçekleşmiştir. Bu kentsel müdahalelerle yapılan yatırımların eğlence, bilgi ve turizm odaklı olması tercih edilmiştir. “1980’lerde kentsel politikalarının temel amacı kentsel yeniden oluşum yoluyla özel sektörü kullanarak yatırımın gerçekleştirilmesi ve özel sektör ile kamu sektörü arasında politik uzlaşma ve işbirliğinin sağlanması olmuştur. Yeniden canlandırılan yapılar çevre ve turizm gibi ekonominin gelişen sektörlerle uygulanan ve ortam yaratmak yolu ile ekonomik ve sosyal yenilemeye katkıda bulunulacağı düşünülmüştür” (Healey ve diğ., 1992; Çakır, N., 2007).

1950-1980’lerde İstanbul’un aldığı yoğun göçlerle merkezden çepheye, boşluk bırakmadan genişlemesini kamusal otorite değil, tarihsel mülkiyet örüntilerindeki fırsatları kontrol eden güçler ellerinde tutmaktaydı. 1980’lerde popülist siyasetin ve iç piyasaya yönelik ithal ekonomi politikaları yerini neoliberal politikalarla kayırmacı siyasete bırakmıştır. Büyük kentsel dönüşümlerden elde edilen rant ve birikim olanakları, küresel lüks tüketim talepleriyle artan kentsel yatırımlar özellikle

öküntü halindeki tarihi mekanların yeniden dönüşmesi, kapalı lüks konut siteleri, lüks eğlence ve dinlence mekanları, spor ve kongre merkezleri şeklinde olmaktadır. Gecekondu mahalleleri ise, apartmanlaşarak büyümeye devam etmektedir. 1980’lerden itibaren illegal uluslararası göçlerin geçiş alanı olan İstanbul yasal olmayan nüfus hareketine dönemlik ev sahibi olan bir kent konumundadır. Bu göçmenlerin yoğunlukla tercih ettikleri eski mahallelerde gettolaşma görölmektedir. Bir yandan dönüşüm projeleriyle soylulaştırılan Harbiye, Elmadağ, Tarlabası, Cihangir gibi kent merkezine yakın mahalleleri, özellikle Afrikalı ve Kuzey Iraklı kaçak göçmenlerin gettolaştırmaları dikkati çekmektedir (Kurtuluş, 2005).

Süreç içinde tüm metropollerde kentsel dönüşüm projeleri önem kazanmış, kentin önceki dokusunun ne şekilde dönüştürüldüğü ve kent yaşantısına ne kattığı en önemli sorular olmuştur. Bu kentsel dönüşüm projeleriyle kentte popölaritesi azalmış, yeterli hizmetin ulaştırılamadığı alanlar elden geçirilerek kentsel canlandırma sağlanması hedeflenmiştir. Kentteki dönüşümler günümüzde çeşitliliğin vazgeçilmez bir parçası sayılan etnik grupları kent yaşamına dahil etmeleri bakımından da önemlidir.

3.2 Metropollerde Dönüşüm İhtiyacı

Metropoller değişim ihtiyacının en çok hissedildiği kentlerdir. Endüstri döneminden günümüze metropollerde sanayinin kent dışına doğru itelendiği ve kentin başka fonksiyonlar kazandığı görölmüştür. Sürekli insan akışının meydana getirdiği kentsel talepler metropollerde dönüşüm ihtiyacını göstermiştir.

Gelişen iletişim teknolojileri ve pazarlama stratejileri ile birlikte inanılmayacak bir hızda kentsel yapı stoğunda bir değişim yaşanmaktadır. Bu durum da kentlerde dönüşüm ihtiyacını ortaya çıkartır. Kentte meydana gelen tüm olaylar, birtakım değişimleri tetiklemektedir. Farklı ölçeklerde kentsel müdahaleler, metropollerdeki devinimi sağlar ve kentsel alanları şekillendirir. Bu bakımdan küçük çaplı müdahaleler bile kentsel durumlara etkide bulunmaktadır.

Metropoller sürekli etkileşim ve buna bağlı değişimlerin yaşandığı kentler olarak durağan bir durum izlemesi düşünölemez. Metropol kullanıcılarının profilleri, talepleri doğrultusunda ve kentle kurdukları ilişkilerle doğrudan etkileşimli olarak dönüşmektedir. Brower’in da belirttiği gibi; artık kimse tek bir kültüre ait değil, herkes kültürlerin çok çeşitliliğine ait. Bir zamanlar, homojen, az bilgili, tek kültürler

şimdi yüksek formasyonlu, heterojen, kültürel süreçte; kent yaşamı dediğimiz geçici birleşmelerin, fikir ayrılıklarının, hibritleşme ve göçlerin sürekli dönüşüm sürecini oluşturur (Brower, J. ve diğ., 2002).

“Kitlesele üretim ve sistemin her alanda ürettiği tek tipleşmeye duyulan tepkilerle de birleşince, özellikle 1970’lerden sonra, ‘farklılık’ yüceltilen bir değer olarak ortaya çıkmıştır; sınıf içi toplumsal katmanlardaki çeşitlenme ve bu alanların giderek birbirinden, hem üretimde yüklendikleri işlevler hem de tüketim kalıpları açısından ayrılmaya başlaması kent mekanının da buna bağlı olarak daha çok adalar halinde şekillenmesine yol açmaktadır. ‘Sanayisizleşme’ türü bir dönüşümü yaşamamış kentler açısından böyle bir sürecin anlamı ise, kentlerde yeni yatırım ve tüketim olanakları yaratılması ve özellikle sanayisi ile ortaya çıkmayan kentlerde turizmin ve küresele tüketimein ortaya çıkardığı sermaye birikim olanaklarıdır. Bir yandan kentleri küresele turizm sektörünün bir parçası haline getiren yatırımlar, diğere yandan da küresele üretim ve tüketim kültürüne uygun yeni merkezi iş alanları ve lüks konut yatırımları kentleri sermaye için çekici hale getirmektedir. Bu yeni alanların farklı dinamiklerle gelişmiş, birbirinden farklı ekonomik kaynaklara sahip dünyanın değişik kentlerinde yaygın olarak ve batı kalıplarına benzer şekillerde üretilmesi hem yatırımların ve yeni tüketim olanaklarının, yerli ve yabancı yatırımcılar ve tüketiciler açısından çekiciliğinin arttırılması hem de kent toprağında oluşacak rantın çoğaltılması ve yeniden paylaşılması anlamına gelmektedir (Kurtuluş, H., 2005).

Metropollerdeki dönüşüm yapılan projelerin niteliği bakımından önemlidir. Burdett ve Sudjic’in vermiş olduğu örnekte olduğu gibi fakir mahallelerde yapılan küçük bir okul, bir sanat merkezi, peyzajlı bir açık alan kent kullanıcılarının vatandaşlık haklarının varlığını ortaya çıkartıp, hayatlarının değişmesini sağlar (Burdett, R., & Sudjic, D., 2008).

Bir kent, bir bölge veya bir ülke; kendi bina stili, kostümleri, festivalleri ve anlayışı ile tanınabilir (Brower, J. ve diğ., 2002). Bu durumu kentsel bir veri olarak ele alarak hem korunmakta hem de bir pazarlama ürünü olarak kentleri pazarlamada kullanılmaktadır. Bu durum küresele anlamda turizmin artan etkisinin kentleri dönüşüme ittiğini gösterir. Transurbanizm’de belirtilen bir örnekte Amsterdam, New York, Paris, Londra ve San Diego’yu kapsayan kentler, küresele turizm etkinlik alanının kaçırılmayacak yerleri haline getirmek için çaresizce eski kent merkezlerini konu parklara dönüştürmeye çalışıyorlar (Brower, J. ve diğ., 2002).

Metropol sonrasının bir çok özelliği vardır ve hepsi şu gerçeklikle ilişkilidir ki; eski form tamamıyla kaybolmuyor; sağlam ve oldukça dayanıklı durumundan kopuyor ve eski halinden oldukça farklı yeni başka bir şeye dönüşüyor (Brower, J. ve diğ., 2002).

Kırsal bölge kentleştikçe, kent peyzaj olur (Brower, J. ve diğ., 2002). Bu tespit kentteki dönüşümü göstermektedir. Gerek çevresel etkilerden ötürü olsun gerekse kent kullanıcısına açık alan ve rekreasyon alanları sunması açısından olsun kentlerde peyzaj projeleri artmaktadır. Kırsal bölgelerde ise kent merkezindeki kiraların pahalılığı, bahçeli konut arayışı farklı gruplar kırsal bölgeleri tercih etmektedirler. Bu da kırsal bölgelere yoğun talep oluşturmakta ve kalabalıklaştırmaktadır.

3.2.1 Metropollerini dönüşüme iten etmenler

3.2.1.1 Küreselleşme

Küreselleşmeyle birlikte artan ekonomik fırsatlar kentsel olanakların çeşitlenmesini sağlamıştır. Küreselleşmeyle birlikte gelen yabancı kaynaklı yatırımlar birer prestij projesi olarak duyurulmuş ve yerin pazarlanmasını teşvik edecek şekilde kentsel dönüşümü sağlamıştır.

Freidman'a göre; kentin dünya ekonomisine eklemelenme biçimi ve bu süreçteki mekansal fonksiyonlar kentte oluşan yapısal değişiklikleri etkilemektedir, kentte meydana gelen söz konusu yapısal değişiklikler de küre üzerindeki kentler arasında hiyerarşik ilişkilerin oluşmasına neden olmaktadır (Freidman ve Wolf, 1982; Çakır, N., 2007).

“Özellikle 1980’ler sonrası dönem küreselleşmenin ve neoliberal ekonomi politikaları uygulamalarının tüm boyutlarıyla dünyadaki üretim ve emek örgütlenmelerine ve düzenleme mekanizmalarına damgasını vurduğu, dünyada coğrafi-mekansal ölçeklerin ve hiyerarşilerin yeniden yapılandırıldığı ve kentlerin bu yeni işbölümü ve ölçekler çerçevesinde şekillendiği yılları içermektedir (Brenner, 2000; Warner ve Gerbasi, 2004; Kurtuluş, H., 2005).

1980 sonrasında kentlerin dış dinamikler ve uluslararası/ulusal güç dengeleri arasında dönüşümlerinin nedeni; yeni iletişim olanakları ve onun bir getirisi olarak kentlerin sınırların azalan önemiyle artan sosyal ve ekonomik ilişkiler olarak belirtilebilir (Kurtuluş, 2005).

“Üretim sistemlerinin daha çok talep sonucu ve birey-tüketici odaklı olarak daha çok çeşit ürün şekilleriyle ortaya çıktığı anlamına gelir. Büyük ölçekli ve standartize fabrikalar artık yoktur. Bunun yerine çok yönlü ürünler ve bununla birlikte tek görevli işgücü yerine çok görevli iş gücü gelmiştir. Bu değişiklikler daha esnek iş gücünün oluşturulmasını zorunlu hale kılar” (Thorns, D. C., 2004).

Küreselleşmeyle birlikte değişen iş yapısı da ekonomik sistemdeki değişiklikleri gösterir. “Yeni ‘hizmet’ sınıfının yanısıra, artan gelire sahip sınıfa paralel olarak gelişen boş zaman, eğlence ve zevk endüstrilerinde istihdam edilmek üzere yeni ‘hizmetli’ sınıfı doğdu. Bu işlerin çoğunluğu part time ve gündüktü. Bunun sonucunda yeni büyüyen sektörlerde sosyal güvenli full time iş temin edilen ‘merkezi’ işçiler ile daha az güvenli, sıklıkla part time ve günlük işlerde çalışan daha az öneme sahip işçiler arasında bölünmeye yol açar. Bu çoğunlukla para dışı değişimin günlük hayatın önemli yönü olduğu büyük bir kayıt dışı ekonominin çıkmasına neden olur. Bu değişikliklerin yanısıra iş piyasasında ve yeni feminizm dalgasının yükselişiyle kadınların pozisyonunda da dönüşüm meydana geldi. Kadınlar iş piyasasında varlıklarını önemli derecede arttırdılar. Bilgi ekonomisi daha çok kadın işçilerin istihdam edildiği ekonominin üçüncü alanlarını genişletirken üretim tabanındaki düşüş kadınlardan çok erkekleri etkiledi (Massey, 1984, 1995; Thorns, D. C., 2004).

Küresel zenginliğin yaratılmasındaki ekonomik başarı esas olarak bilgi ve teknoloji sistemlerindeki gelişmeler, teknolojinin etkili transferi ve üretim yönetimindeki hızlı adaptasyonların getirisi. Neoliberal küreselleşme kapitalizmin reklamına ve bütünleşik dünya pazarındaki serbest piyasaya adanmış karışık fikirler ve politikalar. Amerika’nın tam desteğiyle neo liberal küreselleşme, şimdi monopoli kapitalizminin batı hakimiyetindeki konspeti olarak karşımıza çıkmaktadır (Lim, W. S. W., ve diğ., 2007).

Küreselleşmenin yarattığı zenginle fakir arasındaki giderek artan gelir farkı kaçınılmazdır. Bir çok Avrupa ülkesinde görüldü ki; ekonomik büyümenin kabul edilebilir oranları kapsamlı sosyal yardım sistemi ve ekonomik faydanın herkes için eşit dağılımının sağlanması garantilendiğinde sağlanabilmektedir (Lim, W. S. W., ve diğ., 2007). Küresel sistemlerin gelişen ve karmaşılaşan ilişkiler ağına yetebilmek için dönüşüm gerekmektedir.

3.2.1.2 Farklılaşma- Diğer metropollerle yarışma

Metropollerin birbirleriyle yarışmaları günümüzün kıyasıya rekabet ortamında engellenemez bir olgudur. Metropollerin rekabetinde kentsel marklaşma da çok önemli rol oynamaktadır. Yaratılan özel mekansal kimlikler, kentleri ulusal ve uluslararası platformlarda temsil etme üzerine kurulmuştur. Kullanıcıların kenti algılayışı da bu kimliği yansıtan imajlar üzerinden olmaktadır. Bu tip kimliklerle kullanıcıların çekilmesi, yeni yatırımların teşvik edilmesi, mekansal kullanımda çeşitlendirmeler sağlanmaktadır. Bu kimlik yaratma çalışmalarında seçilen bölgelerin dokusu, geçmişi ve potansiyelleri göz önünde bulundurularak, bu doğrultuda o yere özgü çalışmalar yapıldığında yeni oluşturulan kimliğin var olan ile özdeşleşmesi sağlanmakta, bu da daha başarılı sonuçlara yönlendirmektedir.

Anholt City Brands Index; kentin duruşu, potansiyeli, mekansal özellikleri, yaşam tarzı, kentsel nüfus/halka ait özellikler ve kentsel koşullara göre kentlerin sıralamasını yapan bir kuruluştur. Böyle bir kuruluşun varlığı, kentler yarışındaki kriterleri göstermesi bakımından önemlidir.

“Sassen ise dünya kenti olma kriterleri olarak uzmanlaşmış hizmet sektörü ve finansal araçların üretimi ve uluslararası yatırım, mal ve finans piyasalarının varlığını tanımlamıştır (Sassen, S., 1991, 1994). En küresel kentlerin New York, Londra, Tokyo, Paris, Frankfurt, Zürih, Amsterdam, Sidney ve Hong Kong olarak belirlemiştir. Bunlar ayrıca Sao Paulo, Meksiko City, Bombay, Buenos Aires ve Seul’ü de içermektedir (Sassen, S., 1994). Kentte yeni sektörlerin yükselmesi, imalat sanayisindeki düşüş ve teknolojik gelişmeler bu kentlerin istihdam yapısını değiştirip emek piyasasında ikili bir yapı oluşturmuştur (Sassen-Koob, 1986). Küresel kentler niteliksiz hizmet işgücüne dayalı işlerin de artmasına paralel olarak büyük ölçekteki göçün yönlendiği yerler olmuşlardır. Yeni ekonomik yapı ile birlikte mekansal ve sosyal kutuplaşmanın ortaya çıktığı ileri sürülmüştür (Sassen, S., 1991). Küresel yönetim ve finansal hizmet fonksiyonlarının artışı özellikle uzmanlaşmış hizmetlerin artışı, yeni ofis mekanlarının ve lüks konut alanlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur (King, 1990). Dünya kapitalist üretim sisteminin son otuz yılda piyasa güçlerinin evrimi, iletişim, enformasyon ve ulaşım teknolojilerindeki müthiş ilerlemeleri sonucu küreselleştiği varsayılmış ve küreselleşme yeni, doğal, karşı konulamaz ve kaçınılmaz bir süreç olarak algılanmıştır. Bu yaklaşım ilgili politik süreçleri bir taraftan gözardı etmekte diğer taraftan ise neoliberal politikaların

savunuculuğunu yapmaktadır (Lovering, 1997, 1999; Markusen, 1999; Kurtuluş, 2005).

Kentin limiti fiziksel alandaki değil ama paketleme limitidir. Kentler birbirleriyle rekabet halindedir ve kendileri herhangi bir ürün gibi paketlerler. Bu şekilde, kendi reklamlarıyla kentsel mekanların ülkesel limitleri çizilmektedir (Brower, J. ve diğ., 2002). Mesela Londra metrosunun Londra için sembolleşmesi örnek olarak verilebilir. Artık kentler paket olarak sunabilecekleri, ses getiren projeleri tercih etmektedirler. Örneğin Gugenheim Müzesi ya da Pekin'deki stadyum gibi. Bu tip sunumlar kentlerin tercih edilmelerini arttırdığı için diğer metropollerle yarışmada önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.2.1.3 Çevre faktörü

Çevre faktörü günümüzde sürekli karşımıza çıkan ve hayatlarımızı etkileyen ve değiştiren bir durumdur. Meydana gelen iklim değişiklikleri ve doğal kaynakların azalması kentleri dönüşüme iten baş etmenlerden biridir. Özellikle doğal afetler; seller, fırtınalar ve depremler doğa gücünün kent üzerindeki yansımaları oluşturur. 2005'te Amerika'nın güney kıyılarını vuran ve kentin %80'inin boşlatılmasına neden olan çok sayıda maddi ve manevi hasara yol açan Katrina kasırgası (URL-46), durdurulma gücü olmayan bir başka doğal afet olan tsunami Sri Lanka'da 2004 yılında 40.000 kişinin ölmesine 2.5 milyon kişinin de yer değiştirmesine neden olmuştur (URL-47). 2004 yılındaki bu tsunamiden etkilenen sadece Sri Lanka değil, Endonezya, Maldivler ve Hindistan da büyük kayıplar vermiştir. 2006'daki büyük depremlerin getirdiği tsunami de Endonezya'nın adalarından Java'yı etkilemiştir (URL-48). Tüm dünyada deprem büyük doğal afetlerden biridir. Dünya tarihindeki en büyük depremler şu şekilde sıralanabilir: Çin, 1556, Shensi kentinde meydana gelen, 830 binden fazla kişinin öldüğü en ölümcül depremdir. Kaliforniya, 1906, 3 binden fazla kişi hayatını kaybetti. San Francisco kentinin büyük kısmı patlayan gaz boruları ve çöken kimyasal tesisler yüzünden yandı. Alaska, 1964, 9.2 büyüklüğünde depremin yarattığı tsunami Amerika'nın batı sahili boyunca Kaliforniya, bütün Pasifik ve Havai'ye kadar etkili oldu. Peru depremi, 1970, 70 bin kişinin ölümüyle sonuçlandı. Yerleşim birimleri Cordillera Blanca dağından gelen çamur, taş vebuz çığının altında kaldı. Çin, 1976, Tangshan'da 655bin e yakın ölü, 800 bin yaralıya neden olmuştur. Meksika, 1985'te resmi rakamlar 9 bin kişi olduğunu belirtse de 35

bin kişinin hayatını yitirdiği belirtiliyor. İran'da 2003'te deprem kentin % 60'ının yıkılmasına yol açmıştır. Endonezya'da 2004, tsunami 225bin kişinin hayatını kaybettiği bildiriliyor. Pakistan, 200586 bin kişi öldü ve toprak kaymaları nedeniyle milyonlarca kişi evsiz kaldı (URL-49). 1999 Körfez Depreminde resmi kaynakların rakamları 18 bin iken gerçek kaybın 35-40bin civarında olduğu söyleniyor (URL-50). 17 Ağustos Gölçük depreminde 17 bin kişi ölmüş ve 600.000 kişi evsiz kalmıştır (URL-51). Amerika'nın güneydoğusundaki sel baskınları 7 kişinin ölümüne sebep olmuştur. Georgia eyaletinde yollar kapanmış ve okullar açılmamıştır (URL-52). İstanbul'da meydana gelen 31 kişinin ölümüne neden olan sel felaketinde, yaşanan trajedinin Ayamama Deresi üzerindeki yanlış yapılaşma yüzünden olduğu bildiriliyor (URL-53). Belirtilen bütün bu felaketler kentlerde çok sayıdaölüme yol açmış, kentin belirli bölümlerini tahribata uğratmış ve yoğun bir insan kitlesinin yer değiştirmesine neden olmuştur. Bu kentsel yıkımlar sistemin belli bölümlerini çalışamaz hale getirmektedir. Bu felaketler durdurulamaz ancak teknolojinin getirdiği yeniliklerle ve yapı sektöründeki gelişmelerle kayıplar indirgenebilir. Acil durum mimarlığı da denen doğal felaketlerin yarattığı aksayan kent yaşamını kontrol altına alabilmek için geçici kentsel mimari oluşturulabilir.

Ayrıca eskiden önemsenmeyen ancak günümüzde sürekli ölçüm çalışmaları yapılan toprak kullanımı eğer dikkat edilmezse dünyanın sürdürülebilirliği tehlikeye girecektir. Strategies for Sustainable Architecture adlı kitaptan edinilen verilere göre; toprak kullanımı ülkeden ülkeye değişmektedir. Küresel olarak toprakların %11'i tarıma ayrılmıştır. Amerikada bu oran yaklaşık %20, İngilterede ise %25'tir (FAO, 2005). Tarım kaynaklı ekonomilerde bu oran çok daha yüksektir. Örneğin Hindistan'da toprakların yarısı tarıma ayrılmaktadır. Toprak kullanımı, ülkenin doğal yapısına, ekonomisine, kültürüne ve nüfusuna bağlıdır. Ekolojik ayak izi; binaların, aktiviteleri ve nüfusların ihtiyacı olan toprak miktarını belirler. Örneğin Amerika'da ortalama bir yaşantı sürdürebilmek için 9.6 hektarlık bir alana, Avrupa'da 3-6 hektara, Hindistan'da ise 1 hektara ihtiyaç duyulur. Worldwatch 2004'teki değerlere göre yıllık nüfus artışı Amerika'da 3 milyon iken, Hindistan'da 16 milyondur. Buna rağmen, 3 milyon Amerikalı 15.7 milyon ton CO2 salınımından sorumlu olurken, Hindistan'da bu rakam sadece 4.9 milyon tondur. Bu da demek oluyor ki aslında ekolojik ayak izini nüfus artışı etkilediği gibi, insanların gündelik hareketleri ve tüketimleri de etkilemektedir (Sassi, P., 2006).

Bu bulgular, çok kısa bir zaman dilimi içerisinde kent kullanıcılarının hem günlük aktivitelerinde hem de kullandıkları mekanlarda farklılaşmaya gidilmesi durumunu getirecektir. Yani çevresel faktörlere bağlı olarak gerçekleşmeye başlayan kentsel dönüşümlerin bundan sonra da giderek artacağı çok açıktır. Gene Sassi'nin belirttiği; sürdürülebilirliğin limitinde yaşamak ve küresel toplum; bütün dünya kullanıcılarının maksimum kişi başına 1.1 hektarlık ekolojik ayak izini kapsayan bir yaşam tarzına geçmelerini gerektirecek. Bu da ekolojik ayak izinin Amerika'da kişi başına %85-90 ve Avrupa ortalamasında % 60-85 azaltılması demek oluyor. Bu da sürdürülebilir toplum için, daha az tüketici bir toplum olmayı gerektirmektedir. Kaynak kullanımı ve atık üretimini azaltmayı hedeflemek gerekmektedir. Alternatif enerji ve alternatif su kaynaklarını kullanarak verimliliği arttırmaya yardımcı olan yeni teknolojiler, kaynakların tüketimini azaltmakta faydalıdır. Ancak su arıtma hala büyük ölçüde doğal arazi kaynaklı yapılmaktadır. Suyun arıtılması ve karbondioksit asimilasyonu buna örnek verilebilir. Edwards and Du Plessis'e göre; artan nüfusun ürettiği artan miktardaki atıkların asimile edilmesi için gittikçe azalan toprak kaynaklarına olan güven, bazı araştırmacılar için kaynakların tüketiminden daha büyük önem taşımaktadır. İngiliz hükümeti verimli toprak kullanımını tavsiye eder ve sürdürülebilir kentsel gündemin bir parçası olarak yüksek yoğunluklu gelişimleri önerir. Araba kullanımının toprak kullanımı üzerinde direk olarak asfalt alanlar ve dolaylı olarak doğal kaynak çukurlarında asimile edilmesi gerektiği için karbondioksit salınımı ve hava kirliliği olarak etkiler. Doğal ekosistemi; flora ve faunayı korumak için, yeşil arazi bölgelerini tahribata uğratmaktan kaçınılmalıdır. Kaybolan habitatları eski haline getirmek ve nesli tükenmekte olan türleri korumak amacıyla doğal ekosisteme toprak takviyesi gereklidir. İnsanların çoğu kentlerde yaşadığı için, var olan park alanları genişletilip çeşitlendirilmelidir. Kentte yeşil ağ yaratmak için; parklar, bitkilendirilmiş koridorlar, ağaçlandırılmış caddeler ve sokaklar oluşturmak kadar bireysel gelişimlerde peyzaj oluşturma da gereklidir. Gelişim alanlarında yiyecek yetiştirme yiyeceğin hazırlama ve ulaştırmasındaki azaltılması bakımından da önemlidir. Bu özellikle kentlerle ilgilidir çünkü normalde yiyecek üretimi için kendi sınırları dışında büyük alanları kullanmaktadırlar.

Yapılarda enerji tüketiminin çevresel etkisini minimize etmek için; binaların enerjiyi nasıl kullandığı analiz edilmeli ve aynı performansı düşük enerji gereksinimiyle çözebilecek tasarım alternatifleri düşünülmelidir. Sıfır enerji tasarım çözümleri

imkansız ancak, aktif sistemler seçilerek enerji verimi sağlanmalıdır. Alternatif, düşük karbondioksit salınlı enerji kaynakları kullanılmalıdır.

Enerji kaybını azaltmak, ısı kazanımını maksimize etmek, binanın doğru yönlendirilmesi, gölgelendirme ve doğal havalandırma gibi önlemlerle çevreye uyumlu, sürdürülebilir yapılar yapmak mümkündür. 0 enerji tüketimli binalar düşünülemez ancak alternatif enerji kaynaklarıyla 0 karbondioksit tüketimi mümkündür. Yenilenebilir biofuel, jeotermal ve yer ısısı kullanılarak güneşten, rüzgardan, nehirlerden ve gel-git ile yenilenebilir enerji sağlanabilir (Sassi, P., 2006). Görüldüğü gibi yapı stoğunun gerektirdiği bu tip değişimler, mevcut sistemlerin yenilenmesi ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır.

Enerji de çevresel faktörler içinde önemli bir bileşeni oluşturmaktadır. Günümüzde enerji tüketimini en aza indirebilmek için kentsel değişiklikler öngörülmektedir. Burdett, R. enerji ve kent yaşamıyla ilgili olarak; enerji tüketiminin gelişmiş ülkelerde %50'si binalardan %25'inin ulaşımdan kaynaklandığı tahmin edildiğinden, bu nedenle kentlerin enerji dengesindeki en küçük bir değişim bile küresel ölçekte büyük etkiler yaratacağından bahseder. Kentsel formlardaki yayılmanın derecesi; yenilenemeyen kaynakların tüketimi ve salınımı ile ilgili olduğu tartışılmaktadır. Dünyadaki enerji tüketimi ve küresel ısınma salınım değerlerinde en üst sıralarda yer alan gelişmiş ülkeler, küresel paylaşımlarsa bariz bir sorumluluk hissetmektedirler. Örneğin Londra özel araçların kent merkezine girmesini yasaklamıştır. Bu girişim trafik yükünü ve hava kirliliğini azaltmakla kalmayıp, artan yatırımlarla ve toplu taşıma sisteminin kullanımıyla ilişkilendirilmiştir. (Otobüs kullanımı son 5 yılda 2 katına çıkmıştır.) Amerika'da Portland gibi kentler yatayda gelişimi durdurmak amacıyla aktivite ve yatırımların kent merkezlerinde yoğunlaşacağı kentsel büyüme sınırları belirlemiştir (Burdett, R., 2006).

Sık ve yoğun trafik sıkışıklıkları, kentsel ekonomik verimliliği düşürür, aşırı hava kirliliği yaratır ve ciddi sağlık problemleri tehlikesi oluşturur. Aşırı araba kullanımı kentsel hava kirliliğinin açıkça suçlusudur ve ana yolların inşa edilmesi için zaman gerektirmektedir. Bu kentsel çevrenin insansızlaştırılmasına ve geleneksel cadde yaşamının canlılığının kaybolmasına yol açtı. Büyük kentlerde patlayan kentleşmenin yerleşiminin etkin işleyebilmesi için, maddi olarak elverişli, bütünleyici bir toplu taşıma sistemi getirilmelidir. Toplu taşıma, çoğunluğun hareketliliği için gerekli bir kaynak ve kentsel çalışabilirlikte kritik bir role sahip.

Kayıtdışı ortaya çıkan toplu taşıma biçimlerine örnek olarak Hong Kong'daki minibüsler, esnek ve mali açıdan olumlu bir toplu taşıma olarak düşünülebilir. Kentte kurulacak bisiklet yolları ve kaldırım ağlarıyla yürüme ve bisiklete binme teşvik edilmelidir (Lim, W. S. W. ve diğ., 2007).

Aşağıda ulaşım araçlarının tükettikleri enerjiyi gösteren çizelgeye göre (Çizelge 2.1), kentlerdeki toplu taşıma sistemlerini tasarlarken deniz ve raylı sistem ulaşımına ağırlık vermek daha çevresel bir yaklaşım olacaktır. Bu durum aslında İstanbul için çok uygun bir çözüm önerisi olmaktadır.

Çizelge 2.1 : Farklı ulaşım çeşitlerinin enerji kullanımı (Sassi, P., 2006)

Ulaşım tipi	MJ/ton/km
(Dizel) kara ulaşımı	1.6
(Dizel) kara ulaşımı	0.6
(Dizel) deniz ulaşımı	0.6
(Elektrik) tren ulaşımı	0.2

Sürdürülebilirlik açısından geri dönüşümlü malzeme kullanımı, malzemenin bakımı ve onarımı sadece bina bazlı düşünülmemeli, kentsel tasarımı etkileyecek bir etmen olarak ele alınmalıdır. Ekolojik kentlerin kurulması kentsel anlamda bir örnek olarak gösterilebilir. Dünyada ekokentler henüz yaygın olmasa da yapıların ekoloji bilinçleri giderek artmaktadır. Bu ivmelendirici gücü de yapıların uymak zorunda olduğu minimum enerji tüketimi ve maksimum çevresel uyumu sağlayacak sınırlamalar oluşturmaktadır. Şekil 3.1'de belli kriterlere göre yapıları sınıflandıran sertifika ve programları görüyoruz.

LEED (Leadership in Energy and Environmental Design)'in hedefi yeni yapılara, mevcut yapılaşmaya, ticari yapıların iç mekanlarına, yapıların çekirdek ve kabuklarına, evlere ve komşu gelişimleri sürdürülebilir yerleşimler, su kullanımı, enerji ve atmosfer, malzeme ve kaynak kullanımı, iç mekansal kalite gibi konular üzerinde durmaktadır. Ayrıca tasarım ve süreç inovasyonu için de ek getirileri vardır.

Binalar İçin Yeşil Tasarım Standartlarının Seçimi

1.ASHRAE	Enerji Tüketim Ölçümleri
2.BREEAM	Yaklaşık olarak onsekiz kriter (Global, yerel ve iç mekan olarak organize edilmiştir.)
3.BEPAC	Yaklaşık otuz kriter (Ozon tabakasını koruma, enerji kullanımının çevresel etkileri, iç mekan çevre kalitesi, kaynakların korunması, yerleşim ve ulaşım olarak organize edilmiştir.)
4.C2000	170 kriter, inşaat ekonomisi hedefliyor.(Enerji verimliliği, çevresel etki, sağlık/konfor/verimlilik, fonksiyonel performans, uzun ömürlülük, adapte edilebilirlik, işletmenin kolaylığı ve bakım, ekonomik uygunluk.)
5.Ekolojiklik Profili	Kriterler dört esas alan içinde yapılandırılmıştır. Enerji, iç çevre, kirlenme ve dış çevre.
6.Yerleşik Enerji Profili	
7.Küresel Çevre Etkisi	Kriter yedi ana başlık altında kategorize edilmiştir:Yeşil ev, gaz emisyonlarının azaltılması, tropik yağmur ormanlarının korunması, asit yağmurlarına yol açan gazların azaltılması, su kaynaklarının korunması, katı atıklar ve ozon-tüketen maddelerin azaltılması, ekolojik kararlar.
8.Yeşil İnşaatçı Programı	Yaklaşık olarak on altı kriter (su,enerji, bina malzemeleri ve katı atık)
9.Yeşil Bina Programı (City of Austin'96)	81 kriter inşaat ekonomisi hedefliyor.(Ön tasarım, programlama, şematik tasarım, tasarım gelişimi, konstrüksiyon yönetimi)
10.LEED	
11.Kullanım Ömrü Değerlendirmesi	

Tablo 3

Şekil 3.1 : Binalar için Yeşil Tasarım Standartlarının Seçimi (URL-54)

Bu kriterlerin içinde yeşillendirme büyük bir yer tutmaktadır. Yeşil çatı kullanımları, park alanları yaratma, yapılaşmada arazinin belli bölümünü yeşillendirmeye ayırma gibi uygulamalar ekolojik çevreye katkıda bulunur.

Ekolojik çevreye yönelik yapılmış uygulama örnekleri:

Ekolojik açık alanlar:

- Bitkilendirilmiş koridorlar yaratma: Mile End Park-Londra



Şekil 3.2 : Mile End Park-Londra (URL-55)

36 hektarlık kent parkı kuzeyden Viktoria Parkıyla , 1mil uzunluğundaki Regent kanalı boyunca güneyde Limehouse Cut'a ulaşır. Parkın amacı; bombadan hasar görmüş, dışlanmış, atık alan olarak ün salmış bölgeyi toplumla ilişkilendirilmi bir park haline getirip alanın yeniden canlandırılmasını sağlamaktır.Park içinde; sanat merkezi, ekoloji merkezi çocuklara ait bir bina bulundurmaktadır. Thames nehrini, Londra'nın kuzeyindeki Epping ormanına bağlar. 25mlik yeşil köprü ile yolun ikiye ayırdığı parkı birleştirir. Köprünün altında yerleştirilmiş restoran ve dükkanlar parkın bakımı ve bölgenin ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliğinin sağlanması için yerleştirilmiştir (Sassi, P., 2006).

Ekolojik Sistemler:

- Güneş enerjisi sistemlerinin pahalı olması nedeniyle, Solar City, Citizenre RenU gibi firmalar bu sistemleri 1.5 ile 25 yıl arası kiralamaya vermektedirler. Bu da kullanıcıların katılımını arttırmaktadır (URL-56).
- Rüzgar Enerji Sistemleri , çatıya kurulan rüzgar tribünleriyle yüzlerce binada enerji üretmektedir. Özellikle alışveriş merkezlerinin üzerine yerleştirilen daha büyük ölçekli tipler bulunduğu gibi, konut ve küçük işletmelere %100 enerji sağlayan rüzgar enerji sistemleri de bulunmaktadır (URL-56).

Ekolojik Yapılar:

- Mali olarak karşılanabilir iş alanları: Buoys Wharf-Doğu Londra



Şekil 3.3 : Buoy Wharf-Doğu Londra (URL-57)

Bir iş için ofis kirası çalışan ücretlerinden sonra en pahalı giderdir. Bağımsız çalışanlar için, özellikle sanatçı, el sanatlarıyla uğraşanlar,ses, koku çıkartan işler için ayrı mekan ihtiyacı gerekmektedir. 2.4x12metrelik renkli konteynerlardan oluşan ve 4 kat yüksekliğindeki ve 12mx12mlik bir alana oturan buyapı yenilenebilir malzeme kullanımı ve iç ve dış strüktürü bozmadan yer değiştirilebilir olması bakımından önemlidir. Bu yapı düşük gelirli kullanıcılar için düşünüldüğünden maliyeti düşürücü çözümler öncelikli görülmüş (Sassi, P., 2006). Bu örnek, kullanılan malzeme,

taşınabilirliği ve mobil yapı oluşturma durumlarından ötürü ekolojik bir yapı olarak nitelendirilebilir.

- INTEGER Evi; Bina Araştırma Kuruluşu- Watford, UK



Şekil 3.4 : Integer Evi (URL-58)

Bu yapı 2 temel konuya odaklanmakta; iletişim teknolojilerinin günlük hayattaki yeri ve sürdürülebilir yapı tasarlamada aran bilinç ve ihtiyaç. Havalandırma, ısıtma ve gölgelendirmede otomatik sistemler, banyodaki su seviyesi ve sıcaklığının, aydınlatmanın, audio sistemlerin, internetin ve güvenlik sisteminin programlanabilir kontrol sistemine bağlı olması gibi özellikler sunmaktadır. Değişen kullanıcı profili ve gereksinimlerine cevap verebilmek adına esnek mekan yaratmayı hedefler. Bilgi teknolojileri ve elektrik için dış duvarlarda ayrılan boşluk kabloların bulunduğu kanallarla zemine bağlanır ve gerektiğinde müdahale edilebilme kolaylığı sunmaktadır. Gerektiğinde yeni teknolojilerin de eklemenebilmesine olanak verir. İstenildiğinde Sökülüp istenilen yere takılabilen hareketli iç duvarlara sahiptir. Bu şekilde oda sayısı kullanıcının tercihi bırakılmaktadır. Banyo ve tuvaletlerde gri su kullanımıyla da su kullanımı minimize edilmiştir (Sassi, P., 2006).



Şekil 3.5 : Bahreyn Dünya Ticaret Merkezi (URL-56)

- Bahreyn Dünya Ticaret Merkezi; büyük ölçekli rüzgar türbinlerini tasarımın ilk aşamalarında dahil eden dünyadaki ilk ticari yapıdır. 29 metre çapındaki 3

tane masif rüzgar tirbünü yapının 240 metre yüksekliğindeki kulelerinin arasındaki köprülerde yer almaktadır. Binanın tüm enerjisinin %11-15'ini karşılar.



Şekil 3.6 : Light House, Castle House, Pearl River (URL-56)

- Kale Ev; Londra Elephant and Castle bölgesindeki 42 katlı apartman kulesi çatıya entegreli, her biri 9 m çapındaki rüzgar tirbünlerini kullanır.
- Işık Evi; Atkins tasarımı 360 m, 55 katlı, az karbon kullanımlı lüks ofis yapısı Dubai'dedir. 2010'da tamamlanacak yapının enerjisinin büyük kısmı 3 büyük 225 kilowattlık rüzgar tirbünleri ve 4000 fotovoltaiik panelden sağlanacaktır.
- SOM'un Guangzhou'daki 309 mlik Pearl River Kulesi rüzgar enerjisini yapının ısıtma ve havalandırma sistemlerinde kullanmaktadır.

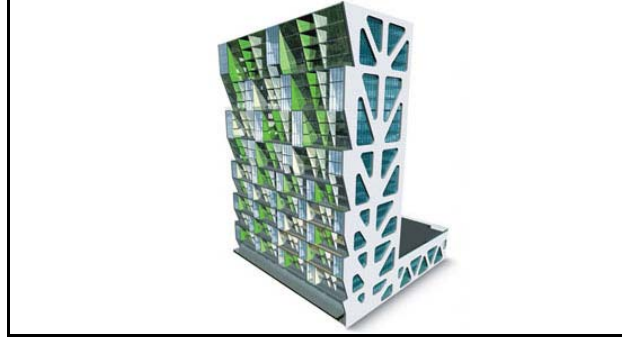


Şekil 3.7 : Dalga Kulesi, Bionic Kule (URL-56)

- A-cero tasarımı 370 m 92 katlı dalga kulesi su üzerinde tasarlanmıştır. Ortak mekanlarda kullanılacak olan iç bahçeler ya da gökyüzü bahçeleri hava kalitesini ayarlayacak ve doğal sıcaklık regülatörü olarak görev yapacaktır. Yapının cam kabuk sistemi güneş ısısının kontrollü geçirimini sağlayacaktır.

Dalga kulesi su arıtma sistemiyle deniz suyunu içme suyu, çevre sulama ev kanalizasyon suyu olarak kullanacaktır (Meta Efficient).

- Bionic Kule, Hong Kong’da yapılması düşünülen 1200 m yükseklikte 100.000 kişiyi barındıracak 300 katlı bir kule. Şu an finansal destek eksikliğinden yapılmıyor.



Şekil 3.8 : Solstice on the ParK (URL-56)

- Solstice on the ParK, Chiago Hyde Park çevresinde 26 katlı 2010 eylül bitişli bir rezidans projesidir. Binanın tasarımı güneş ışığını alışına göre şekillenmiş olup, kışın pasif güneş enerjisi ile ısıtılıp, yazın klima kullanımı azaltılacaktır.



Şekil 3.9 : Agro Housing, South Beach (URL-56)

- Knafo Klimor Mimarlık’ın tasarladığı Agro Housing, 2 parçalı yapıdan oluşur. Bir apartman kulesi ve ona bağlı bir dikey yeşil ev. Bu çok katlı yeşil yapıda sebze, meyve, çiçek, baharat vb. yetiştirilebilecek, bunu sağlayacak damla sulama, ısıtma ve havalandırma altyapısı yerleştirilecektir.
- Singapur’da yapılması planlanan South Beach, ticaret ve konut karma kullanımında, 45 ve 42 katlı iki kuleden oluşan lüks otel, ofis ve rezidanstan oluşur. Foster’ın “environmental filter” olarak tanımladığı üst örtü kulelerin topladığı rüzgardan koruyacak bir katman olarak işlevlendirilmektedir. Yapının

cephesi fotovoltaik panellerden oluşur. 2012’de bitecek yapı, yağmur suyunu tekrar kullanmak üzere yeraltı tanklarında depolar.

Ekolojik Kent Tasarımları:



Şekil 3.10 : Masdar Initiative (URL-56)

- Masdar Initiative, Foster tasarımı Abu Dhabi’de 6 milyon m²’lik bir alanda “0karbon” tüketimli bir kent planlaması örneğidir. 2015’te bitmesi planlanan “arabasız” (car free) kent kendi sürdürülebilirliğini sağlayacak tarım alanları, araştırma alanları, rüzgar tarlaları ve fotovoltaik tarlaların oluşturulması planlanmaktadır.



Şekil 3.11 : Crystal Island (URL-56)

- Foster’ın Moskova’da yaptığı Crystal Island, Kremlin’e sadece 7.5km uzaklıkta içinde kent barındıran 450m’lik yapı 30 000 konutluk bir rezidans binasıdır. Dış kabuk güneş ve rüzgar panellerinin bulunduğu, hareketli panellerle bina iç ısısının ayarlanabildiği bir sistemdir.



Şekil 3.12 : Dongtan (URL-56)

- Dongtan, Shanghai yakınlarda planlanan bir eko-kenttir. 50.000 konutluk kentin enerjisi rüzgar, güneş, bio-fuel ve kentsel atıkların geri dönüşümü ile sağlanacak. Sadece hidrojen kullanımlı ya da yenilenebilir enerji yakıtları kullanımlı araçlara izin verilecek.



Şekil 3.13 : The Gateway Eco City (URL-56)

- OMA tasarımı The Gateway Eco City’de solar teknoloji ile 1.2 milyon m²lik bir alanda yerel Arap malzemeleri kullanılarak yapılacak olup, tümüyle sürdürülebilir olması planlanmaktadır (URL-56).

Bunun yanı sıra kentlerdeki ekolojik uygulamalara örnek olarak aşağıdaki uygulamalar verilebilir :

- Kentsel tarım, Şangay topraklarının %20’si üzerine kuruludur. %80’i tarıma ayrılmış topraklarda sebze, pirinç, domuz ve tavuk yetiştirilmektedir (Sassi, P., 2006).
- İsveç Göteborg’da kentin 27.000 hektar üzerindeki 60 kent tarlası yiyecek üretimi için kullanıldığı gibi ayrıca rekreasyon ve eğitim ile ilgili durumlarda da kullanılmaktadır (Sassi, P., 2006).

3.2.1.4 Yaşam tarzındaki değişim

Andy Bennet'e göre; gündelik yaşam bir mücadele ve çabalama alanıdır. Hayatın fiziksel ve sembolik düzenindeki yerlerini ve diğerleriyle olan ilişkilerini tanımlayan bireylerin rekabet anlayışlarını arttıran, çoklu bir kültürel değer alanıdır (Lim, W. S. W., ve diğ. , 2007).

Metropollerdeki hız ve gelişmiş ağı sistemlerinden etkilenen yaşam tarzları, buna adapte olmuş. Mobilitenin en baş koşulda olduğu, bilgiye ilk ve hızlı ulaşmanın hedeflendiği, ne kadar hızlı olursa da yetişilemeyen zaman kavramının yerleştiği metropollerde yaşam tarzları da, esnekliği gerektiren, hızlı ulaşım sistemleriyle entegreli, en son teknolojiyi kullanan, tüketimin baskın durumunun yerini çevreye ve sürdürülebilirliğe duyarlılığın bir hale gelmiştir.

20. ve 21'inci yüzyılda kent yaşamında kimliğe kayışı Thorns şu şekilde ifade eder: "Moderniteye bağlı olarak ahlaki ve sosyal değerlerin değişmesiyle ortaya çıkan büyük farklılıklar ve önceki yüzyılın son yıllarında bireyselleşme ve neoliberalizmin daha çok vurgulanması, şehirlerimizin çoğunda birden çok kimlik etrafında kurulu sosyal bir dünya yarattı. Şehir sakinleri için kimlikler artık yaş- genç kültürün ve yaşa özel etkinlik ve derneklerin gelişimi ile-veya alternatif olarak ırk, cinsiyet ve cinsellik etrafında kurulabilir. Şehirler içinde eşcinsel bölgelerin ortaya çıkması ev çeşitli cinsel tercih ve yaşam tarzının kabul edilmesiyle cinsellik dönüşümün önemli bir alanı oldu. Şehrin tüm halk için erişilebilir ve elde edilebilir olmasını amaçlayan 'tam' hareketlilik programları ve olanaklarına duyulan ihtiyaca daha çok dikkat çekilmesiyle birlikte, yeterlilik/yetersizlik, kentsel planlama ve karar vermede kimliğin göze çarpan diğer bir yönüdür" (Thorns, D. C., 2004). Bu durum aslında kimlik politikalarını gündeme getirmiş ve kentsel kimlik konusunun da önemini vurgulamıştır. Yaşam tarzında meydana gelen farklı ve marjinal olanı dışlama yerine onu çeşitliliğin bir parçası olarak kabullenme, kent yaşıntısındaki algıyı tümünden değiştirmiştir. Mahremiyete saygı artmış ve farklılıklara hoşgörü ile yaklaşılmaya başlanmıştır. Önceleri marjinal ve etnik azınlıkların dışlanması durumu günümüzde onların kültürlerini de bir kent kimliğine dönüştürme haline gelmiştir. Yukarıda da belirtildiği gibi her türlü kimlik kentin bir yüzü olarak algılanmaya başlamış ve kent bu farklı kimliklerin taleplerine cevap vermeye başlamıştır. Kentsel mekanların bir ev gibi hissedilmesi politikaları gündeme gelmiş ve bu da kamusal mekanın önemini arttırmıştır. Kentsel algıdaki değişimi sağlayan diğer bir durum da zenginleşen kent

kullanıcılarının Hong Kong'daki kule apartman bloklarında olduğu gibi dış dünya ile bağlantısı sınırlı yaşama alanları değil, kentsel aktiviteler ve (ya) doğal yaşamla içiçe ve farklılaşmış özellikler sunan yaşama alanları talep etmeleridir. Belirtilen durumlar, kentlerin algısının ve kentlerden beklentilerin değişmiş olduğunu göstermektedir. Kullanıcıların hepsine ve eşit ve çeşitli imkanlar sunan kent beklentisi oluşmaktadır.

Bunun yanı sıra, metropollerdeki artan dinamik nüfusun bağımsız, hareketli, teknolojiyi çok yakından takip eden, yetenekli, her konuda ilgili ve kendini geliştiren, araştırmacı, atılgan profile sahip ve kendilerini dünya vatandaşı olarak gören bireyler olmaları kentsel yaşamda farklılaşmayı gerektirmektedir. Şöyle ki, bahsedilen profildeki kullanıcıların kentsel bilinci, kenti sahiplenmesi üst düzeydedir. Hareketliliğin getirmiş olduğu her mekanın ev-ofis-dinlenme alanı olmasıyla yere bağlılık en az seviyeye inmektedir. Küreselleşme, ilerleyen teknoloji, uzmanlaşan iş ağlarının dünya kentlerini birbirine daha sıkı bağlamasıyla birlikte, kullanıcılar tüm dünyayı kendi ev ve iş yerlerine çevirebilmektedirler. Örnek olarak, evini arabasını satan, yaşadığı kentlerde otellerde kalan ve dünyayı evi olarak gören Nicolas Berggruen alınabilir. Başaran'ın röportajıyla gündeme gelen, dünyanın çeşitli bölgelerinde çevresel projeler yaparak; Avusturalya'da buğday tarlaları, Türkiye'de rüzgar değirmenleri vb. hem para kazanan hem de sürdürülebilirliğe destek vermektedir (URL-59). Bu kent kullanıcısı günümüz/gelecekteki kent kullanıcısı profilini hareketlilik, kentsel bilince sahip olma açısından çok başarılı bir biçimde tariflemektedir.

Kent kullanıcılarının artan mobilitesi, her mekanın eve dönüşebileceğini göstermektedir. Brower; günümüzde kentsel nüfusun büyük bir bölümü göçebe bir hayat sürmektedir. Jets sosyete göçebeleri evlerindeki yataklarından çok otellerdeki suitlerde kalırlar. Evden işe gidip gelen göçebeler evle işyeri arasındaki uzun yolculuklarında zamanlarının çoğunu trafikte geçirdikleri için orası ev haline gelirken, gerçek evleri genişletilmiş yatak odaları olarak düşünülür. Turist göçebeler kalabalıklardır, süresiz nüfusu oluştururlar ve gittikleri yer evleri olur. Bir de gerçekten evsiz insanlar vardır, kentteki kamusal alanlarda yaşarlar (Brower, J. ve diğ., 2002).

Teknolojik değişimler kent yaşamını etkileyen faktörlerden biridir. İnternet teknolojisinin hayatımıza girmesiyle her noktada karşımıza çıkan internet kafeler

kent yaşamına teknoloji vasıtasıyla girmiş bir fonksiyondur. İnternet üzerinden yapılabilen alışveriş, buluşma, topluluk kurma, eğitim, ticaret vb. aktiviteler kullanıcılara zaman kazandırmakta ve yeni iş alanları açmaktadır. Bu durum mekansızlığı ya da internete bağlı mekanlara bağımlılığı getirmiştir. Kablosuz internet teknolojisinin gelmesiyle ise, bu bağımlılık tümüyle ortadan kalkmış ve kablosuz internet hizmeti kafeler arası tercih sebebi olmuştur. Arık işlerini internet üzerinden yürüten kullanıcılar için her gün aynı ofis odasına kapanmak yerine keyfili mekanlarda iş yapmak tercih edilir hale gelmiştir. Bu durum hem kentteki mekanların hizmet kalitelerini arttırmayı sağlamakta hem de mekana bağımsızlıkla kullanıcılara zaman kazandırmaktadır.

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler aslında kent yaşamını direkt etkileyecek değişikliklere neden olmaktadır. Kent içinde kullanıcıları bilgi bombardımanına tutan elektronik ekranlar, gps vb. kent kullanıcısının kent ile olan iletişimini arttırır. Ayrıca internetin kent yaşantısındaki yeri ve önemi yadsınamaz. Online eğitimler, uzaktan eğitimler ile kişiler kendi gelişimlerini sağlayabilmekteler bu durum gelecekte artık okulların, eğitim veren kuruluşların farklılaşacağını, mekansal olarak teknik donanımları artan bir hale geleceğinin göstergesidir. E-alışverişin hayatımızın bir parçası olmaya başladığı aşıkardır. Kapıya serviste bulunan süpermarketler aslında ileride sadece depolardan oluşan mekanlar haline gelebilir. Sadece kapalı ürün satımı şeklinde özelleştiklerinde, süpermarketlerde ürünler ve fiyat karşılaştırmaları internet üzerinden görülebildiğinden alışveriş için markete gelmeye gerek kalmayacaktır.

Teknolojinin gelişimiyle küçük işletmeler kendilerini dünya çapında pazarlama fırsatını kullanıp, büyüyebilirler ya da online ticaret ile sattıkları malı görmeden bile internet üzerinden ticaretini yapabilirler. Genelde sigortacılık gibi iş dallarında daha yaygın görülmektedir.

Süreç içinde yaşam tarzındaki değişimler mekan kullanımlarımızı da etkiler. Yaşam tarzındaki en belirgin değişimi belki de eskiden misafir odası olarak kullanılan ve hiçbir şekilde çocuk sokulmayan ancak, zamanla ya oturma odasına dahil edilen, ya yemek odası yapılan ya da ütü odası/ hobi odası/ çocuk odası/ bilgisayar odası şeklinde kullanılan mekan üzerinde görebilmekteyiz. Bu durum artık eskisi kadar çok olmayan misafircilik durumunu göstererek yaşam tarzındaki kısa bir süre içerisindeki değişimi belirtmektedir.

Çağdaş dünyada, sosyal normlar ve değerler, sürekli olarak kapital ekonominin şiddetli hızı ve açlığı tarafından yok edilme veya dengesinin bozulması tehlikesiyle karşı karşıyadır (Lim, W. S. W., ve diğ., 2007). Tüketim kentleri haline gelen metropollerde değişim o kadar hızlı olmaktadır ki biri bitmeden öbürünün başladığı trendler kenti daha karmaşık hale getirmektedir.

3.2.1.5 Teknolojik gelişmeler

Teknolojik gelişmeler her alanda etkili olduklarından ötürü insan yaşamını etkileyen her alanda bir değişim yaratmaktadırlar. Otomasyondaki gelişmelerle ekonomiyi, ulaştırma alanındaki gelişmelerle mobilitayı ve kamusal düzeni; akıllı ev teknolojileriyle kaynaklarda tasarrufu ve kişisel konforu arttırmayı; sağlık teknolojisindeki değişimlerle hastalıkların tedavisi, mobilize hale getirilen ekipmanlarla daha geniş alanlara hizmet etme; bilgi teknolojilerindeki değişimler de iletişim ve bilgi akışının olduğu her sektörde gelişimleri sağlamaktadır. Bankacılık sektöründe internet bankacılığı ve telefon bankacılığının gelişimi, serbest çalışanlar için home ofis imkanı, online mal ve hizmetlerin kullanımı ile yeni iş türlerinin oluşması gibi etkileri vardır.

Bunun yanı sıra yapı stoğunun deprem, yangın vb. sebeplerle yeni teknolojiler ve malzemelerle dönüştürülmesi söz konusudur. Yapıların niteliğini iyileştiren bu gelişmelerle doğal felaketlere karşı dayanıklılık sağlar.

Gelişen yapı teknolojisi, yapı stoğunu da etkilemiştir. Hem deprem gibi doğal afetlere karşı dayanıklı olabilecek teknolojilerin kullanılması, hem daha sağlam ve esnek yapıların oluşturulabilmesi teknolojinin kente getirdiği büyük bir yatırımdır. Bunun yanı sıra malzeme teknolojisinin çok gelişmesi kullanılan malzemelerde verimliliği arttırarak daha az maliyetle daha az enerji kaybı sağlayan sistemlerin oluşmasını sağlamıştır. Yapı stoğuna entegreli teknolojik sayesinde kendi kendine yetebilen sistemler yaygınlaşmaktadır.

Ayrıca teknolojik gelişmelerle iç mekanlarda yapay dış mekan yaratılması söz konusudur. Buna örnek olarak da Dubai'deki buz ve kayak pistleri ya da dev akvaryum verilebilir. Dubai'deki teknolojinin en üst düzeyde kullanıldığı proje muhtemelen palmiye adası ve dünya adası projeleridir.

Teknoloji sosyal ağları oluşturmada da etkilidir. İnternet üzerinden kurulan arkadaşlık ağları ya da yardımlaşma ağları buna örnek olarak verilebilir. Ayrıca

yönetimsel kararların kent kullanıcılarına duyurulmasında da internetten faydalanılmaktadır. Bu bağlamda kamusal bir mekan işlevi görür.

Kamusal mekanın zenginleştirilmesinde performans sanatları önemlidir. Teknolojinin de bu duruma müdaesiyle, kullanılmayan kent boşlukları ve yüzeyler sanat alanı haline dönüşebilmektedir. Transurbanism (2002)'de; bu durumu örnekleyen Lozano-Hemmer'in Vücut Hareketleri, İlişkisel Mimarlık çalışmasıyla; performans sanatlarıyla kısa süreli müdahalelerle beklenilmeyen davranışların doğabildiği sosyal ve mimari ilişkilerin kurulması sağladığı gösterisinde, projeksiyon, robotik, ses, ağ bağlayıcıları, lokal sensörler, veri ve katılımcılardan alınan geri dönüş işin integral bir parçası olur ve sonuç ürün onların hareketleri tarafından yönlendirilir (Brower, J. ve diğ., 2002). Burada aslında kent yaşamında teknoloji, sanatsal performans, binalar ve kent kullanıcıları etkileşim içinde kamusal mekanın nasıl zenginleştirildiği görülebilmektedir.

3.2.1.6 Merkez niteliklerinin değişmesi

Kentlerde süreç boyunca meydana gelen dönüşümler, kentin farklı noktalarının zaman içinde yoğunlaşmasına, farklı noktalarında da nüfusun seyrekleşmesine yol açmaktadır. Kentsel değişimler; rant artışları, metalaşan kentsel alanlar yaratmaktadır. Bu da kentsel merkezlerin niteliklerinin sürekli bir değişim içinde olduğunu vurgulamaktadır.

Kentleşme süreci içinde sürekli bir kent merkezinde yoğunlaşma ve kent merkezinden uzaklaşma gitgeli görülmektedir. Endüstri döneminde kent merkezlerine karşı bakış açısı daha olumsuzken günümüzde 'merkezde olmak' en önemli kriterlerden biri haline gelmiştir. Endüstriyel dönemdeki gelişmeleri Kurtuluş şu şekilde açıklamaktadır. "Merkezi alanlar daha önce buralarda yerleşmiş bulunan üst-gelir grupları tarafından terk edilmekte ve kentin çepherlerinde farklı gelir gruplarına hitap eden yeni konut alanları ya da banliyöler ortaya çıkmaktadır. Geride ise çoğunlukla bakımsızlık nedeniyle bozulmaya terk edilen ve çok çeşitli alt gelir grupları ya da çoğu kentlinin dışladığı kesimler tarafından kiralanan konut alanları kalmakta, merkezler ise geceleri terk edilen tehlikeli alanlar haline gelmektedir" (Kurtuluş, 2005). Günümüzde ise bunun tersine bir akış söz konusudur. Bu geçiş de şu şekilde açıklanabilir. "Özellikle gelişmiş ülke kentlerinin merkezlerinde yaşanan bu dönüşüm bu merkezi bölgelerin vergi gelirlerinde ve elde edilen rantlarda

azalmaya neden olurken belediyeler de hem sermayeyi hem de orta-üst gelir gruplarını yeniden merkeze getirmenin yollarını aramaktadırlar. Sonuç olarak yenileme projeleri çerçevesinde merkezdeki çöküntü alanlarındaki konutlar, orta ve üst gelir gruplarını çekecek biçimde ‘soylulaştırılırken’ aynı zamanda da tarihi mekanlar restore edilerek yeni işlevlerle yeniden kullanıma açılmakta, özellikle sanayi kentlerinde artık atıl hale gelen sanayi alanları ya da kıyı kullanımları dinlenme ve eğlenme alanları olarak yabancı turist için de cazip kılınmış turistik bölgelere dönüştürülmektedir. Bu şekilde yüksek rant elde etme olanağını yitirmiş ancak bu potansiyeli barındıran kent parçaları yüksek gelir grupları açısından cazip kılınarak tüketime açılmaktadır” (Smith, 1986, 2002; Warner ve Gerbasi, 2004; Kurtuluş, H., 2005). Bu şekilde kentsel potansiyeller değerlendirilmektedir. Bu da merkezlerin niteliklerinde süreç içindeki değişimi göstermektedir.

Uluslararası sermayeyi kente çekecek yatırımlar (yeni iş ve alışveriş merkezleri, eğlence ve konaklama hizmetleri gibi) ve farklı gelir grupları için konut ve yaşam çevresi çeşitliliği sunan planlı konut alanları, kentin sınırlarında büyük ölçekli projeler ile oradaki dışlanmış durumun dönüştürülmesi, tarihi, kent yaşamına dahil etmek ve çökmeye terk edilmiş alanları yeniden kazanmak kentlerde merkezlerin niteliğini değiştiren uygulamalardır. Bu tip uygulamalar, kentin kendi kendine dönüşme durumunu ve dinamizmini etkileyen pratiklerdir.

3.2.2 Metropollerdeki dönüşümün etkileri

Çevresel etkileşimler ve dünyadaki akımlar, kentleri şekillendiren faktörlerdendir. Günümüz kentleri sosyal, ekonomik ve ekolojik dinamiklerle etkileşmektedir. Şöyle ki, ekonominin küresel dünyadaki ilişkilerle yakından ilişkili oluşu, hareketliliğin artışıyla birlikte metropollerin azınlık nüfuslarının artışı ile etnik çeşitliliğin fazlaşması ve büyük çaplı iklim değişiklikleri ve çevresel değişimler meydana getiren dünyanın değişen dengesi gibi durumlar kentlerin şekillenişini etkileyen çevresel etkileşimlerin başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Metropoller bu konulardaki çözümlemeleriyle küresel bir etkileşimi başlatırlar.

Ekonomik açıdan artık metropollerin küresel anlamda söz sahibi kentler oldukları ve yerel ekonomileri bu metropollerdeki baş yönetim yapılarından idare ettikleri bilinmektedir. Bu durum metropollerin çevresel ağların toplandıkları merkezler oluşlarından meydana gelmektedir. Bu bakımdan metropoller hem çevresel daha

küçük bölgeleri etkilemekte/yönetmekte hem de diğer metropol merkezleriyle iletişimle kendisi etkilenmektedir.

Sosyal değişimler olarak, önceki bölümlerde irdelenen süreçler tekrar gözden geçirilecek olursa, kent yapılanması önce şehir merkezlerinde başlayıp, ardından yoğunlaşan ve farklılaşan sosyal seviyeden uzaklaşmak isteyen gruplar kent merkezi dışında yerleşimler oluşturarak yayılımcı bir kent formunu oluştururlar, yoğunluğun artıp gidilecek alanın kalmaması tekrar kent merkezlerine dönüşü sağlamış ancak artan etnik farklılıklar, farklı gelir seviyeleri birarada gerilim yaratmıştır. Soylulaştırma ile bu duruma bir çözüm bulunmaya çalışılmıştır. Ancak metropollerin ağ sistemlerinin merkezi oluşu, her etnik ve statüde insan çeken bölgeler oluşunu kaçınılmaz kılmıştır. Bu nedenle sosyal dönüşüm projeleri oluşturularak tüm kent kullanıcılarının katılabileceği mekanları barındıran çok fonksiyonlu yapılar ve mekanlar konusu gündeme gelmiştir. Kamusal alanları arttırarak ve toplu taşımaya teşvik ile tüm kent kullanıcılarını biraraya getirmek hedeflenmiş ve bu farklı durumların korkutucu ya da güvensiz olmadığı ortaya konmuştur.

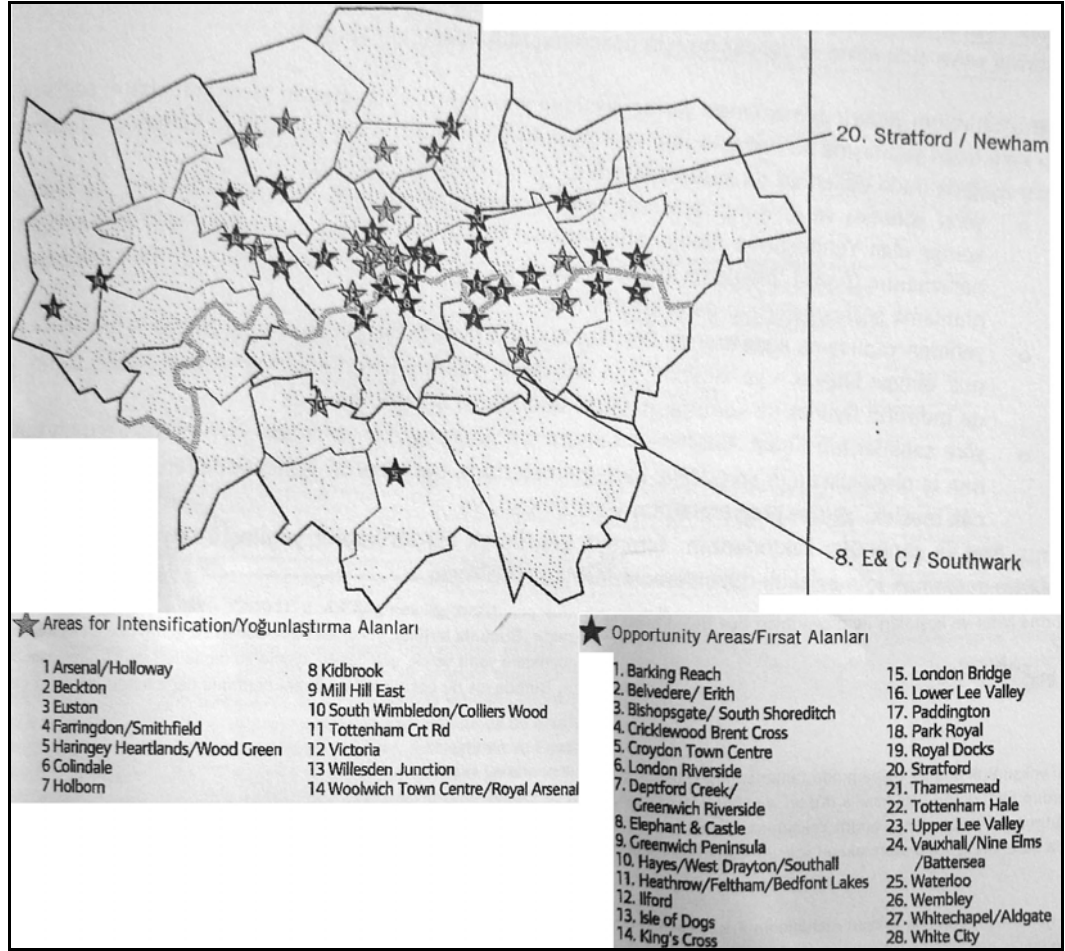
Kentsel dönüşüm projelerinden;



Şekil 3.14 : Los Angeles 2017 (URL-60, 2009)

Eric Owen Moss'un 2017 Los Angeles'ının tasarımı; kenti batıda tekrar yükselten bir dönüşümle bu bölgeyi tekrar canlandırmayı öngörüyor. "Los Angeles hakkında ilginç olan şey kentin yaratıcılık ve hayal gücü boyutunda dünyaca ünlü bir mimariye sahip olması. Bu kentin altyapısındaki devasa parçaların organizasyonu beni daha çok

ilgilendiriyor. Kastettiğim mesela Los Angeles nehri, kamyonlar, çevreyolları, şebekeler, vs... Tüm bunlar şehri tanımlarken gözetmemiz gereken unsurlar. Modernist mobilya ya da son moda prefabrik evlerin ötesine giden bu konuda; yaşanabilir bir kenti yeniden yaratmak, çevreyollarını, trenleri, su yollarını fonksiyonel hale getirmemiz lazım. Bence bu maket, Los Angeles nehrinin doğusundan kent merkezine kadar uzanan kıvrımlı, akan ağı, tren alanlarını, sanayi binalarını, sanat bölgelerini içine alarak doğu Los Angeles bölgesiyle uyumlu tek bir doku oluşturan bir tasarım. Şu anda oturduğumuz yerden merkezi, kamyonları, ırmağı görebiliyorsunuz ve birden karşınıza aslında konsept olarak kilometrelerce uzakta olması gereken Hispanik bölge çıkıyor. Doğu Los Angeles başka bir şehir. Kent kullanım açısından, ekonomik, sosyolojik, kültürel açılardan bölgelere ayrılmış durumda. Biz de şu konuda mutabakata vardık: büyük ihtimalle teknik bir problem çözmeye alışık bir mühendis tarafından tasarlanmış mevcut altyapıyı alalım, arabaları çıkaralım, suyu çıkaralım, trenleri çıkaralım, gücü çıkaralım. Çok geniş ölçekli yapılar ve binalar öneriyoruz, yani altyapı anlamında bu alanlarda devasa yatırımlar demek. Irmağı, kamyonları, çevreyollarını, güç şebekelerini yeniden tanımlamak zorundayız” (URL-60, 2009). Kentin batısında öngörülen bir gelişim gerek limanlara yakınlık gerekse bahsedilen doğu batı dengesini sağlaması açısından mümkün görülmektedir.



Şekil 3.15 : Londra Yoğunlaştırma ve Fırsat Alanları (Kentsel Dönüşüm/Yenileştirme,2009)

“Londra kentinin nüfusunun 2016 yılına kadar 810 000 değerinde artması beklenmektedir. Finans ve ticaret hizmetleri, yaratıcı endüstriler, rekreasyon ve toptan satış endüstrileri ile birlikte oteller, yiyecek-içecek sanayii ve turizmin yanında, istihdamın artışı yönlendirmeye devam edecektir. Bu büyümenin 630 000 yeni iş olanağı sağlaması beklenmektedir.” Ancak Londra’da yaşayan nüfusun çoğunun yoksulluk ve sosyal dışlanma problemleri, refah düzeyinin artırılması bazı sorunlar yaşatabilmektedir. 30’dan fazla dilin konuşulduğu, her dört kişiden birinin etnik azınlık mensubu olduğu, uluslararası bir kent olan Londra, çok kültürlülük ve refahın getirilerine karşın, siyah ve etnik azınlık nüfusun sosyal dışlanmaya maruz kaldığını, yüksek işsizlik oranları, yoksul konut alanları ve düşük eğitime katılım oranlarından görebiliyoruz. Sosyal eşitsizliklerin artışı, mekansal eşitsizlikler şeklinde kendini göstermektedir (Kocabaş, A., 2006).

Londra Belediyesi 2016 yılı için öngörülen büyümeyi, kenti saran Yeşil Kuşak'a girmeden, kentsel yeşil alanları istila etmeden, mevcut yapılaşma alanlarda emilmesi temel kararına bağlı olarak;

- Londra merkezinin büyümesini sağlamak; ki bu gelişimi 'kilit stratejik yeniden yapılaşma odaklarına' yoğunlaştırıp, mevcut kent merkezinin çepherindeki yapılaşmayı yönlendirecek.
- Batıdaki Heathrow-Reading gelişme aksını dengelemek üzere doğudaki Thames Gateway boyunca gelişim;
- Kentin en yoksul ilçelerinde yaşayanlara yönelik iyileştirilmiş iş ve konut alanları fırsatları sağlamayı kapsayan mahalle iyileştirme ile stratejik mekansal kararların bütünleştirilmesi kararlarını almıştır (Kocabaş, A., 2006).

Londra'nın kentsel dönüşümünü; spor, ekoloji ve kültür odaklı dünya kenti olmak üzerine kurmuştur. Bu bağlamda dönüşümlerini kentin doğusunda olimpiyat parkı, Thames nehri çevresinde kültür odaklı yapılaşmalar şeklinde yoğunlaştırarak kentin farklı bölgelerinde merkezler oluşturmaktadır.

Londra ulusal ve bölgesel planlama politikalarına göre; kuzey-güney Lea Valley koridoru ve doğu-batı Thames Gateway koridorunun yenileştirilmesine öncelik verilmektedir. "Olimpik yarışlar için detaylı planların geliştirilmesinde, kentsel yenileştirme için sürdürülebilir master planlamada yeni şartları oluşturan Lower Lea Valley fırsat alanına (8.500 iş ve 6000 yeni konut) yoğunlaştırılmıştır. Bununla bağlantılı olarak yeni bir alt bölgesel merkez ve Avrupa'ya açılan kapı olarak Stratford Fırsat alanının yeniden yapılaştırılması ve genişletilmesi için öneriler de (30.000 yeni iş ve 4.500 yeni konut) büyük bir hızla geliştirilip Newham Yerel Kalkınma planına dahil edilecektir. Kraliyet tershaneleri fırsat alanı ise mevcutlara ilaveten 11.000 iş ve 5.000 yeni konut imkanı sağlayacaktır" (Kocabaş, A., 2006).

Yenileştirme kapsamında seçilen Newham Birleşik Krallıktaki en yoksul bölgelerden biridir. Kozmopolit yapısı ve genç nüfusu bölgenin potansiyelidir. 110'dan fazla dilin konuşulduğu bölgede %39'u beyaz, %33'ü asyalı, %22'si siyah, %3'ü çinli ve %2'si karışık ırklar bulunmaktadır. Newham yenileştirme kapsamındaki 2 alt bölgesel koridor üzerinde olması nedeniyle ilgi görmeye başlayan bir yer olmaktadır. Jubilee hattının uzatılması, Londra Havaalanı ve Kanal Tünel Demiryolu bağlantısının yapılması bölgenin stratejik önemini arttırmıştır. Newham iş ve ticaret merkezi

olarak Doğu Londra'nın merkezinde yer alması planlanmaktadır. Stratford kenti yenileştirme projesinde hedeflenen kenti güneyde eski Stratford kent merkezine ve kuzeyde Lea Vadisine bağlayan yeni bir kent omurgası oluşturmaktır. Proje otel, konferans, sağlık, eğitim ve sosyal donatılar sağlayacaktır. Aşağı Lea Vadisi, Stratford yerleşim alanının güney tarafında, Thames uzanan Jubilee Hattında devam eden 600 hektardan fazla kahverengi gelişme alanı kapsar. Bu sanayi alanında, kanallardan oluşan bir ağ, su havzaları ve silüeti etkileyen 50 yüksek elektrik plonu bulunmakta, demiryolu ile batıda sınırlandırılmaktadır. Mevcut binaların çoğu kısmen kullanımlı ve kötü kaliteli kullanımlıdır. Doğu tarafta düşünülen yenileştirme alanlarında, 8.500 iş olanağı ve 6000 konut hedeflenmektedir. Lea Vadisi Londra'nın 2012 Olimpik Olimpiyatları için düşünülmüş ve Lea Vadisi ilçesi 2012 Olimpik Köyü kısmen kapsayacak ve olimpiyatların ardından yüksek kaliteli konut alanı olacaktır. Planlamada yer üstündeki elektrik plonlarının kaldırılıp 12 kilometrelik bir tünele dönüştürülmesi ile 40 hektardan fazla yapılaşma alanının oluşturulması, mevcut su havzalarının ve kanallarının tam kapasite kullanılması, Aşağı Lea Vadisi'ni kuzeydeki parka bağlanıp kuzey batı kısımda yeşil açık alan getirilmesi, kuzey doğu yönünde park alanı manzara oluşturarak Batı Leyton'a artan bir eğimle bağlanması önerilmektedir. Park alanında ve suya bakan alanı çevreleyecek şekilde belli noktalarda oluşturulacak kuleler; oteller, konut blokları, konferans merkezlerini içerecektir. Ayrıca, daha küçük konutlar, ofisler, kafeler, dükkanlar ve göl bulunacaktır. 'Yeşil Olimpiyatlar' sloganıyla çıkan Londra, bu nedenle sürdürülebilir kentsel yenileştirme çalışmalarına önem vermekte ve proje kapsamında alt bölgesel konum, toplu taşımacılık, binaların enerji yeterliliği ve atık yönetimi ile ilgili çalışmalar yapmaktadır (Kocabaş, A., 2006).

Londra sürdürülebilir gelişimi için; 2016 yılına kadar beklenen 800.000'inin üzerindeki nüfus ve 600.000 ek iş olanağını kent çevresindeki yeşil kuşak içinde büyümeden ve kent içindeki yeşil alanlara zarar vermeden yapılaşan alan içinde çözülmesini öngörmektedir. Londra merkezinin büyümesi için gelişim yapılaşma odaklarında yoğunlaşacak, mevcut kent merkezi sınırlarındaki baskıyı önleyecek; batıdaki Heathrow-Reading gelişim aksındaki yoğunlaşmayı dengelemek için Thames Gateway alanında gelişme ve yapılaşma yapılacaktır; yoksul ilçeler için iş ve konut fırsatları sağlamak hedeflenmektedir (Kocabaş, A., 2006). Görüldüğü gibi Londra beklenen nüfus artışını kent içinde dengeli dağıtabilmek amacıyla çeşitli kent

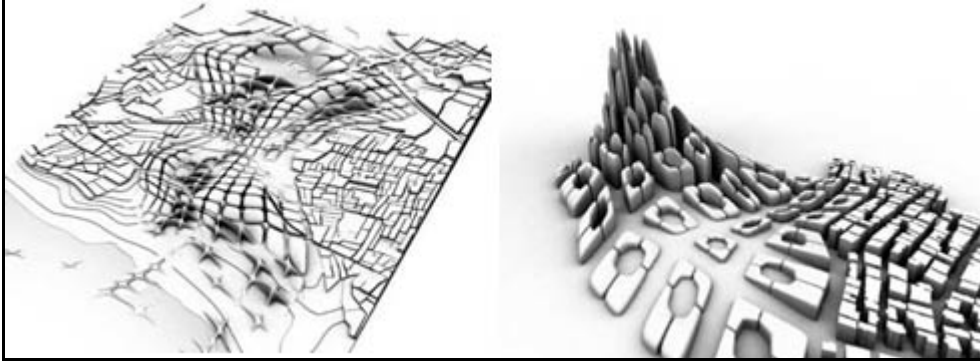
merkezlerine farklı fonksiyonlar yükleyerek seçili bölgelerin canlandırılmasını sağlamaktadır.

Başka bir dönüşüm örneği ve metropole etkisi Docklands üzerinden izlenebilir. “Docklands, Doğu ve Güney Doğu Londra'da birkaç semtin bölümlerinden oluşan bölgenin yarı resmi ismi olarak kullanılıyor. Thames Nehri üzerindeki liman, bir zamanlar dünyanın en büyüğü olan Londra Limanı'nın bir parçasıydı. Şimdi ise, ticari ve konut kullanımı için tekrar düzenlenmiştir. II.Dünya Savaşı sırasında Alman bombardımanından ağır hasar gördü. Savaş sonrasında 1950'lerde tekrar inşa sayesinde yeniden canlanmanın rahatlığını yaşadı. Son, bir anda geldi ve 1960 - 1970 arasında endüstri, kargo taşımacılığının konteyner sistemini yarattı. Londra Limanı konteyner sisteminin gerektirdiği daha geniş kanallara sahip değildi ve bu yüzden gemi endüstrisi derin limanlara taşındı. 1960-1980 yılları arasında Londra'nın tüm limanları kapatıldı ve Doğu Londra'da 21 km²'lik bir alan sahipsiz bırakıldı. İşsizlik, yoksulluk ve diğer sosyal problemler salgın gibi arttı. Limanları geri dönüştürme çabaları 1980'de başladı ancak çoğu planın çizim masasından öteye gitmesi yaklaşık on yılı, geri dönüşümün tam etkisini göstermesi ise başka bir on yılı buldu. 1982 yılında bu bölgede iş yerleri mülk vergisinden muaf tutuldu, yatırımcılar sadeleştirilmiş planlama ve sabit yatırımlar açısından teşvik edildi. Bu, Docklands'da yatırım yapmayı cazip bir fikir haline getirdi. 1980 - 1990 yılları arasında geniş gelişim programı, Docklands bölgesinin büyük kısmının konut, ticari ve hafif endüstri alanına dönüşmesini sağladı. İngiltere'nin en yüksek binasını oluşturan ve Londra'da ikinci en önemli finansal merkezi oluşturan Canary Wharf Projesi tüm bu çabanın en belirgin sembolüdür. Ancak LDDC'nin bu ölçekte bir geri dönüşümü tahmin ettiğine dair bir kanıt yok ve Canary Wharf önerildiğinde yakınındaki Heron Quays bölgesi zaten düşük yoğunluklu ofisler olarak gelişmişti. Docklands Bölgesi, ulaşım bağlantıları açısından yoksuldu ve bu problem Docklands Hafif Raylı Sistemi (DLR) ile çözüldü. LDDC aynı zamanda Limehouse Link Tünelini de inşa ederek, Isle of Dogs bölgesini A13 otoyoluna bağladı. Son yirmi yılda bölge nüfusu ikiye katlandı ve bu bölge önemli bir iş merkezi ve giderek kabul edilen bir konut bölgesi halini aldı. Çoğu Dockland iskelesi ve deposu yıkılmış olsa da, bazıları geri dönüştürüldü ve konut olarak işlev görüyor. Bugün çoğunlukla dolgu yapılmış olan Surrey Ticari Limanı dışında, sağ kalan iskeleler marina veya su sporları merkezi olarak kullanılıyor. Büyük gemiler hala eski limana yanaşabiliyor

ancak tüm ticari trafik nehrin aşağısına kaymış durumda. Dockland geri dönüşümünün daha az yararlı açıları da var. Bu büyük mülk patlaması ve ev fiyatlarındaki yükseliş, yeni gelenler ve eski Dockland halkı arasında bir sürtünme ortaya çıkarttı” (URL-61, 2009).

Bir de kentin kültür haritasını Thames Nehri çevresine çeviren ve bölgeyi tüm dünya çapında bir kültür ve sanat alanı haline getirmeyi hedefleyen projelerden Tate Modern eski bir güç santralinden modern sanat müzesine dönüştürülmüştür. “Binanın yapımına bir enerji kısıntısı döneminde karar verildi. Liverpool Katedrali, Battersea Güç İstasyonu ve kırmızı telefon kulübesinin tasarımcısı Sir Giles Gilbert Scott tarafından tasarlandı. 200 metre uzunluğunda, çelik strüktür ve tuğla kaplama olan binanın merkezindeki bacası 99 metre yüksekliğe erişiyor. Bacanın yüksekliği, nehrin tam karşısında duran St. Paul Katedrali'nin sarmalını geçmeyecek şekilde belirlendi. Karşı görüşlere rağmen Scott'ın tasarımı bir sene içerisinde tamamlandı ve kabul edildi. Bina batı kısmı öncelikle tamamlandı ve 1952 yılında enerji üretmeye başladı. Büyük türbin holü merkezde, kazan odası bir yanda ve kontrol odası diğer yanda olmak üzere bina son strüktür tarafından kabaca üç bölüme ayrılıyor. Petrol ile ateşlenen dört adet jeneratörü olan istasyon, petrol fiyatlarının yükselmesi ile ekonomik olmaktan çıktı ve 1981 yılında kapatıldı. Bina, Herzog & de Meuron tarafından modern sanat müzesine dönüştürüldü” (URL-62, 2009). Tate Modern'i Aziz Paul Katedrali'ne bağlayan Milenyum Köprüsü, çelik taşıyıcılı ve sadece yayaların kullanımına açık bir köprüdür. Sokak sanatçılarının performanslarını sergiledikleri alanlardan biridir. Tasarım müzesi; endüstriyel, grafik, moda ve mimari tasarım ürünlerinin sergilendiği müzedir. 1989'da açılan müze; ilk tasarım müzesidir (URL-63, 2009). Bu bağlamda bölge tasarım, sanat, mimarlık ve moda merkezi olarak tüm dünyadan insan çekmektedir. Thames nehri çevresindeki kültürel oluşumlar bakımından İstanbul'da Haliç Kültür Vadisi benzer özellikler göstermektedir. Önceleri Sötlüce Mezbahanesi olan ve dönüşümüyle Haliç Kültür ve Kongre Merkezi, Türkiye'nin en büyük ve modern kongre ve kültür merkezi özelliğini taşıyor. “Yaklaşık 65 bin metrekarelik bir alana kurulan merkez, 88 bin metrekarelik inşaat alanına sahip. Merkezde, 3 bin 35 kişilik konser, 1120 kişilik tiyatro, 900 kişi kapasiteli 3 sinema salonu ve 14 çalışma salonu yer alıyor. Ayrıca, 650 kişilik restoran, 7 bin 700 metrekarelik açık hava etkinlikleri alanı inşa

edildi. İnşaat alanı 8 bin 250 metrekare olan bir rıhtıma sahip merkezde, 700 araçlık otopark ile 17 bin metrekarelik yeşil alan bulunuyor” (URL-64, 2009).



Şekil 3.16 : Zaha Hadid-Kartal Dönüşüm Projesi (URL-65, 2009)

Zaha Hadid ve Patrik Schumacher’in İstanbul’da Kartal-Pendik bölgesi için hazırladıkları master plan önerisi Marmara Denizi kıyısında büyük bir eski endüstriyel kentsel yarık alanında, kesişimlerinde zaman içinde değişen ve yoğunlaşan bozulmuş bir ağ dokusunu oluşturan dağ sıraları şeklindeki gridlerle deneyimlenmiştir. Açık park alanıyla başlayan master planda, tüm caddeler ve alana oturabileceği gibi, tüm plotları ya da kesiştikleri alanları gökdelenler, az katlı yapılarda; konutlar ve ofisler düşünülebilir. Zamanla programı ve mekanları değişebilen akışkan bir ağ gibidir. Bu aşamalar, süreç boyunca bitmiş gibi duran ve öyle hissettiren ancak zamanla organik olarak gelişen bitmemiş bir kompozisyon sıralamasına izin verir (Burdet, R., & Ichioka, S., 2006).

Konser salonları, müze, tiyatro gibi kültürel faaliyetleri, bir marina ve turistik otelleri de kapsayan bir yeniden gelişim planı. “Proje, çevre bölgelerin temel altyapısal ve kentsel bağlamlarını birbirine bağlamakla başlıyor. Tali hatlar batıda Kartal’dan ve doğuda Pendik’ten başlayan ana yol bağlantılarını bir araya getiriyor. Doku her bölgenin farklı taleplerine karşılık olacak şekilde farklı tipolojileri olan binalardan oluşan bir kentsel düzenleme tarafından birbirine bağlandı. Bu kaligrafik düzenleme yan yana binalardan çevreleyici bloklara ve esas olarak şehir boyunca zikzaklar çizen gözenekli ve birbirine bağlı açık alanlar üretebilen hibrid sistemlere dönüşebilen, değişken şartlar yaratıyor. Bölgenin bir bölümünden diğerine uzanan ince dönüşümler ve derecelenmelerle, bu düzenlenmiş doku çevrenin mevcut bağlamından bölgenin yeni ve yoğun gelişimine doğru yumuşak bir geçiş sağlıyor. Bu yumuşak şebeke aynı zamanda bir grup yüksek binanın daha önce alçak fabrika binalarına tahsis edilen ya da açık park alanlarının içinde kaybolan bir alanda

konuşlandırılacağı bir durumda olacağı gibi, gelişim olanaklarını da oluşturacak. Bu master plan, yeni kentin algılanabilir bir imaja ve mevcut çevreyle beraber ihtiyaç duyduğu yeni bir çevreye olan hassasiyetine karşılık verebilecek yapıda, kentsel forma uyarlanabilir bir çerçeve oluşturan dinamik bir sistem“ (URL-65, 2009). Merkez değişimi açısından da başarılı bir örnek olarak verilebilecek Kartal projesi ile bölgenin yeniden yapılandırılarak çoklu fonksiyonlu ve sürekli kullanımlı bir bölgeye dönüştürülmesi hedeflenmektedir. Levent bölgesindeki dönüşümler de kent merkezinin niteliksel değişimine bir örnek olarak verilebilir. Levent bölgesinin finans merkezi olma durumunun getirdiği taleplerle bölgedeki sanayi ötelenmiş ve ofis ve konut yoğunluklu bir alan haline dönüşmüştür.

3.3 Bölümün Sonucu

Nüfus artışı, küreselleşme, farklılaşma gereği, çevresel faktörler, yaşam tarzındaki değişimler, teknolojik gelişmeler ve merkez niteliğinin değişmesi metropollerini dönüşüme itmektedir. Bu dönüşümler süreç içerisinde kendi dinamiklerine bağlı olarak ivmelenmekte ve farklılaşmaktadır. Hızlı değişimler, büyük ölçekli planlamalar, siyasi kararlar, rantal getiriler vb. dönüşümü etkilemektedir. Ekonomik ve demografik hareketlenmeler sadece dönüşen bölgede sınırlı kalmaz yakın çevresini de etkiler. Bunun yanında bölgedeki değişimin gerektirdiği bazı ihtiyaçları sağlayacak birimler de yakın çevrede oluşturulur. Bu daha çok rantal sebeplerde ötürü meydana gelse de, çevre bölgenin gelişimini tetiklemektedir. Özetlemek gerekirse, dönüşüm hareketlerini noktasal değişimler olarak ele almak yetersizdir. Kentin çeşitli noktalarına yayılan farklı dönüşüm süreçleri metropolün genelinde bir değişim dalgasına sebep olur. Bu durum kentin dinamiğini arttırması açısından önemlidir. Sürekli bir değişim aynı zamanda çeşitliliği de beraberinde getirmektedir. Tüm bunları tetikleyen olgu olan etkileşim her ölçekte dönüştürücü etkiye sahip olabilmektedir. Ağ sistemlerinin, ki bunları ulaşım ağı, haberleşme ağı, bilgi teknolojileri ağı gibi sıralayabiliriz, kesiştiği noktalardaki gerilimin meydana getirdiği bilgi akışı etkileşimi oluşturur. Bu metropolün üst ölçekli kararlarını etkileyebileceği gibi, dokunduğu bölgelerde farklılaşmalara da sebep olmaktadır. Bunu yapılması planlanan kıtalararası tünel projesi ile örneklendirebiliriz. Rusya'nın Çukotka bölgesi ile ABD'nin Alaska kıyıları arasında yapılması planlanan 103 kilometre uzunluktaki tünelin SSCB döneminde hazırlanan fizibilite raporlar göz

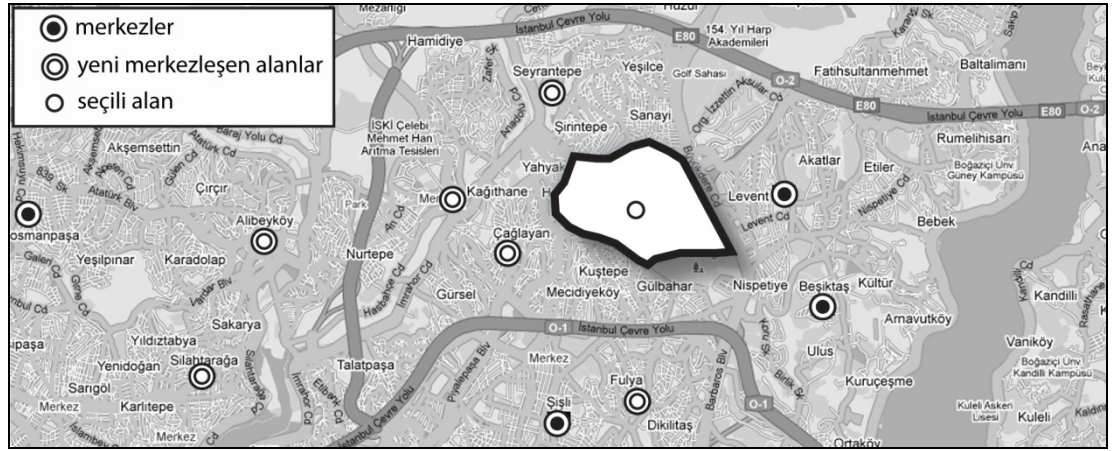
önünde bulundurularak 5-6 yılda tamamlanabileceği öngörülmektedir (URL-66, 2009; URL-67, 2009). Bu durumda İstanbul ile New York bağlantısı da trenle gerçekleştirilebilecektir. Bu aslında Rusya ile Amerika arasındaki bir proje iken, dokunduğu noktalardan biri olarak İstanbul ile kurulan ilişki ile İstanbul'u da Amerika ve Rusya'ya bağlayan bir geçiş noktası haline getirecektir. Bu durumda da İstanbul'un iş pazarının genişleyeceğini ve çeşitleneceğini öngörülebilir. Bu örnekle devam etmek gerekirse, bu proje ile Amerika, Asya ve Avrupa pazarları da birleşecek ve bunu birleştiren bir nokta olarak İstanbul da kentsel hareketlenmeleri yaşayacaktır. Ulaşımın kolaylaştırdığı noktalara da yayılacak olan bu hareketlenmeler farklı şiddetlerde olsa da kenti etkileyecektir. Bu da noktasal dönüşümleri ivmelendirecektir. Bundan dolayıdır ki günümüzde kentsel dönüşüm projelendirmelerinde İngiltere'deki Elephant ve New Castle örneğinde olduğu gibi; farklı ulaşım sistemlerinin bir araya geldiği, hem sosyal, hem ticari hem de konut yerleşimlerinin sağlandığı dönüşümler başarılı bulunmaktadır.

Sonuçta, çoklu bileşenli sistemler olan metropollerde kaçınılmaz olan değişimlerin kentteki yansımaları dönüşümler şeklinde meydana gelmektedir. Yenileme, dönüştürme, koruma, eklemleme şeklinde gerçekleşebilen kentsel dönüşümler sürekli bir devinim içerisinde metropolün değişmesini ve meydana gelen yeni sorunlar ve potansiyeller karşısında yeniden bir etkileşime girip tekrar dönüşmesini sağlamaktadır. Dönüşümler sonuçta kendilerini meydana getiren yukarıda da sıralanan etmenleri etkileyerek süregelen bir dinamik yaratmaktadır.

4. NOKTASAL/BÖLGESEL ÖRNEKLER ÜZERİNDEN METROPOLLERDEKİ MERKEZLER VE ALT MERKEZLERİ ARAYÜZÜNÜN DÖNÜŞÜMÜ

4.1 Seçilen Bölge ve Çevresi

Metropollerin merkez-alt merkez dönüşümlerini incelemek üzere İstanbul üzerinde seçilen alan Şekil 4.1’de görülmektedir. Bölge İstanbul’un iki yakasını birbirine bağlayan köprülerin arasında, Kağıthane, Beşiktaş ve Şişli ilçelerinin kesişiminde kalan alanda bulunmaktadır. Bu bakımdan yoğun trafik akışının yaşandığı bölgelere çok yakındır. Bu durum bölgenin popüleritesini arttırmakta ve giderek artan rant değerleri de bölgedeki hareketlenmeyi göstermektedir.

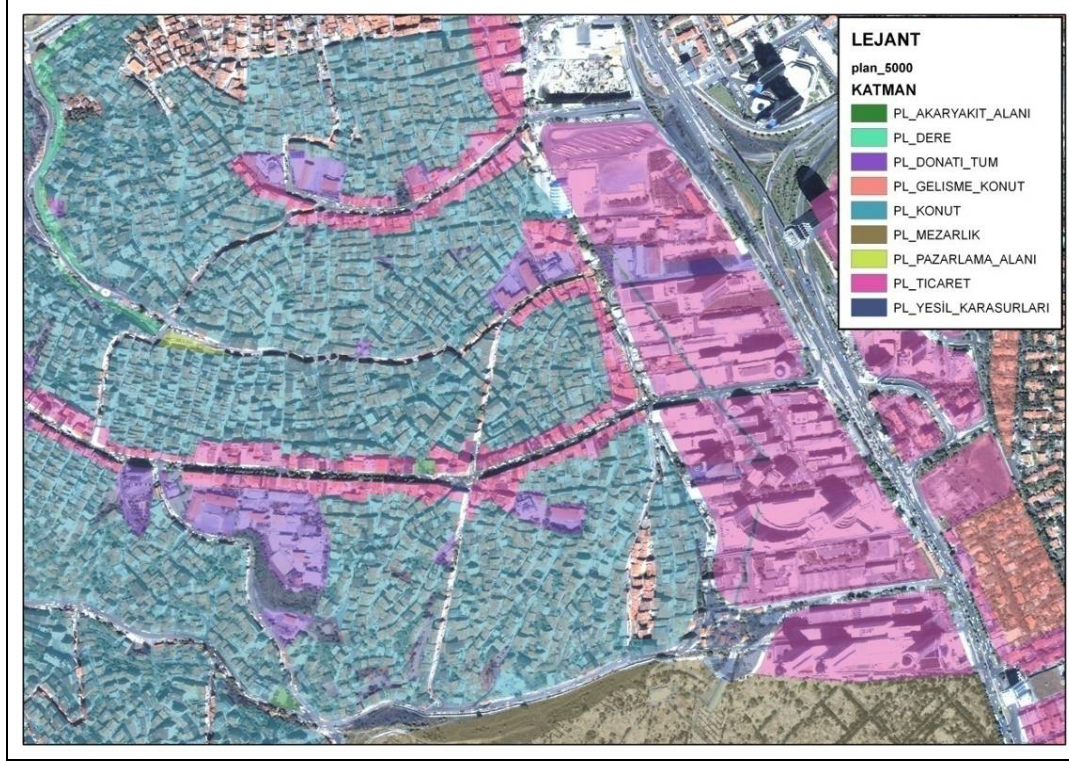


Şekil 4.1: Seçili Bölge ve Çevresindeki Merkezler

Beşiktaş ilçesi sınırlarındaki iş ve finans merkezi Levent; Şişli ilçesi sınırlarındaki iş merkezi ve siteleşmiş konut alanı Maslak; rezidans kuleleriyle ve ofisleriyle yeni merkezleşmeye başlayan alanlardan Fulya; silikon vadisi olması planlanan Kağıthane; stadyum ve ofis-rezidans yatırımlarıyla merkezleştirilmesi planlanan Seyrantepe; özellikle anadoluya hizmet veren otobüs terminallerinin bulunduğu Alibeyköy ve miting alanı olarak bilinen Çağlayan ile dönüşüm projeleriyle gündeme gelen Silahtarğa seçili bölge çeresindeki seçili alan; merkez haline dönüşmeye

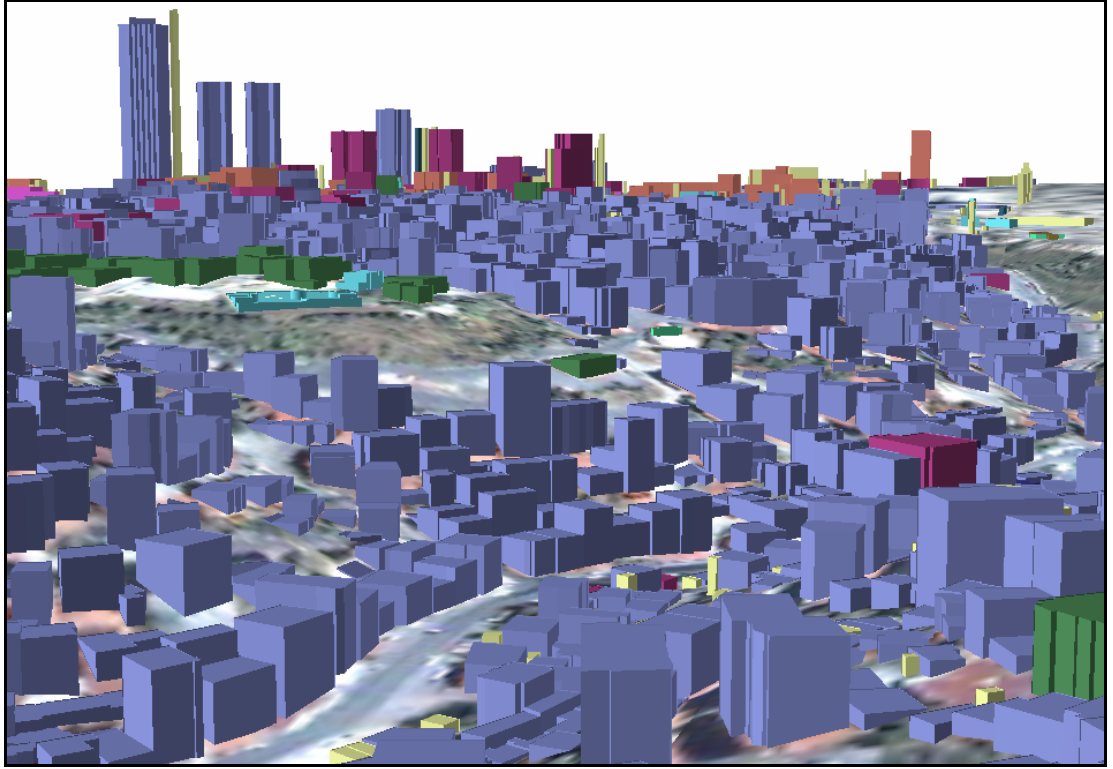
başlayan alt merkezlerin yoğunlaştığı bölgede yer aldığından, seçilen bölgenin de birtakım dönüşümler geçirmesi beklenmektedir.

Seçilen bölgede, ana cadde üzerinde ticaret gerçekleşirken, kalan bölgeler konut ağırlıklıdır.



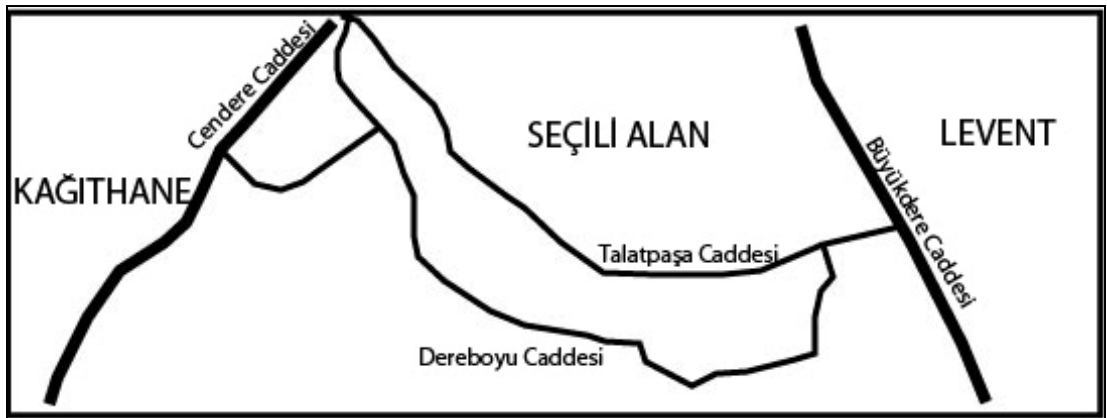
Şekil 4.2: Seçilen Bölgedeki Yapılaşmanın Durumu (IMP, 2008)

Bölgeye ait modellemelerden de görüldüğü gibi Büyükdere Caddesi'nin iki tarafı birbirinden farklı yapılaşmaya sahiptir. Bir tarafta daha büyük parseller üzerine oturan yüksek yapılar ve bahçeli konutlar, diğer tarafta ise dar uzun parseller üzerine oturan yüksek yapılar ve küçük parseller üzerine içiçe girmiş konutlar şeklinde yapılaşma gerçekleşmiştir.



Şekil 4.3: Bölgenin 3 boyutlu modellemesi (IMP, 2008)

Seçilen alan ise bu iki baskın merkezin arasında ve çevredeki değişimlerden etkilenmeye açıktır. Şekil:4.4’te görüldüğü gibi iki merkezi birbirine bağlayacak önemli karayolu hatları da bu bölgeden geçmektedir. Bu da bölgenin yönlendirici unsuru olarak kabul edilebilir.



Şekil 4.4: Bölgedeki önemli birleştirici akslar

4.2 Levent ve Çevresindeki Bölgelerin 1950’lerden Günümüze İncelenmesi

Levent bölgesi gerek coğrafi konumu gerekse ulusal ve uluslararası iş merkezi olma durumu nedeniyle farklı bir kentsel imaja sahip olan bir kentsel merkezdir. Gerek ulaşım açısından Boğaziçi Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü arasında kalan

işlek bir bölge, gerekse metropolün iş merkezi yüzü olarak popülerleşen bir yerleşimdir.

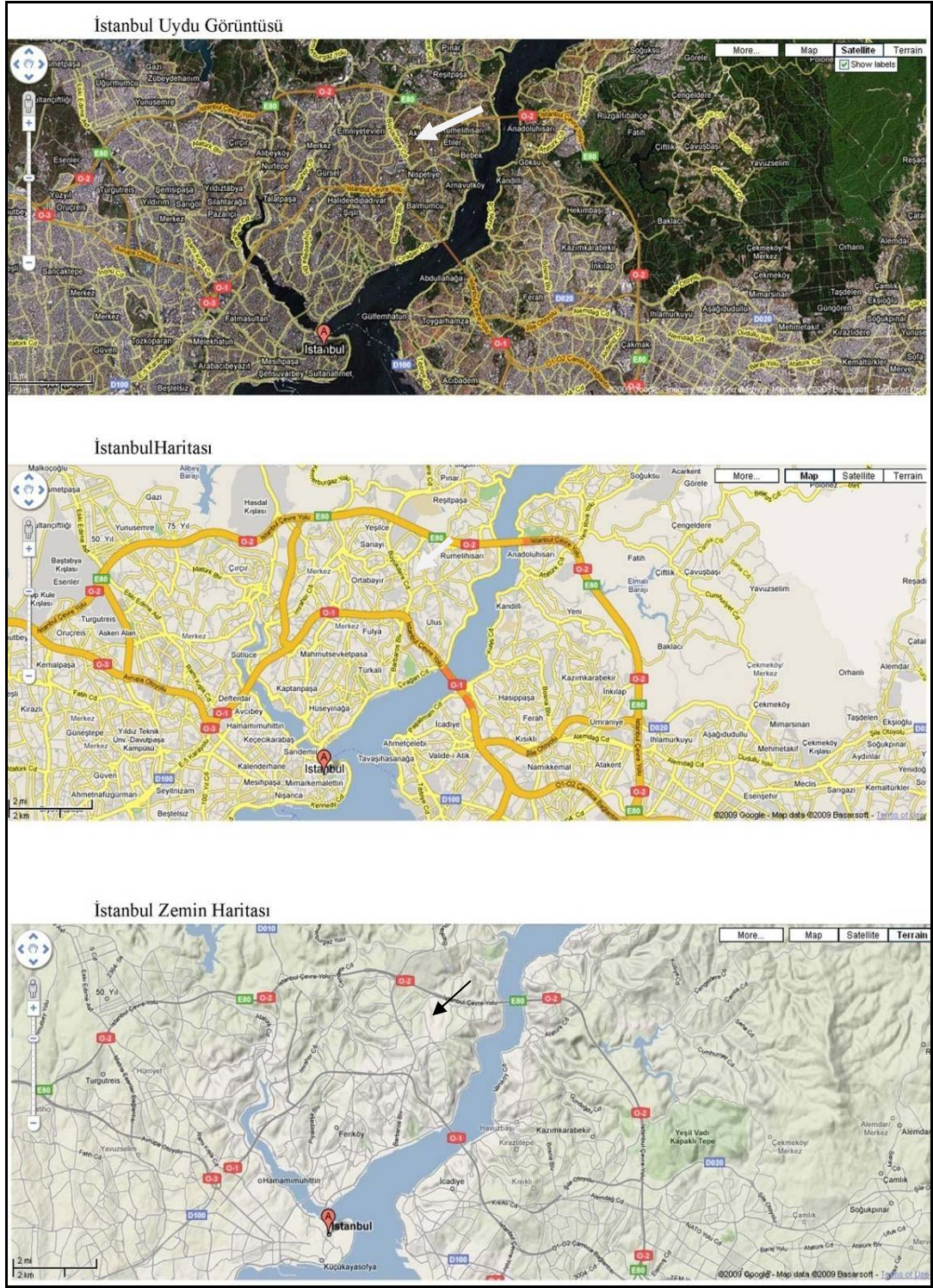
Levent, İstanbul'da Avrupa Yakasında, Beşiktaş'tan başlayıp Maslak yönüne uzanan Barbaros yolunun oluşturduğu hat üzerinde kalan konut ve iş merkezleri ile simgeselleşmiş bir bölgedir. Bu alan 1950'lerde başlayan konut yerleşimi ile müstakil ve bahçeli konutların bulunduğu bir yerleşimdir. Aynı zamanda Barbaros Caddesi üzerine sıralanan yüksek katlı iş kuleleri ile değişen bir silüet oluşturmaktadır. Kentin önemli merkezlerinden biri olmuştur. Levent'in bir merkez olarak gelişimine bakacak olursak, ilk konut yerleşimi 1947'de Emlak Kredi Bankası toplu konutları ile başlamış, bunu yapımı 1950'de tamamlanan sonradan lüks konut alanlarına dönüşen Levent konutları takip etmiş ve yoğunluk daha çok Barbaros yolunun Etilere komşu olan tarafında artmıştır. İş kulelerinin bu bölgede yoğunlaşmasıyla Levent gelişimini iş merkezi olma yönde devam ettirirken, yolun diğer yakası büyük ilaç ve otomotiv kuruluşlarının yatırımlarıyla bir sanayi bölgesi olmuştur (Öktem B; Kurtuluş, 2005). İş olanaklarının artışıyla, zaman içinde bölgedeki yerleşik nüfusu artmış, bölge önemli bir merkez haline gelmeye başlamıştır. Bu süreçle birlikte, merkez içinde kalan sanayi bölgesinin ötelenmesi, Metrocity ve ardından gelen Kanyon gibi alışveriş merkezleri ve iş merkezlerinin türemesi bölgenin yüzünün değişmesini sağlamıştır. Böylece önceleri Barbaros Buları'nın oluşturduğu sınır, yeni yapılan yüksek yapılarla daha da ötelenmiştir. Yakın bölgelerde irili ufaklı iş merkezlerinin oluşmaya başlaması, bu kısımlardaki dönüşümün yönünü kısmen belli etmeye başlamıştır.

“Kentın prestijli iş merkezi olarak tarihi merkez aks olan Beşiktaş-Taksim'in devamında farklı bir yapılanma ile gelişmiştir. Aksın sanayi alanları, toptancılar, merkez otobüs terminali, havaalanı, göl çevresi ve orman alanalarına yakın lüks konut alanları ve Tekirdağ'a doğru giden kıyıda yoğunlaşan ikinci konutlar ile güçlü bağlantıları vardır (Kaptan, 1993). Kentteki 2 şehirlerarası yolun (E5 ve TEM) birbirine en yakın geçtiği nokta olmasından dolayı bu aksa erişebilirlik kentin herhangi bir parçasından daha kolaydır. Akstaki ana kullanım 1990'ların başına değin sanayi iken, özellikle son 15 yılda ofis ağırlıklı kullanıma dönüşmüştür. Büyükdere-Maslak aksı 1950'lerin başında hala kırsal bir görünümdeydi. Bununla birlikte hızlı sanayileşme ve Anadolu'dan gelen göçle aks izleyen birkaç on yılda hızlı bir dönüşüme uğramıştır. İzlenmeye başlanan müdahaleci iktisadi politikalarla

birlikte sanayinin gelişmesi, tarımda yapısal iyileştirmeler, sanayide kamu ekonomik iştiraklerinin kurulması, yabancı sermaye yarışmacılığının kısıtlanması ve özel sektör için koruma yoluyla ekonomik büyüme hedeflenmiştir (Kazgan, 1999). Bu politikaların uygulanması, sanayileşme ve kentleşme süreçlerini hızlandırmış böylece İstanbul'un sosyo-ekonomik pozisyonu ülkedeki diğer kentlere göre güçlenmiş, kent mekanında hızlı bir dönüşüm yaşanmaya başlamıştır (Akkal, 1996). 1950'ye değin İstanbul planlamasını kontrol eden Prost tarafından hazırlanan planlarda kentin kuzeye gelişmesi öngörülmemiş bunun içinde dönemin sonunda ortaya atılan Levent'te planlanan konutlara ve aksta yer açmak isteyen sanayi taleplerine karşı çıkmıştır (Cansever, 1993). Prost'un istifasından sonra İstanbul'un planlamasını kontrol eden danışmanlar heyeti, Büyükdere-Maslak aksının gelişimine dair iki önemli karar vermiştir. Birincisi Prost zamanında izin verilmeyen ve başlangıçta düşük gelir gruplarının konut ihtiyacını karşılamayı hedefleyen, daha sonra lüks konut alanlarına dönen Levent konutlarının inşasıdır. İkincisi ise sanayiye ilişkindir. İlk ilaç ve otomotiv sanayi kuruluşları Zincirlikuyu ve Levent arasında sol tarafta o zamanki İstanbul belediye sınırları dışında ancak merkeze yakın yerlerde ve böylece de köy muhtarlıklarından kolayca izin alarak akstaki sanayileştirmeyi başlatmışlardır -Örneğin Eczacıbaşı- (Sezer, 2000). Danışmanlar heyeti akstaki bu plansız gelişen sanayiye organize etmeyi ve yeni gelen sanayilere yer göstermeyi amaçlayan bir sanayi planı hazırlamış, Mecidiyeköy, Levent, Şişli ve Bomonti çevresi sanayiye ayrılmıştır (Tekeli, 1994)" (Öktem B; Kurtuluş, 2005). Önceleri kente olan uzaklığı nedeniyle sanayi alanı olan Levent, kentin büyümesiyle merkez içinde kalmış ve sanayi kentlerinin hizmet sektörüne yönelmeye başlamasıyla uluslararası şirketlerin odağında, hizmet ve finans sektörü odaklı bir merkez olarak gelişmiştir. Küreselleşmenin, ulusal-uluslararası yatırımların, rant kavgalarının getirdiği etkileşimin sonucunda Levent, eski endüstriyel kimliğinden sıyrılıp; hizmet odaklı, iş merkezleri, alışveriş merkezleri ve lüks konutların baskın olduğu bir imaj çizmiştir. Bu durum kentsel politikalarla da kuvvetlendirilmiştir. Bedrettin Dalan Dönemi'nde uluslararası bir iş merkezi yaratma projesi düşünülmüş ve Büyükdere-Maslak aksı bu proje için seçilmiştir. O dönemde bu tip projeler İstanbul'un uluslararası platforma açılmasını sağlayacak adımlar olduğundan desteklenmiş, günümüzde ise doğal kaynakları tehdit eder konumda olmasına rağmen bölgedeki arsa rantları, ihale rantlarıyla artık durdurulamaz bir hal almıştır. Gelecekte de bu bölgenin bir finans merkezi olması durumunu kuvvetlendiren merkez bankasının İstanbul'da Büyükdere

Caddesi üzerine taşınması tartışmaları, bölgenin önemini daha da arttırmaktadır (URL-68, 2009).

Şekil 4.5'te görülen İstanbul haritası üzerinde bakılacak olursa Levent bölgesinin iki köprü arasında kalan durumu net bir biçimde izlenebilir. Kolay ulaşılabilmesi, gün içindeki yoğun araç ve insan akışını desteklemektedir. Zemin haritası incelendiğinde ise, yolların topoğrafya ile ilişkili olarak şekillenışı ve Levent'in nispeten bir çukurda geliştiği görülmektedir. Büyükdere Caddesinin ayırdığı 2 yakanın da alçakta kalması, yolun tek ve güçlü bir arayüz oluşturma durumunu kuvvetlendirmektedir.



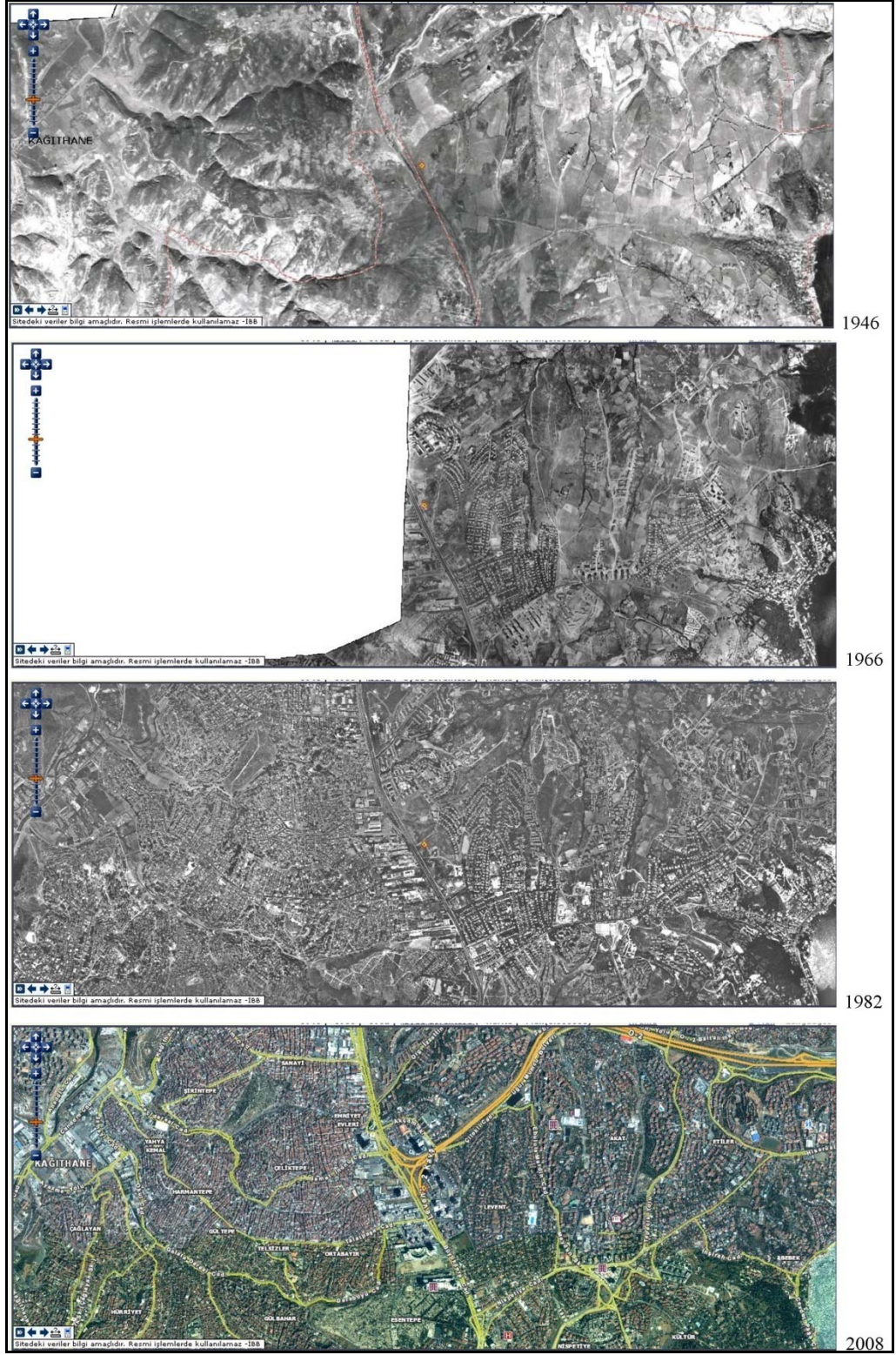
Şekil 4.5: Seçili Bölgenin İstanbul Genelindeki Yerleşimi (URL-69, 2009)



Şekil 4.6: Levent'in çevresel ilişkileri

Şekil 4.6'da ise yeşil alan ve ulaşım ağı bakımından Levent ve çevresi için mevcut olan durumu göstermektedir. Bu, ulaşım ağlarının yoğunlaştığı bölgelerde giderek kopan, küçülen yeşil dokusunu ortaya koyması açısından ilginçtir.

Şekil 4.7; Büyükdere Caddesi ve Levent'in süreç içindeki durumlarını göstermektedir. 1946 yılına ait haritada sadece ana akslar belirli iken, 1966'da Büyükdere Caddesi'nin sağ tarafında kalan bölge planlı bir şekilde yapılaşmış, 1982'de caddenin her iki tarafı yapılaşmış olduğunu görüyoruz. 1982 haritasında Büyükdere Caddesi boyunca daha büyük parseller halindeki yerleşim net bir biçimde görülmektedir.



Şekil 4.7: Levent bölgesinin tarihsel süreçteki durumu (URL-69, 2008)

4.3 Değişimlerin değerlendirilmesi

Belirtilen değişimler çerçevesinde; Prost'un hazırlamış olduğu imar planına göre kuzeye yönelmesi istenmeyen kentsel yayılmanın sanayileşme ile geliştiği görülmektedir. Sanayi ve kent merkezi arasındaki öteleme hareketleri göz önüne alınacak olursa, eskiden kent merkezi sınırları içerisinde olmayan Levent, bir merkez olarak gelişimini tamamlamaktadır. Kuzeye doğru gelişim ise artan hızla devam etmektedir. Oto sanayinin Darüşşafaka ile Ayazağı arasında kurulması, Maslak bölgesinin bir iş merkezi ve siteleşmiş bir alan haline dönüşmesi, İstinye'de konutlaşmanın artışı ve yeni yapılan İstinye Park ve binicilik merkezi gibi mekanlar bu alanın kimliğini değiştirmeye başlamıştır. Bir diğer taraftan Sanayi Mahallesi'nin ilerisine Seyrantepe tarafında yapılan yeni yatırımlar ile bu hat üzerinde de yakın gelecekte büyük farklılaşmalar yaşanacaktır. Buradaki durumu ulaşımdaki yeni hatları izleyerek açıklamak mümkün olabilir. İstanbul genelinde metro inşası üzerinden konuyu ele aldığımızda, yoğunluğu gelişmiş, merkez olmuş alanlara sonradan ulaşan bir ulaşım altyapısı halinde iken, bu alan için planlanan yatırımlarla paralel ilerleyen bir süreçtir. Buraya kadar, Levent'in kuzeyinde giderek yayılan gelişmeler ile ilgili durumu belirtmektedir. Seçilen alan ile ilişkisi hem metro ile hem de Büyükdere Caddesi üzerinden bu yeni merkezleri Beşiktaş, Şişli ve Taksim'e bağlayan hat üzerinde olmasıdır. Levent bu bakımdan ortada olma durumunun yarattığı avantaj ile bir finans merkezi haline gelmiştir. Değişen Levent'in sunduğu çeşitli olanaklar, tüm kenti bu bölgeye çekmektedir. Kolay ulaşılabilen bir noktada oluşu bunu sağlayan en büyük etmenlerden biridir. Eskiden transit geçilen yada bir amaçla oraya gelen kullanıcıların bir mekanı olan Levent yelpazesini genişleterek AVM'leriyle birlikte tüm kente hizmet eden bir alan haline gelmiştir. Etkileşimin artması bu bölgeyi popülerleştirirken, rantın artışına ve yatırımcıların bir pay almak istedikleri bir alan haline getirmektedir. Bu durum da altyapı hizmetlerinde bölgenin yetersiz kalmasına neden olmuştur.

4.3.1 Levent-Etiler bölgesindeki değişimler

1950-60'larda Nispetiye Caddesi'nin düzenlemesi yapılmış, Etiler Mahallesi kurulmuştur (Öktem B, 2005). Etiler'in oluşması ile bölgede farklı bir oluşum gerçekleşmiş, bahçeli müstakil evler yapılmıştır. 1970'lerde bölge yüksek konut bloklarının yer aldığı bir alana dönüşmeye başlamıştır. 1973'te Birinci Boğaz

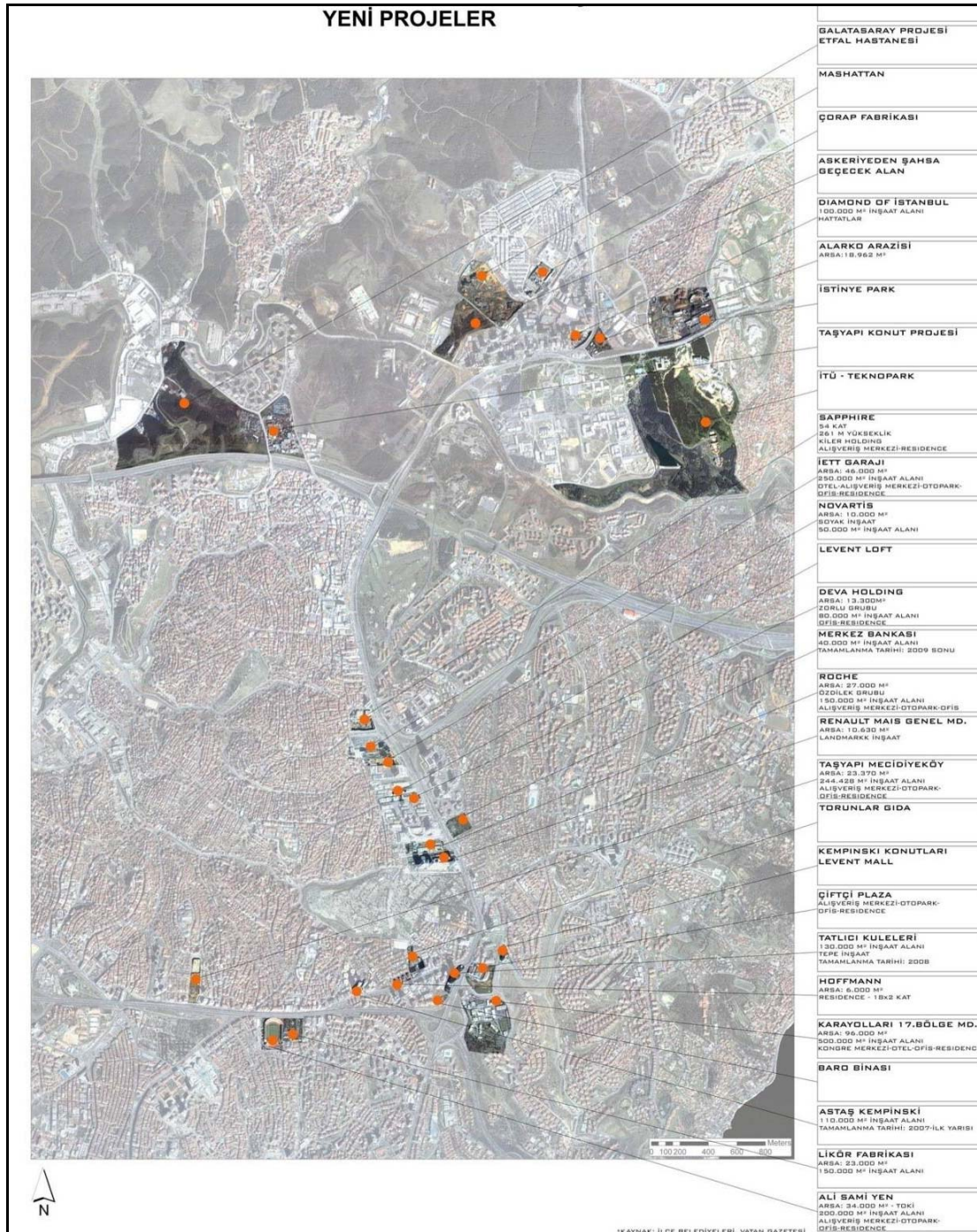
Köprüsü ve bağlantı yollarının açılmasıyla, bölgesel trafik yoğunlaşmış ve çevrede gecekondulaşma artmıştır. Bu doğrultuda önceleri merkez dışı olarak nitelendirilmiş bir alana yapılmış olan Levent, günümüzde yoğun akışların gerçekleştirildiği bir mekan haline gelmiştir. Levent'in merkezietini kuvvetlendiren etmenler; metro ile kolay ulaşımı, araç ile köprüye ve ana yollara kolayca bağlanabilme, her türlü servise yakınlık, topoğrafyanın getirdiği artılar şeklinde açıklanabilir. Levent'in konut piyasasında da tercih edilen bir alan oluşu bundan dolayıdır. Ayrıca gündelik ihtiyaca cevap verebilecek hizmet merkezlerinin çokluğu ve çeşitliliği, konut alanlarının genişliği, bina kalitesi, yeşil alan kullanımı gibi etmenler de bu durumu etkilemektedir.

Etiler ve çevresindeki yaşama fonksiyonları gündüz ve gece süreklilik gösterdiğinden devamlı dinamik bir kent kullanımı örneği oluşturur. Konut alanı yoğunluklu bu bölgede kültür, sanat ve spor hizmetleri yetersiz kalmaktadır. Ancak eğlence sektörü gelişmiştir ve bir çok ünlü gece kulübü burada bulunmaktadır. Bu durumun özellikle haftasonu yoğunlaşması; bölgenin gece-gündüz kullanım hareketliliğini göstermektedir.

4.3.2 Büyükdere caddesi üzerindeki değişimler

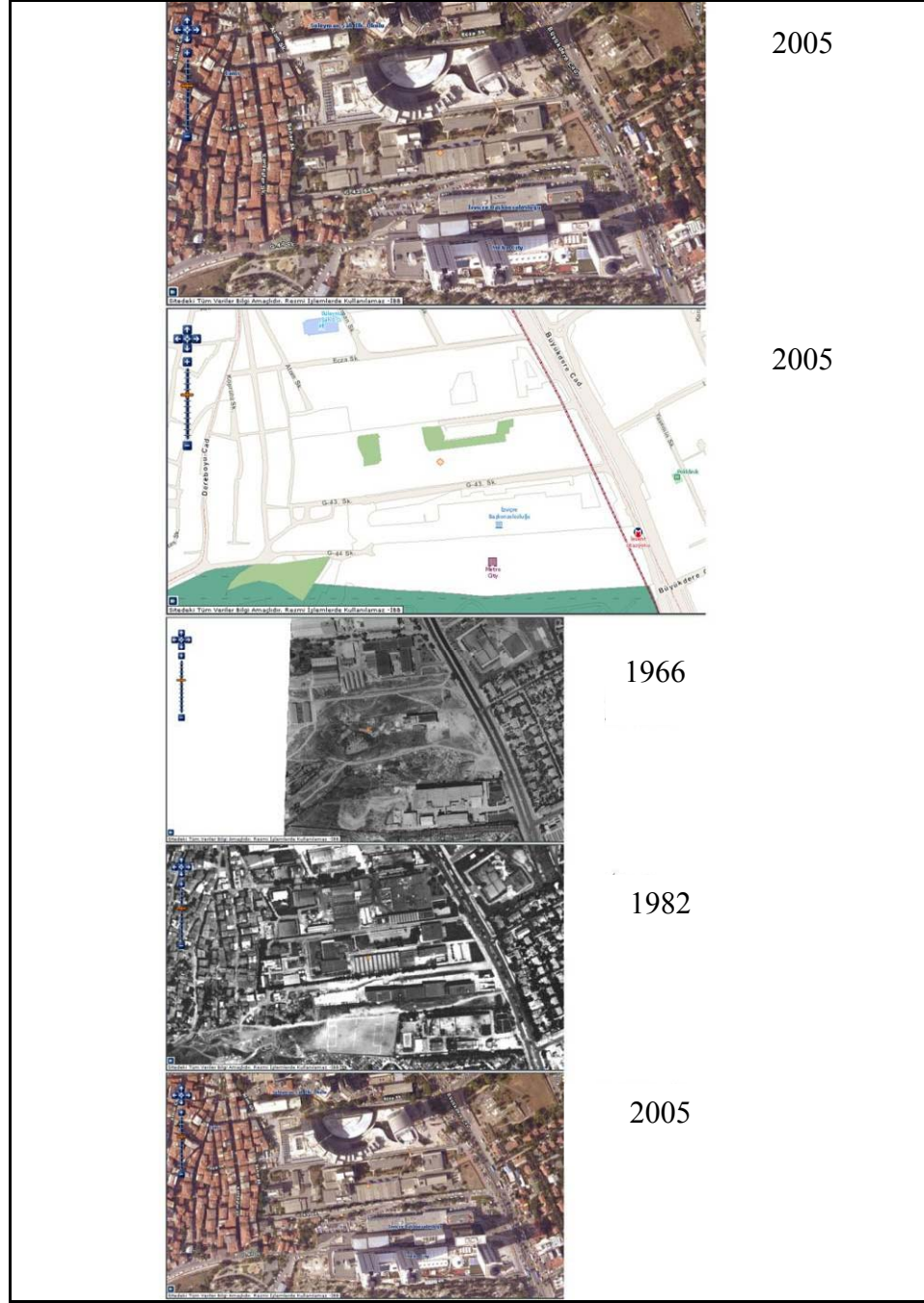
Büyükdere Caddesi, Şişli'deki Ermeni Katolik Mezarlığı ile başlayıp, Levent'ten, Maslak'tan geçerek, Tarabaya'daki İSKİ Hacı Osman Tesisleri'ne dek uzanan bir caddedir. Bu tez kapsamında Büyükdere Caddesinin Levent bölgesinin içinde kalan bölümleri incelenmiştir.

Bu bölge konumu nedeniyle de bir geçiş noktasında olmasından ötürü Mecidiyeköy-Maslak hattında meydana gelen gelişmelerden etkilenecek bir potansiyele sahiptir. Bu nedenle Mecidiyeköy-Maslak üzerinde meydana gelen projeleri incelemek bölgenin yapısını anlamamıza yardımcı olacaktır.



Şekil 4.8: Yakın çevredeki yeni projeler (İlçe belediyeler, Vatan Gazetesi;
Servotel Cor., 2008)

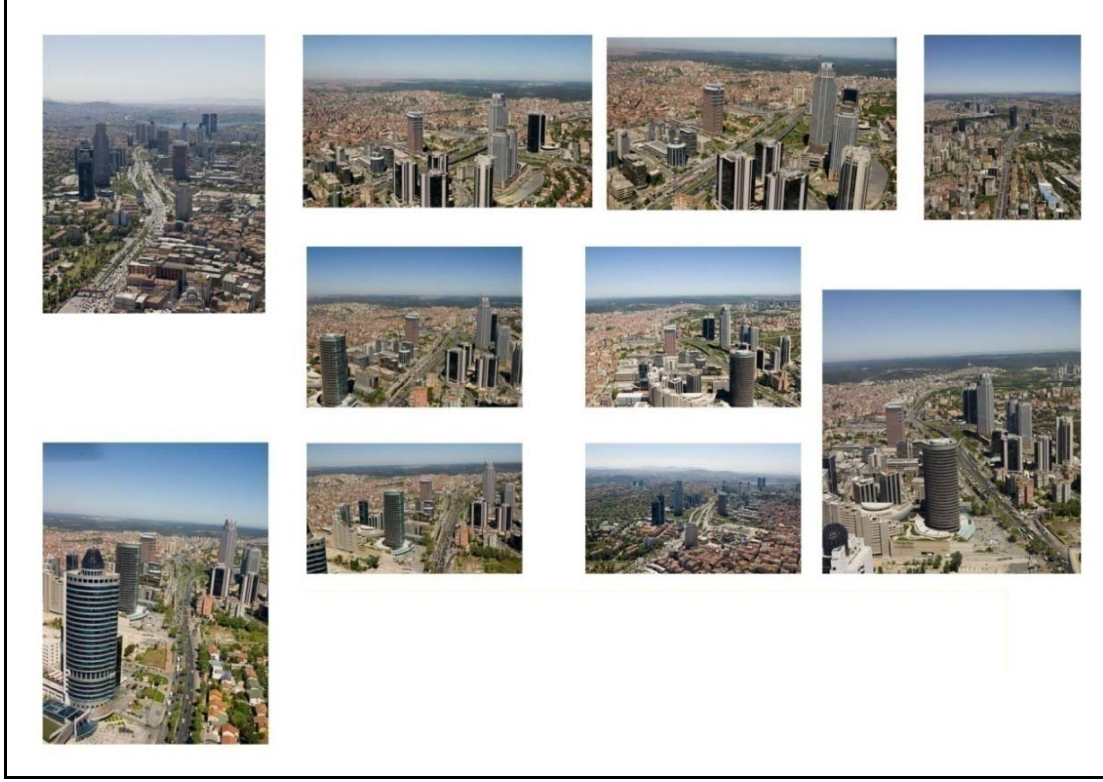
Şekil 4.8 bölgenin süreç içerisindeki durumunu göstermektedir. 1966 haritası, Büyükdere Caddesi'nin sağ tarafı konut ağırlıklı yerleşim, sol tarafı ise fabrikalardan başka bir yapılaşmanın olmadığını gösterirken; 1982'de sol tarafta yoğunluğun arttığı ve konutlaşmanın başladığı görülmektedir. 2005 haritasında ise, fabrikaların dönüşüme uğradığı ve yıkılıp yeniden yapıldığı ya da dönüştürüldüğü gözlenmektedir. Günümüzde de bu değişim devam etmektedir.



Şekil 4.9: Bölgenin tarihsel süreç içindeki gelişimi (URL-69, 2008)

Levent-Büyükdere Caddesi boyunca başlayan değişimleri, caddenin hem üst hem de alt kısmı takip etmiştir. İstanbul'un ilk gökdelenleri Büyükdere Caddesi üzerinde yer almıştır. Gelecekte yapılması düşünülen Dubai Towers, Zorlu Center vb. projeler de yine bu hat üzerinde yer almaktadır. Bu bölgenin bir iş merkezi haline dönüşmesi, çevresindeki mekanları da dönüştürmüş, bu iş merkezlerine hizmet eden küçük ofisler, restoranlar vb. mekanların oluşmasını ya da yeniden düzenlenmesine sebep olmuştur. Bölgedeki eski fabrika vb. endüstri yapıları, esnek kullanımlı loftlara

dönüştürülmeye başlamıştır. Mekanlarda esneklik yaşam tarzındaki hareketlilik ile ortaya çıkmış, her mekanı uygun durumlara göre dönüştürebilme esnekliği kullanıcıların aradığı bir kriter olmuştur.

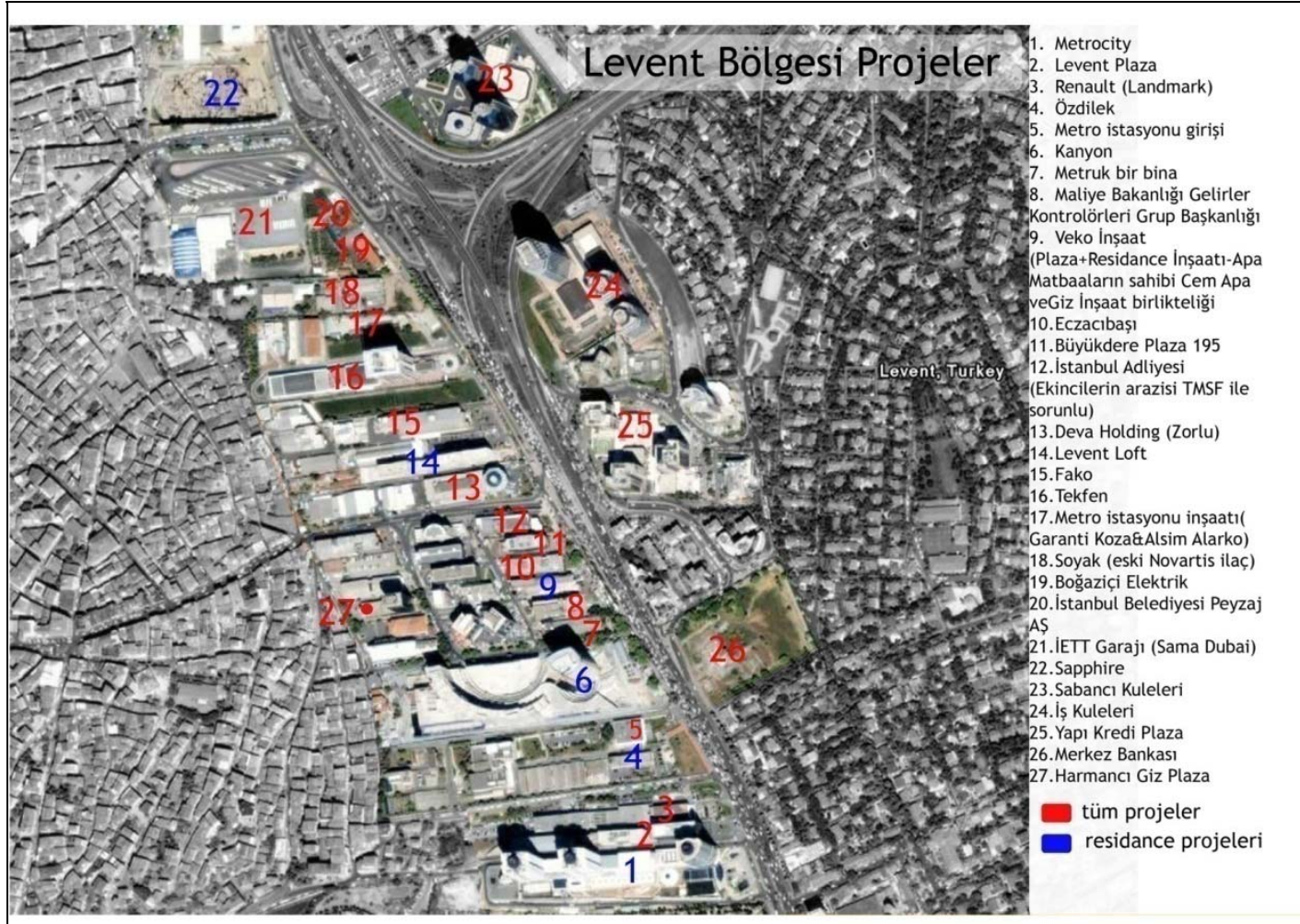


Şekil 4.10: Günümüzde Büyükdere Caddesi ve çevresindeki durumu (Servotel Cor., 2008)



Şekil 4.11: Büyükdere caddesi-i  merkez kuleleri-bahçeli konutlar (Servotel Cor., 2008)

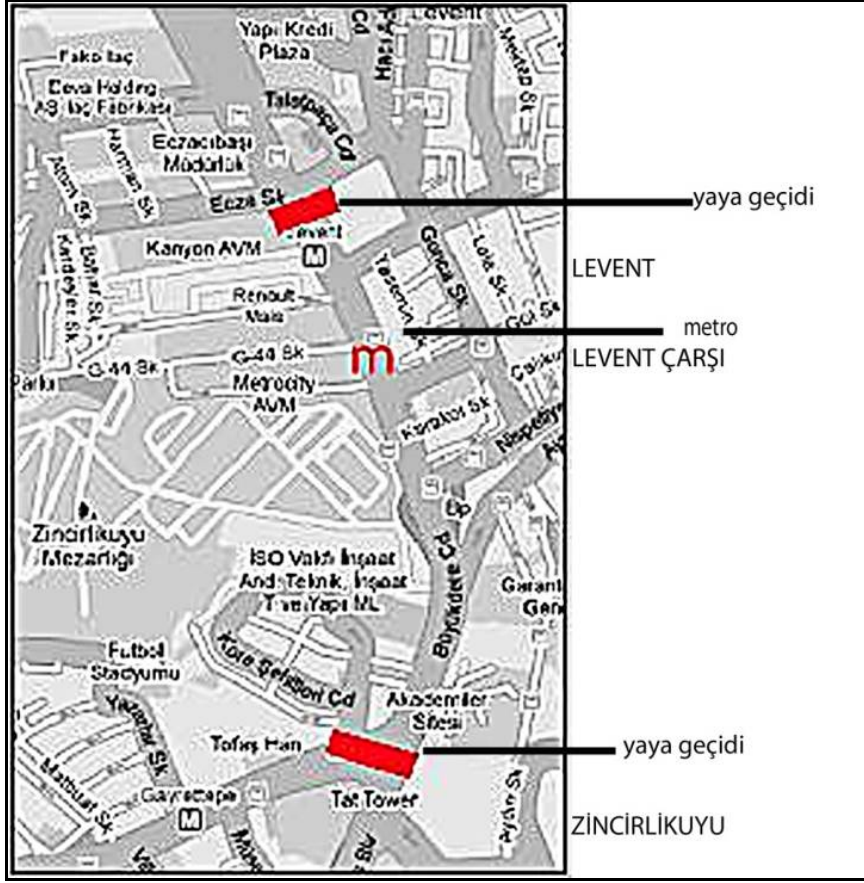
Büyükdere Caddesi üzerinde varolan ve yapılması planlanan projeleri  ekil: 1.4 üzerinden takip edebiliriz. Bu projelerle kullanılmayan eski fabrikaların çok fonksiyonlu binalar olarak yeniden yapılması ile birlikte bölgede farklı fonksiyonların birbirleri ile etkileşimi meydana gelmiş, bölgeye de çeşitlilik kazandırılmıştır.



Şekil 4.12: Büyükdere Caddesi üzerindeki projeler (Panayırıcı, B., Servotel Cor., 2008)

Bu cadde üzerindeki yoğunluk giderek artmaktadır, bu da bölgenin ve çevre bölgelerin rantını arttırmaktadır. Önceleri transit bir yol olan, sonradan İş Bankası ve Sabancı binalarının yerleştiği bu caddede, bu yapıların dışı kapalı durumları nedeniyle cadde Zincirlikuyu'dan gelen yolu Maslak, İstinye ve ilerisine bağlayan bir geçit durumunda iken, buradaki yapılaşmanın artışı ve değişen fonksiyonlarla birlikte kullanıcıları çeken ve yaşanan bir alan haline gelmiştir. Bu durum bölgenin çevresel ve altyapı düzenlemelerini zorunlu hale getirmiştir. Trafik, kanalizasyon vb. altyapı düzenlemeleri konusunda daha çok yoğunlaşmayı kaldırabilecek halde değildir. Buna rağmen bölgenin değeri nedeniyle talep artışı olmaktadır. Çevre düzenlemeleriyle ilgili olarak yaya ve araç düzenlemeleri olarak 2 kısma ayırabiliriz. Araçlar, alışveriş ve iş merkezlerine giriş çıkışlarında alan yetersizliği nedeniyle özellikle iş saatlerinde artan bir trafiğe neden olmaktadır. Yayalar içinse, önceden bir ihtiyaç olarak görülmeyen yaya yolları yapılmıştır. Sanayi bölgesi iken, yaya kullanımına uygun olmayan şekilde planlanmış bu alanda ardarda konumlanmış olan Metrocity ve Kanyon'un gelmesi ile birlikte yaya kullanımına yönelik düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Metro, otobüs ve minibüs gibi bütün toplu taşıma araçlarıyla ulaşılabilmesi bakımından önemlidir. Sadece toplu taşıma kullanılarak, duraktan önüne ulaşabildiğimiz, arabasız erişim imkanlarının varlığı bölgedeki yoğun akış faaliyetlerini desteklemektedir.

Metrocity'nin bulunduğu yakayı Levent çarşı alanına bağlayan yaya geçidi trafik yoğunluğu nedeniyle kaldırıldığından, Zincirlikuyu üst geçidinden Kanyon önündeki yaya geçidine kadar yolun iki tarafını bağlayan tek yer metrodur.



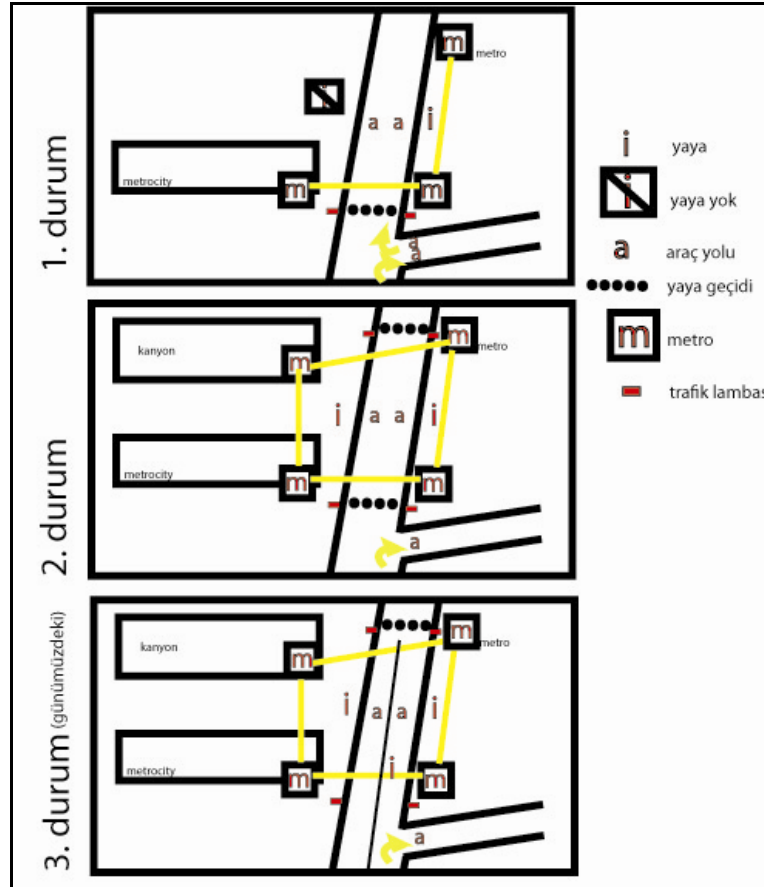
Şekil 4.13: Büyükdere Caddesi yaya geçişi

Büyükdere Caddesi Levent ve çevresi için çok önemli bir akstır. Önemi, 2 köprü arasındaki bağlantı yollarına kolayca erişilebilirliğinden gelir. Bu erişim, aksın sürekli bir akış durumunu kuvvetlendirmiştir. Büyükdere Caddesi'nin yoğun hareketliliği bir sınır etkisi yaratmış ve bölgenin 2 kısma bölünüp farklı gelişimler göstermesine neden olmuştur. Zaman içinde birbiri ardına gelen projelerle Büyükdere Caddesi boyunca iş ve alışveriş merkezleri yapılmış, bu projelerin getirdiği bölgedeki dönüşümler önceleri transit yol olan Büyükdere Caddesi'nin oluşturduğu akstan, dönüştürülen iş merkezi hattına kaymasına sebep olmuştur. Böylece ayırıcı bir duvar olan Büyükdere Caddesi'ne, ikincil bir yüzey, ayırıcı arayüz olarak iş merkezi hattı gelmiştir.

Bölgenin durumu, değişimleri tetiklemektedir. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Topbaş, İETT arazisinde plan tadili yaparak arsayı imarlı halde satacaklarını ve Büyükdere Caddesi'ndeki trafiğin yer altına alınıp Şanzelize gibi bir bulvar planladıklarından bahsetmektedir (URL-70, 2009).

Aslında ilginç olabilecek başka bir durum da, Levent Çarşı'dan metroyu bir alt geçit gibi kullanarak sadece Metrocity önüne çıkabiliyor oluşumuzdur. Kanyon tarafına

çıkılmak için tekrar üst kota çıkmak gerekmektedir. Kanyon tarafında baktığımızda Metrocity ile birleşen bir geçiş olmasına rağmen açık değildir. Bu durumda Levent çarşı önündeki ışıkların ya da yaya geçidinin kaldırılmasını trafiği rahatlatmaktan başka nedenler için olması muhtemeldir. Çünkü Kanyon önündeki ışıkları kaldırma ya da yaya geçidini yer altına indirme gibi düzenlemeler yoktur. Gültepe çıkışındaki yoğunluğun kontrol altına alınması için de trafik ışıkları düşünülebilir.



Şekil 4.14: Büyükdere Caddesi yaya/araç akışı

Büyükdere Caddesi, yoğun akışıyla transit bir yol olma özelliğini yeni yapılan AVM'lerle kaybetmeye başlamıştır. AVM'lerin artan kamusal fonksiyonları burada diğer taraftaki konut bölgesine hizmet veren sürekli bir insan sirkülasyonunu doğurmuş ve bu durum yolun iki tarafının birleştirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Bölgedeki kamusal alan olarak; Levent meydanını, onu takip eden bir kamusal alan olarak metro ve onun bağlandığı günümüzün kamusal alanları olarak nitelendirilen Metrocity vb AVM'ler olarak gösterilebilir. Bu durumda 3 farklı durum söz konusudur.

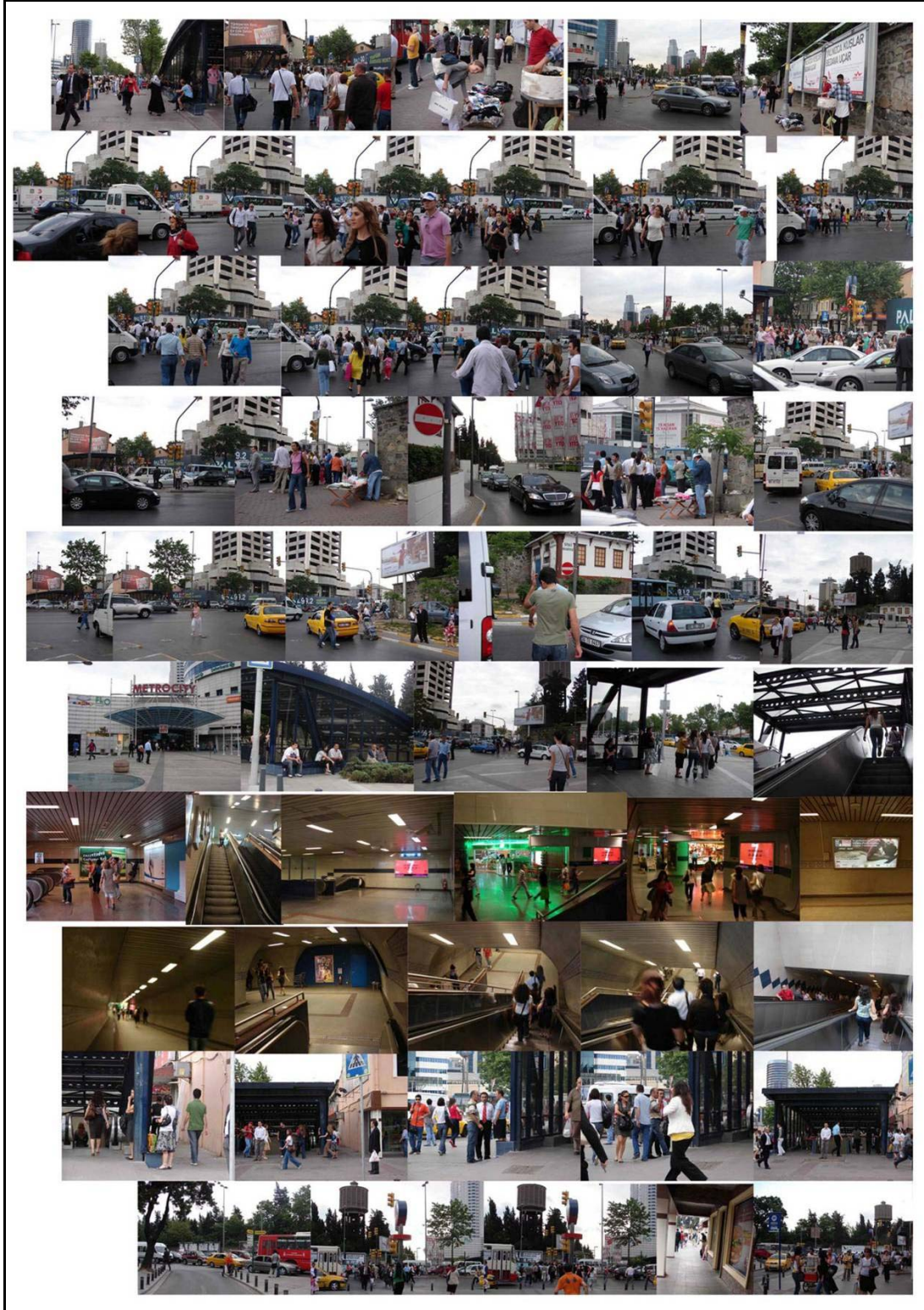
1. Tipik kamusal alan örneği olarak Levent Çarşı'nın durumu.

2. Levent Çarşı; yolun her iki tarafında mevcut dükkanlarıyla başlayıp, gene dükkanlarla çevrelenen araç trafiğine de açık bir parkla sonlanan bir meydana dönüşmektedir. Bu meydan 7/24 kullanılabilmekte oluşuyla güvenli ve herkesin eşitçe kullanabildiği bir kamusal alanı tanımlamaktadır. 2003 yılında meydana gelen patlama ile Levent Çarşı'nın başındaki HSBC binasının patlaması bölgedeki güvenlik kontrollerini arttırmıştır. Bunu da Levent Çarşı'da bulunan bankaların yol boyunca güvenlik kameralarını sıralamalarından görüyoruz. İkinci durum ise yeraltında tanımlanan bir kamusal alan olarak metronun ek fonksiyon almış olması durumudur. Metronun ulaşım ile birlikte sahip olduğu dağıtıcı ve ulaştırıcı fonksiyona ek olarak, fırın, pastane türevi eklemlenmeleri barındırır. Ayrıca müzisyenlerin sanatlarını icra ettikleri yerler olarak metro içi, bekleme fonksiyonunu karşılaması bakımından metro giriş ve çıkışları önemli birer etkileşim noktaları olmaktadır. Özellikle Levent metrosunu ele aldığımızda, metronun Kanyon ve Metrocity gibi yarı-kamusal alışveriş merkezleri ile fiziksel olarak bağlı oluşu metronun kamusal alan olarak önemini arttırmıştır.

3. ise, Metrocity ve Kanyon gibi AVM'lerin birer kamusal alan olarak kullanılması durumudur. AVM'lerin kamusal alan olarak kullanılması da farklı bir kamusalılığı belirtmektedir. Güvenlikli geçişlerle seçilerek alınan kullanıcılar, görsel nesne ve imajların bombardımanı ile tüketime teşvik edildikleri bir kamusal alanı kullanırlar. Metrocity örneğinde, iç mekan dış mekan dengesi çok başarılı bir biçimde kurulamadığından, dış mekanda sadece bazı durumlarda geçici olarak sergi yada tanıtımlar yapılmakta onun dışında, metro çıkışı bekleme alanı olarak kullanılmaktadır. Kanyon'da ise, açık ve yarı açık mekan kullanımı ile kamusal mekan kullanımının daha ön plana çıkması bakımından başarılıdır. Bu açık ve yarı açık mekanlarda düzenlenen sergi, konser, tanıtım vb organizasyonlar ile, buz pisti, çocuk oyun alanları gibi aktivite mekanları kamusal alandaki etkileşimi artırıcı niteliktedir.

Özetle, kamusal alanın 2 farklı kot üzerinde oluşu, bu bölgeyi çekici yapan bir durumdur. Araçlarla insanları ayıran 2 farklı kot olarak da işlev gören metro bu kamusalılığı sağlamış ve yarı-kamusal alanlar olarak görebileceğimiz alışveriş merkezleriyle de birleşmiştir. Bu bağlamda yeraltı ile yerüstü birleşimi gerçekleşmiş, Metrocity ile Levent Çarşı arasındaki yaya geçidinin kaldırılmasıyla metronun geçiş alanı olarak kullanılması anlamda yeraltında bir yaşam potansiyelini belirtir.

Bölgedeki yaya-yol ve metronun ilişkisi ve yoğun insan ve araç akışı bölgeyi kaotik bir hale sokuyor gibi gözükse de, aslında bölgeyi canlandıran bir durumdur. Şekil 4.14'te incelenen Levent Çarşı tarafından Metrocity tarafına geçişte farklılaşan durumların ortaya çıkartılması ve analizidir. Metro giriş ve çıkışları birer bekleme noktası olarak kullanılmaktadır. Bu geçiş noktasının kullanımı sabah ve akşam iş saatleriyle orantılı olarak artmaktadır. Şekilde görülen yaya yolu kullanımı günümüzde mevcut değildir. Yoğun trafiği düzenlemek amacıyla yerin üst kotundaki yaya geçidi kaldırılıp metro geçişine yönlendirilmiştir.



Şekil 4.15: Levent Çarşı-Metrocity yeraltı ve yerüstü geçişi

Büyükdere Caddesi, değişen yaşam tarzını en kolay gözlemleyebildiğimiz alanlardan biridir. Gerek loft tipi yüksek yapıların bölgede bulunuşu, gerekse yüksek teknoloji donanımlı ofis yapılarının birbiri ardına yükselişi bu değişimin habercisidir. Çok kullanımlı yapılarla iş-ev-alışveriş üçgeni kompakt bir hale gelmiştir. Artık

kullanıcının kentin farklı noktalarında ihtiyaçlarını görmesine gerek kalmamış, tüm bunlar bir araya toplanmıştır. Bu açıdan zaman ve enerji tasarrufu sağlasa bile kapalı komün sistemler oluşturması açısından kenti olumsuz yönde etkileme tehlikesi vardır. Değişen yaşam tarzı iş yaşamını yersiz hale getirmiştir. İnternet erişiminin olduğu her türlü mekan bir ofis haline gelebilmektedir. Bu açıdan bölgede bulunan alışveriş merkezleri ve kafeler yoğun şekilde kullanılmaktadır. Bu durum hareketliliği arttırmış ve esnek zaman kullanımını sağlamıştır.

Büyükdere Caddesi'nde, çok fonksiyonlu kullanım olarak başlayan yapılaşma, ofis-AVM, rezidans-AVM-ofis, rezidans-AVM-otel, loft gibi farklı kullanımların bir arada bulunmasıyla o çevre içinde bir dönüşümü başlatmış oluyor ve bu dönüşüm fonksiyonların çeşitlendirilerek yapılaşmasıyla çevresel dönüşüme etki ediyor. Bu değişimlerle, kent kullanıcıları farklı işlevlerin birarada kullanıldığı yapı tipolojisine alışıyor. Hayatlarındaki trafiği en aza indirebilecek çözümlere yöneliyorlar. Yakın çevre içerisinde kent kullanıcısının hayat üçgeni olarak belirtebileceğimiz, iş-konut-sosyal ihtiyaçlarını karşılayabiliyorlar.

Aynı zamanda bu tip yapılaşmalar barındırdıkları fonksiyonlar ve gerektirdikleri fonksiyonlarla çevrede değişime neden oluyor. Örneğin AVM şeklindeki bir yapılaşma taksi durağı gereksinimini çevreden sağlamaktadır. Ya da başka bir şekilde, çevre kent kullanıcılarının market alışverişleri için bu mekanları kullanmaları çift yönlü etkileşimin olduğu bir durumu belirtir. Değişen yaşam tarzındaki anlayış, zamandan tasarruf ederek ihtiyaçları karşılama yönündedir. Bu da kentlerde kompakt olma durumunu destekleyici niteliktedir. 1990 ve 2000'li yıllarda tüm dünyada sayıları çok hızlı bir şekilde artan bu alışveriş merkezlerinin bu kadar popüler olmasının sebebi bu kapalı sistem yapısıdır. Farklı tür ihtiyaçların aynı mekanda karşılanması (yemek bölümü-alışveriş bölümü-çocuk parkı- eğlence alanı-spor merkezi vb.) ve çok çeşit sunabilmesi kent kullanıcısını iş harici mekan olarak burayı benimsemesini sağlamıştır. Kentin farklı noktalarına dağılmış mekanların tek noktada çözümlenmesiyle kentsel kamusal alanların çakıştığı tek bir mekan oluşturulmuştur.

Bu çok fonksiyonlu yapılar ve oluşturdukları kompakt form ekolojik açıdan çok olumludur. Hatta kentler için de bu şekilde kompakt formlara dönüş önerilmektedir. Ancak bu kompakt formlar kendi kendine yetebilen ve dışarısı ile ilişki kurmayan

birimler şeklindedir ve metropollerin küresel ağ sistemlerinin parçası olma durumuyla çakışır.

Büyükdere Caddesi’deki bir başka hareketlilik de insan akışına göre şekillenen kayıtdışı ticarete görülür. Caddenin iki tarafındaki seyyar satıcıların oluşturduğu ticaret biçimini, kendiliğinden oluşan yaşamsal aktiviteler olarak nitelendirilebilir. Bu durum kullanıcıların yoğun oldukları noktaları bildirir, kullanıcılara anında alternatif sunar ve etkileşim yaratır.



Şekil 4.16: Büyükdere Caddesi’ndeki seyyar satıcılar

4.3.3 Kağıthane ve çevresindeki değişimler

Kağıthane çevresindeki değişimler 1955’ten sonra başlamıştır. Bölgenin kuzey batısındaki Pırnala semtinde (Kemerburgaz yolu) üzerinde gelişmeler başlamıştır. 1953’te bir dernek kararıyla Çağlayan ve Hürriyet mahalleleri kurularak, 1934 yılında oluşan yangında evi yananlara dağıtılmıştır. Önce 45 haneyle başlayan yerleşme zamanla çoğalmış ve 1960 yılından önce İstanbul’da girilen geniş çaptaki, imar hareketlerinden çeşitli yol kamulaştırılmaları nedeni ile Gültepe, Harman-tepe, Çeliktepe ve Ortabayır semtlerinde İstanbul mesken ve planlama Genel Müdürlüğü tarafından halka yer verilmiş ve böylece bu mahallelerin nüvesi atılmıştır. Kağıthane Belediye sınırları içinde yerleşme merkezde başlamışsa da burada fazla gelişme göstermeden Çağlayan, Çeliktepe ve devamı olan Sanayi Mahallesi sırtlarında yoğun bir şekilde yerleşmeler başlamıştır. Kağıthane ilçesi bugün 19 mahalleden ibarettir (URL-71, 2009).

Kağıthane günümüzde Mia’nın bu bölgeye kaydırılmasıyla bir iş merkezi olmaya başlamıştır. Bu bakımdan Levent bölgesine yakınlığı önemli bir durum olarak ortaya çıkmaktadır.

1/25000 imar plan taslağına göre; Metro ile Beşiktaş ve Metris’e bağlanacak. Ayrıca Levent-Maslak metrosu Seyrantepe üzerinden ilçeye ulaşacak. Beşiktaş’tan başlayan

bir başka metro bağlantı hattı ise ilçeden Kazlıçeşme'ye yönelecek. İlçedeki nüfus yoğunluğunun azaltılması hedefleniyor. Depolama ve sanayiden dönüşecek alanlarda festival amaçlı tesislerin inşa edilecek. Kentsel dönüşüm projesi uygulanması zorunlu. İlçenin Büyükdere Caddesi'ne yakın olan kısımları ise merkezi iş alanına dönüştürülecek. Kentsel dönüşüm projesi İBB, Kağthane Belediyesi ve TOKİ tarafından uygulanacak. Sadabad'da mesire yeri düzenlemesi yapılacak. Cendere Vadisi projesi ile de yeşil alan düzenlemeleri yapılacak. İlçe sınırlarında bir de silikon vadisinin oluşturulması planlanacak (URL-72, 2009).

Bunun yanı sıra, bölgede önemli dönüşüm projeleri yapılmıştır. “Osmanlı döneminde İstanbul'da kurulan ilk enerji tesisi olan Silahtarağa Elektrik Santralı, İstanbul Bilgi Üniversitesi (BİLGİ) tarafından korunarak, santralistanbul adıyla bir kültür ve eğitim merkezine dönüştürülüyor. İstanbul'un en eski endüstri bölgesi olan Haliç'te kurulduğu 1911'den 1983'e dek kente elektrik sağlayan Silahtarağa Elektrik Santralı, benzersiz bir ulusal sınaî mirası niteliği taşıyor.

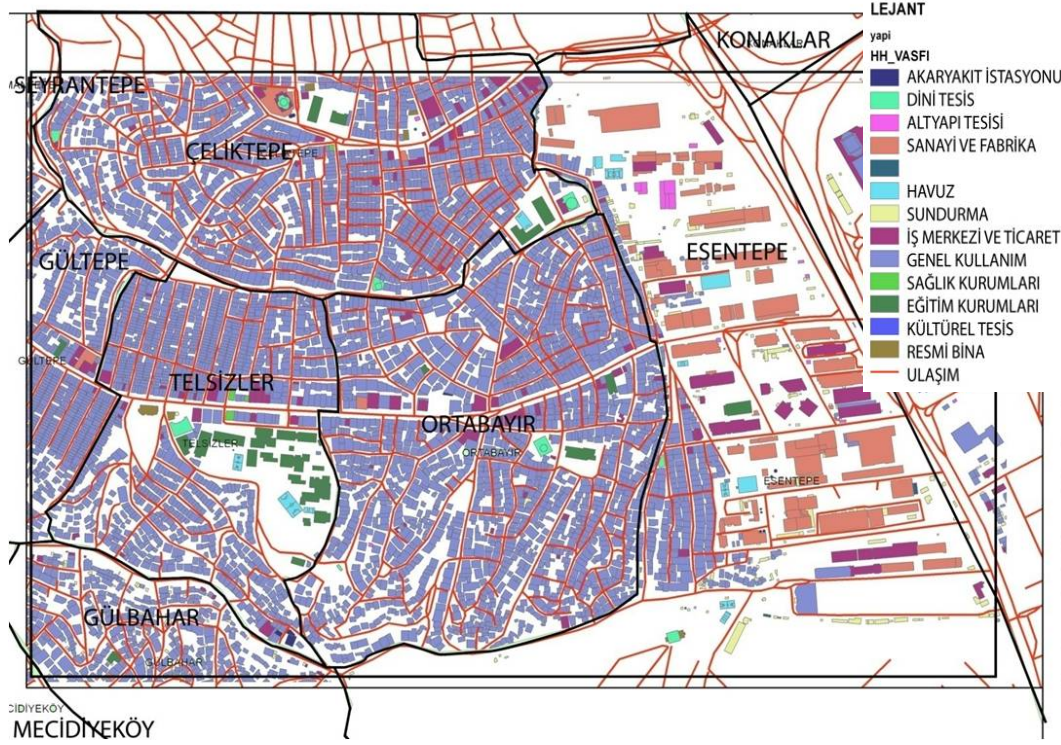
Feshane 1839 yılında Padişah Abdülmecit'in fermanıyla Osmanlı ordusunun fes ve aba ihtiyacını karşılamak amacıyla kuruldu. Türkiye'nin gerçek anlamda ilk tekstil sanayi kuruluşu olan Feshane, 1851 yılında Belçika'dan getirilerek monte edilen kolonlarla, çelik konstrüksiyon yapının dünyadaki ilk örneklerinden biri oldu.

Rahmi M. Koç Müzesi Lengerhane Binası'nda kuruldu. 1991 yılında alınan Lengerhane Binası'nın restorasyonu Garanti Koza firması tarafından yapıldı. Orijinal binaya camlı bir rampa ile geçilen yeraltı galerisi ilave edildi ve Aralık 1994'de açıldı. Müzenin ilk bölümünün süratle büyümesi ile 1996 yılında Haliç'in kıyısında, Lengerhane Binası'nın tam karşısında, bir harabe olarak duran Hasköy Tersanesi alındı. 14 terk edilmiş bina ve tarihi kızak orijinaline sadık kalınarak restore edildi, ve müzenin ikinci kısmı Temmuz 2001'de açıldı” (URL-73, 2009).

Miniatürk ile turist çekilen bu bölgede Haliç projeleriyle bir kültür merkezi olma potansiyelini barındırmaktadır.

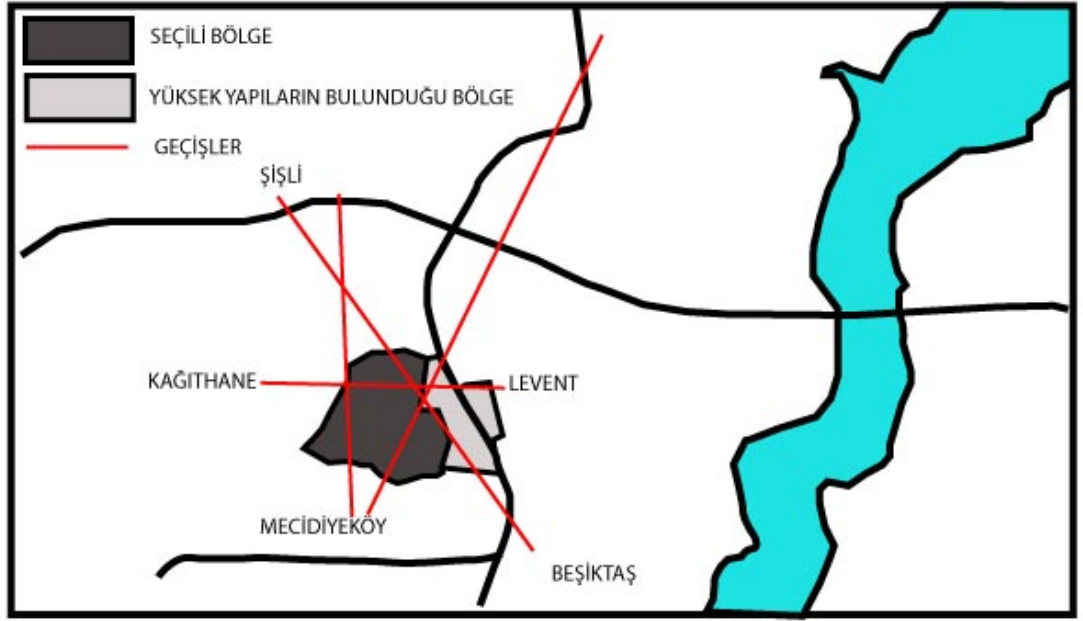
4.3.4 Çeliktepe, Ortabayır, Telsizler, Gülbahar, Gültepe ve Esentepe çevresindeki değişimler

Özelleşilen arazi olarak belirtilen alan şekilde gösterilmektedir.



Şekil 4.17: Bölgedeki yapılaşma durumu (IMP, 2008)

Özelleşilen arazi Esentepe, Çeliktepe, Ortabayır, Telsizler, Gülbahar ve Gültepe'yi içine alacak bir alanı kapsamaktadır. Bu alan Büyükdere Caddesi'ne bakan parsellerin arka kısmında kalan bölgeyi kapsar. Bu alan daha çok konut ve küçük ölçekli ticaretin bulunduğu bir alandır.



Şekil 4.18: Bölgenin merkeziyeti

Bölge bulunduğu konum bakımından bir geçiş noktası olma durumundadır. Özellikle çok yoğun olan Büyükdere Caddesi'nin yakın çevre ile olan geçişlerini sağlaması bakımından da önemlidir. Bu geçiş bölgesinde olması ve hızla gelişmekte olan Levent-Büyükdere iş merkezlerine yakınlığı nedeniyle büyük bir değişim potansiyeli barındıran bir bölgedir. Bu bölgedeki değişimleri tetikleyen daha çok Büyükdere Caddesi üzerinde yapılan dönüşüm projeleri ve yeni yapılaşmalar olmuştur. Levent'in iş merkezi kimliğiyle birlikte buna eklenilen küçük ofis birimleri, ozalit büroları, restoranlar çevresine yayılmıştır. Seçili bölgede de bu tip eklenmeler görülmektedir. Ayrıca küçük ölçekli ticaret, bölgedeki değişimle birlikte büyümüştür.

Bölgenin iş merkezleriyle birbirine dokunma durumu her zaman bir avantaj olmamaktadır. Alışveriş merkezlerinin bölgeye arkasını dönmesi, bu alanı bakımsız ve daha güvensiz bir yer haline getirmektedir. Metrocity'nin bakımsız yüzü bir çöp alanı haline dönüşmekte ve ayrıca yolun geniş kısmına yapılan uygunsuz parklar park yeri sıkıntısını göstermektedir. Bunun yanında Dereboyu caddesinde çok yoğun bir trafik bulunmaktadır. Bu yolla Kağıthane'den Metrocity'ye oradan da Kanyon arkasından Talatpaşa Cad. Gültepe ve 4. Levente bağlanması bakımından işlek bir yol olma özelliği göstermektedir. Tüm bunları da buranın gelişimine etki edecek ana aks olarak göz önünde bulundurmak gereklidir. Gelecek senaryoları için Kağıthane-Esentepe ve Levent'in birleşmesinde önemli bir rol oynaması muhtemeldir. Konut

ağırlıklı durumu nedeniyle normal koşullarda trafik yaratacak bir bölge olmamasına karşın, paralelindeki Büyükdere Caddesi'nin trafiği rahatlatıcı çözüm olarak kullanılması nedeniyle bölgede trafiğin yoğunluğu bölgedeki ilginç bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bunun yanı sıra Sanayi mahallesi, Çeliktepe ve Ortabayır alanlarında yetersiz park alanları ve sıkışmış yerleşim örtüsünden ötürü meydana gelen bahçesiz-yeşil alansız mekanlar kullanıcıları kaldırımlarda ve asfalt yollarda sandalye atıp, kişisel mekanlarını yaratma şeklinde çözümlemelere itiyor.

Başka bir değişim de emlak fiyatlarında olmuştur. Bu alanlardaki kiralar Metrocity ve Kanyon'a yakınlıkları nedeniyle artmış ve bu da bölgedeki rantı arttırmıştır. Bu arada kalma durumu, "kanyon manzaralı kiralık emlak" şeklinde kendini göstermiştir.

Bu çok katlı bina kullanıcılarının bölge halkıyla hiçbir ilişkisi yoktur. Büyükdere Caddesi üzerindeki gökdelenlerin kullanıcı kitlesi bu bölgeyi daha çok bir geçiş alanı, trafikten kaçış bölgesi olarak kullanmakta, onun dışında bir etkileşime girmemektedir.



Şekil 4.19: Bölgenin mevcut durumu

Seçilen Çeliktepe, Ortabayır, Telsizler, Gülbahar, Gültepe ve Esentepe Bölgeleri'nin önemi çevresindeki büyük merkezlerle olan ilişkisinden kaynaklanmaktadır. Merkez ile alt merkez sınırının oluştuğu bu bölgelerdeki değişim kolayca rantlardaki değişimlerden gözlemlenmektedir. Dubai Towers projesiyle Çeliktepe'deki emlak fiyatlarında meydana gelen değişim ya da Kanyon ve Metrocity'ye yakınlığı referans vererek kiralari arttıran Gültepe Bölgesi bu duruma örnek olarak verilebilir (URL-74, 2009; URL-75, 2009). Bu bölgeler önceleri içine kapalı mahalle birimleri şeklinde iken, gerek Büyükdere Caddesi üzerindeki projelerle, gerekse Kağıthane'de planlanan yeni yatırımlarla çevreye açılmaya başlamıştır. Bunu da en iyi Talatpaşa Caddesi üzerindeki iş merkezlerinin çeşitliliğinin ve kalitesinin artması ile görebiliriz. Önceleri sanayi bölgesi ve ona hizmet eden alanlar olan seçili bölgenin

artık ofis ve iş merkezlerine hizmet etme durumu baskındır. Ayrıca metroya yakınlığının sağladığı kolay ulaşım da bölgenin değerini arttırmaktadır.

4.4 Çeliktepe, Ortabayır, Telsizler, Gülbahar, Gültepe ve Esentepe

Bölgesinin Seçilme Nedenleri

Çalışma alanı olarak Çeliktepe ve Ortabayır'ın seçilmesinin nedenlerini şu şekilde açıklayabiliriz:

- Artık günümüzde bölgesel planlamanın bir şekli olan kentsel dönüşüm için potansiyel oluşturan bir konumda oluşu.
- İş ve finans merkezi olan Levent'in giderek baskınlaşan kimliğinin çevredeki dönüşümü şekillendirmesi ve bölgedeki mevcut durumla etkileşiminin analiz edilmesi.
- Şişli'den başlayan Büyükdere Caddesi boyunca yeni bir dil olarak beliren yüksek yapılaşmanın oluşturmaya başladığı ve Maslak'a kadar uzanan bir set gibi gelişimini devam ettireceği varsayımı ile oluşan sınırın yakın çevresi ile durumunun irdelenmesi.
- Nispeten eski merkezler olan Levent, Şişli, Mecidiyeköy ile yeni merkezler olması planlanan Kağıthane, Seyrantepe bölgelerinin arasında kalışının meydana getireceği gerilimin bölgeyi hangi yönde geliştireceği sorusunu sorma açısından çok uygun bir bölge oluşu.
- Tarihsel süreç bakımından, küçük ve orta ölçekli sanayi ve konutlaşmanın bulunduğu, ardından ticarete yönelen bölgenin halen daha değişime devam ediyor oluşu.
- Büyükdere Caddesinin 2 yakası arası kamusal alanlar için sokak kotu-metro kotu gibi farklı kotlarda potansiyel alanların ortaya çıkması.
- Bölgedeki kültür, sanat, spor gibi aktivitelerin eksikliği.
- Yoğun konut dokusu.
- Çevreyollarıyla olan bağlantısı sebebiyle havaalanı ve asya yakasına kolay ulaşım sağlamaktadır bu da uluslararası ağ sisteminin bir parçası olma durumunu desteklemektedir.

Tüm bu etmenler bölgedeki mevcut ancak farkedilmeyen potansiyelleri göstermektedir.

4.5 Seçilen Bölge İle İlgili Spekülatif Önergeler

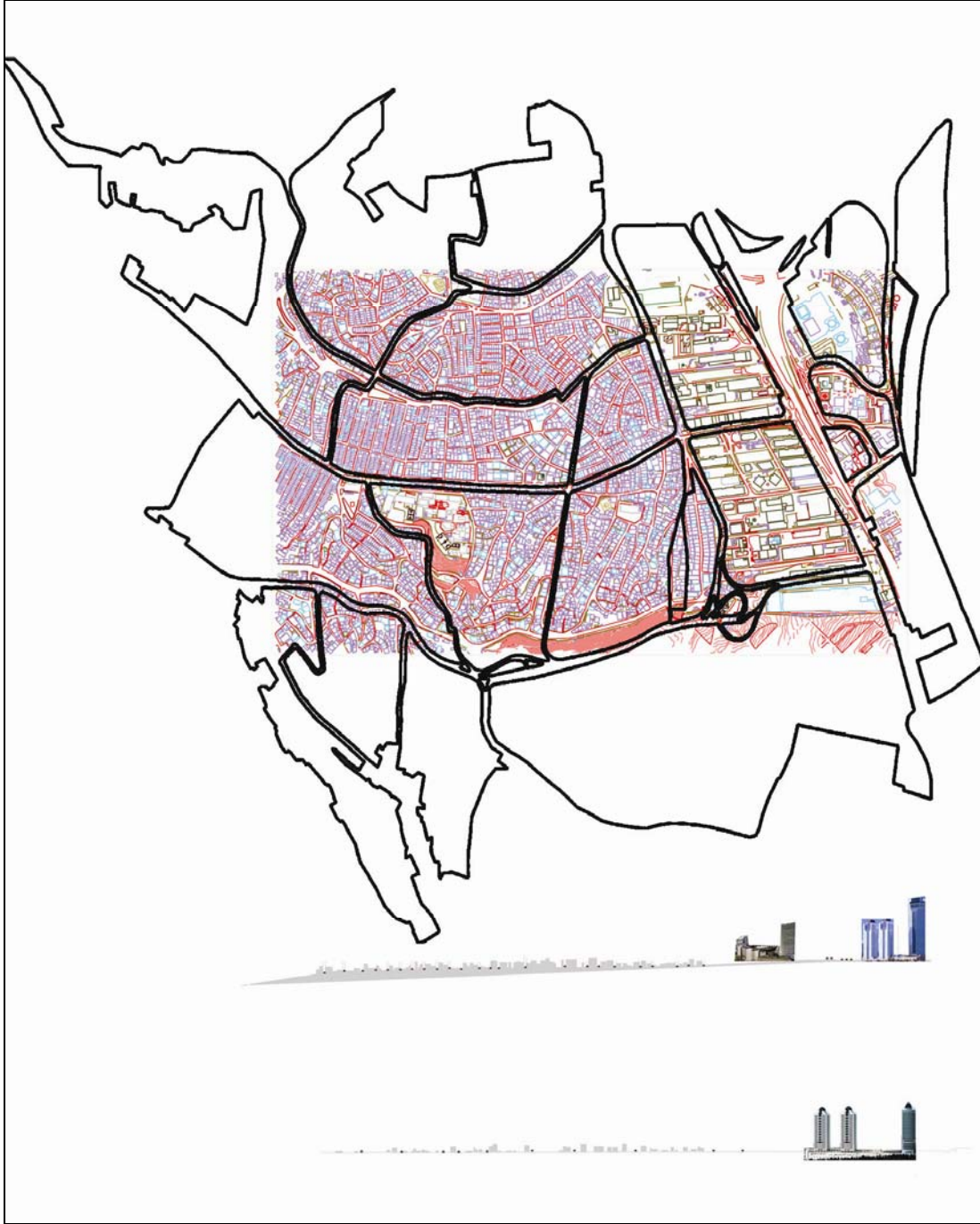
Seçilen bölge için önerme yapılması bölge çevresindeki dönüşüm projelerinin bir sonucu olarak meydana gelmektedir. Bölgedeki üst ölçekli projelerle, örneğin; metronun gelişi, Maslak bölgesinin yoğunlaşmasıyla, ikinci köprü ve yapılacak üçüncü köprü ile Büyükdere Caddesi'nin öneminin artması seçilen bölgede dönüşümleri zorunlu hale getirmiştir. Bu üst ölçekteki değişiklikler, Büyükdere Caddesi ve çevresindeki dönüşümleri getirmiştir. Bu dönüşümlerin etkileri de seçilen alan üzerinde kendiliğinden gerçekleşmektedir. Bu dönüşümlerle alakalı olarak yapılan spekülasyonlar ekolojik, politik, yaşam şekline dayanarak ayrılmaktadır. Kentsel sürdürülebilirlik ve ekoloji bilincinin artırılması artık metropoller için gözardı edilemeyen konular haline gelmesiyle birlikte yakın zamanda tüm projelerin bu konuda uyması gerekli yükümlülükleri olacaktır. En çok da yeşil dokunun korunması ya da yeniden kazandırılması konusunda önemli adımlar atılmaktadır. Günümüzde bu konu ile ilgili olarak en çok karşılaştığımız durum yeşil çatı yapımının artması olmuştur.

Bir diğer dayanak olarak politik ve üst ölçekli kararları ele alabiliriz. Öktem'in de belirttiği gibi 1950 ve 1960'larda Zincirlikuyu Levent hattında meydana gelen sanayileşme, Maslak ve Ayazağı'na 1960-1970'lerde görülmüştür (Öktem B; Kurtuluş, 2005). Bu da, belirtilen hattın ötelenerek ilerlediği manasına gelmektedir. Bu öteleme hareketiyle kuzeye doğru bir yayılma söz konusudur.

Seçilen alan; dönüşüm projeleri arasında kalan bir bölgeyi teşkil etmekte ve merkezlerle alt merkezler arasında oluşan gerilimin görülebildiği bir örnektir. Bu nedenle bu alanda birtakım farklılaşmaların meydana geleceği açıktır. Metropol kendiliğinden oluşum özelliğini barındırdığı için, bu alanda kesin yargılara varmak mümkün değildir. Ancak bölgedeki ihtiyaçları göz önünde bulundurarak ve bölgenin eğilimi tespit edilerek kendiliğinden oluşumu planlı hale getirebilmek gereklidir. Bu da açık uçlu planlama ile sağlanabilmektedir. Seçilen alanın çevresinde 2 baskın karakter söz konusudur. İlki Levent Bölgesi, diğeri de Kağıthane Bölgesi'dir. Levent Bölgesi, dünyada söz sahibi bir iş merkezi olma stratejisiyle Büyükdere Caddesi üzerinde yayılmakta ve bahçeli villa tipi konutlaşma durumunu da korumaktadır.

Kağıthane Bölgesi ise, Silikon Vadisi olarak planlanmakta ve yeni konut, ofis ve alışveriş merkezi gibi projelerle yeniden yapılandırılmaktadır.

Bunun yanında bölgedeki yeşil alanların ve kamusal alanların bir incelemesi yapıldığında, en büyük yeşil alanı kaplayan Zincirlikuyu Mezarlığı olmakta, seçilen arazide mevcut park, spor alanları ve yeşil alanların yanısıra altyapı ve servis ihtiyacı karşılanmamaktadır. Bu verileri birleştirerek, bölgede birtakım dönüşümler öngörülebilir. Buradaki dikkat edilmesi gereken nokta, öngörülerin açık uçlu bırakılarak kent kullanıcılarının onu en iyi kullanabildiği şekilde doldurmasını sağlamaktır. Bu bölgenin kendi haline gelişiminin teşviki değil, aksine bölge potansiyellerinin üzerinden yürütülecek esnek planlamanın uygulanmasıdır. Farklılaşmanın en çok görüldüğü bölgelerden biri olan bu alanın bu sürekli değişim potansiyeli üzerinden giderek, kent kullanıcılarının da katılımının sağlandığı çözümler üretilmelidir.



Şekil 4.20: Bölgenin Mevcut Durumu ve Dönüşüm Alanının Superpose Edilmesi

Yapılan tüm önermelerde ekolojik ayak izinin minimize edilmesi için; fotovoltaik paneller, ısı ve elektrik entegreli sistemler, belirli bölgelerde rüzgar tribünleri öngörülmektedir.

4.5.1 Öneri 1: Bölgenin yeşil bant olması

Bölüm 4.3.2’de anlatılan bölgenin karakteristik bir özelliği olarak geçirimsiz arayüzlerden oluşma durumunun vurgulanması ve bölgede eksikliği önemle hissedilen yeşil alanların oluşturulması öngörülerek, üçüncül bir arayüz oluşturularak bu arayüzün yeşil bant şeklinde oluşturulması önerilmektedir. Bu yeşil bant hem kuzey güney doğrultusunda uzanan bir hat oluşturup; kuzey güney doğrultusunda eskiden var olan sonradan kentleşmeyle tahribata uğramış yeşil dokunun sürekliliği devam ettirebilir, hem de yer yer birincil ve ikincil arayüzü keserek Levent bölgesi ile Çeliktepe, Ortabayır, Telsizler, Gülbahar, Gültepe ve Esentepe arasındaki arayüzün kopardığı ilişkinin yeniden kurulmasını sağlar.

Metro ile birlikte bölgede oluşmaya başlayan bir yeraltı kullanımı, üzerine gelen alışveriş merkezinin bağlantısıyla kuvvetlenmiş ancak oradan ileriye gidememiştir. Bu öngörü ile bölgenin metro ile başlayan yeraltı yaşamının hareketlendirilmesi, yeşil bandın kimi zaman yeri delip geçmesi ve aslında yerlatında da kaliteli mekanların yaratılması planlanmaktadır. Bunun yanı sıra yerüstünde de üst kotlar yaratarak, Büyükdere Caddesi’nin iki tarafının birbirine bağlanması öngörülmektedir. Bu tip bağlantı örneklerini Hong Kong ve Londra’da görebiliriz (Şekil:2.37 ve Şekil:3.1). Yerin alt ve üst kotlarını kullanarak, ayrışan iki bölgeyi farklı bir şekilde birleştiren bu bantın yaratacağı kamusal etkileşimin; o bölgede başlayan ama kesilen ilişkiyi tekrar kuracağı öngörülmektedir.

Bu bölge için öngörülen yeşil hat kapsamında; parklar, yürüyüş alanları, ormanlık bölge, ekolojik tarım alanı ve spor kompleksi yer almaktadır (Şekil.4.22). Seçili alan ve çevresi düşünüldüğünde büyük ölçekli oluşumlar, Zincirlikuyu Mezarlığı, gökdelenler, yapım aşamasındaki Seyrantepe’deki stadyum ve Maslak tarafındaki ormanlık alanlar olarak gösterilebilir. Zincirlikuyu Mezarlığı, kuzey ile güney arasındaki seçilen bölge çevresinde bulunan en büyük yeşil iz olarak göze çarpar. Seyrantepe stadyumu ise, Mecidiyeköy’deki ileride yıkılacak olan Ali Sami Yen Stadyumu’nun alternetifi olarak yapılması planlanmaktadır. Böylece bölgedeki tek ve büyük çaplı stadyum kompleksi olacaktır. Bu nedenle önerilen yeşil hattın da bu bölgedeki büyük ölçekli bir oluşum olarak gerçekleştirilmesi ve içinde spor merkezlerinin bulunduğu Aslantepe Stadı ile başlayacak ulusal ve uluslararası organizasyonların düzenleneceği bir olimpiyat alanı olarak düşünülmesi mümkündür. Spor merkezlerinin yer kotu ve yer altı ile birleştirilmesi, bunları kaplayan üst

örtünün ise ekolojik tarım ve ağaçlandırma alanı olarak kullanılması, kent kullanıcılarına yönelik açık alanları oluşturması düşünülmektedir. Bölgede eksik olan park ve yürüyüş alanlarının bölgeye kazandırılması açısından bu yeşil bant önem taşımaktadır. Hem İstanbul'un azalan yeşil dokusunu kuvvetlendirecek hem de parklar ve yürüyüş alanları ile bölge halkının ihtiyacı olan doğal yaşamı kent merkezinde sunacaktır.

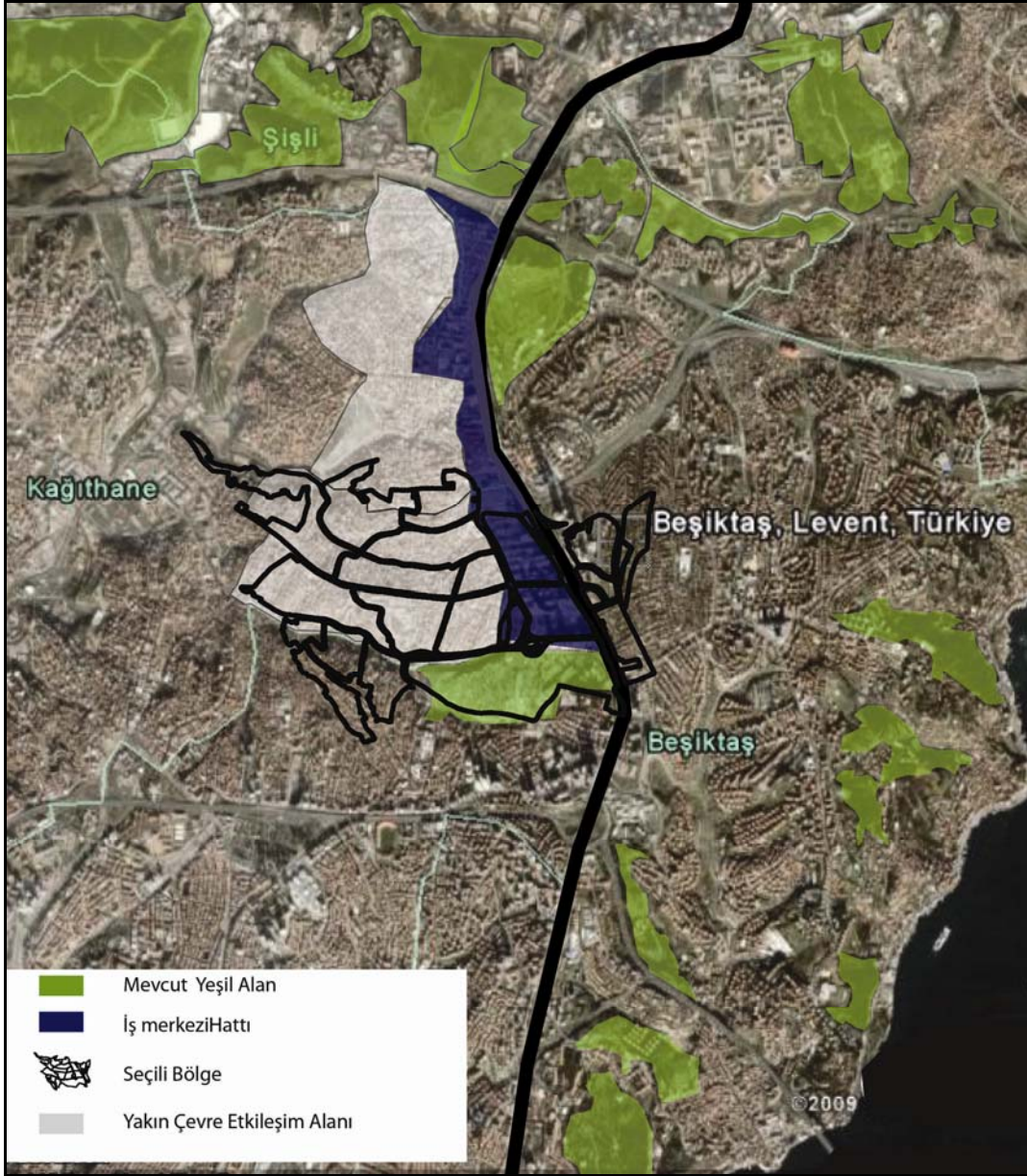
Ekolojik tasarımların ve sürdürülebilirlik bilincinin giderek önem kazandığı günümüzde tüm dünyada “doğal yaşama dönme” yani doğal tüketme ve tüketilenin geri dönüştürülmesi hedeflenmektedir. Ülkemizde de ekolojik pazarlarla başlayan bu doğala yönelim henüz sadece bu kadarla sınırlı kalmaktadır. Oysaki geleceğin metropollerinin artık sadece tüketici kentler olarak kalması düşünülemez. Bu nedenle eskiden olması bile düşünülmeyen tarımın metropollere girişi gelişen teknolojik imkanlarla birlikte sağlanabilmektedir. Tüketim kentlerinden üretim kentlerine doğru bu geçişte ekolojik tarım önemli rol oynamaktadır. Kentlerde yapılan ekolojik tarımla, kentler kendi yiyeceklerini üretecekler. Bu sayede dışarıdan getirilen yiyecekler için harcanan enerji ve iş gücü minimize edilebilecektir. Lokal üretimle taşıma minimize edilecek, taze ve yerel yiyeceklere yönelim sağlanabilecektir. Günümüzde ‘slow food’ akımıyla yemek yemeklerin yerel malzemelerle pişirilerek geleneksel yemek kültürünün korunması, insan sağlığının korunması, mevsiminde ve doğal şartlarda yetişmiş sebze, meyve, tahıl satışı, ekolojik tarım yapan çiftliklerin geliştirilmesi hedeflenir (URL-76, 2009). Bu durumun da gösterdiği gibi, artık insanlar yerel üretimlere yönelmektedir. Bu durum kentlerde tarıma geçiş süreci için bir ilk adım olarak düşünülebilir. Bu konuyla ilgili aktivistlerin de çalışmaları olmaktadır. Örneğin, Los Angeles'ta aktivist bir sanatçının, kent yönetimi ve diğer sosyal yardım kuruluşlarının desteğini alarak kentte işlevini kaybetmiş bir alanda başlattığı tarımsal alan, kamusal alan örneği olması bakımından önemlidir. Seçilen yer olarak, Los Angeles Nehrindeki bankaların karşısındaki bölgedir. Bölge eğimli tepeleri ve nehrin taşkınlarında suyun gidebileceği bir alan olması bakımından tarım için uygundur. Bölgenin tarihsel sürecinde, 20. yüzyılda bölgenin büyümesini karşılayacak yeni alanlar oluşturmak için nehrin dibi taşla doldurulduğunda, tarım alanı Güney Pasifik Firmasının tren yolu sahası olarak, yeni Chinatown ve doğu LA'ı merkeze bağlayan köprülerin yakınında konumlanmıştır. 2001'de büyük endüstriyel gelişim alanı olarak düşünülen bu alan aktivist ve kent kullanıcılarının çabalarıyla

Kaliforniya Eyalet Parkına dönüştürülen bu alanda; canlı bir sanat ürünü olarak da mısır tarlası oluşturuldu. 2010'da tamamlanacak parkta, doğal açık alanlar, rekreasyon alanları, kültürel aktivite alanları ve açık bahçe alanları olması planlanmaktadır (URL-77, 2009). Seçilen bölgede, İstanbul'un merkezinde oluşturulacak ekolojik tarım ile üretim gerçekleştirilerek, üretimin kent merkezinde oluşturulması hedeflenmektedir.

Yüksek bilince sahip olması beklenen günümüz metropollerinin, kendi üretimini kendisinin yapması ve kendi kendine yetebilen bir oluşuma dönüşmesi beklenmektedir. Kendi üretimini yapan, kaynaklarını koruyan, enerji ve atık madde dönüşümünü sağlayan metropoller sürdürülebilir kentler haline gelmektedirler. Sürdürülebilirlik açısından çok önemli olan karbon salınımını kontrol altına almaya yönelik önerilen yeşil bant, aynı zamanda hareketli bir yeryüzü tabakası şeklinde de düşünülebilir. Bu konuda LEED'in yeşil yapı değerlendirme sistemi, yeşil binaların soyut ve somut getirilerinin binaların yaşam döngüsündeki ekonomik, çevresel ve sosyal faydalar şeklinde olduğunu belirtir (LEED, 2009). Bu durumda öngörülen yeşil hat sadece ekolojiye katkıda bulunan yeşillendirilmiş alanlar değil, spor, rekreasyon gibi fonksiyonları da barındırarak sosyal gelişime de katkıda bulunan bir sistemdir. Ayrıca ormanlık alanlar, parklar için öngörülen onları oluşturup, sahihsiz bırakmak yerine çevredeki kent kullanıcılarını sürekli olarak çeken bir bölge haline getirmektir. Örneğin; David Burns Matias Viegner ve Austin Young'ın projesi; Los Angeles'ta kullanılmayan alanları meyve parkları haline getirip tüm kent kullanıcılarının vakit geçirip sosyalleşebileceği ve ücretsiz meyveleri yiyebileceği, ve tüm kent kullanıcılarına kentte kamusal bitkilendirmeyi, ağaçlandırmayı teşvik ettikleri bir projedir. Ürettikleri meyve haritalarıyla kentin hangi noktasında hangi meyveyi yiyebileceğinizi görebilirsiniz. Hem kamusalığa katkısı hem de normalde hiç faydalanılmayan kentteki ağaçların ürünlerini değerlendirmek açısından başarılı bir örnektir (URL-78, 2009). Benzer bir proje ile Levent, Etiler, Maslak, Beşiktaş, Şişli ve Kağıthane'de yaşayan kent kullanıcıların seçili bölgede toplanarak, sosyalleşmeleri hedeflenmektedir.

Bölgede 2 aşamalı bir gelişim öngörülmektedir. İlk aşamada (Şekil:4.20) seçili bölge ve etkileşim alanı olarak da beyaz ile gösterilen bölgenin yeşil dokuya katılması öngörülmürken; Metrocity-Kanyon ile başlayan çoklu kullanımlı yapıların da hat boyunca devam etmeye başlamasından destek olarak mavi ile gösterilen bölgenin

çoklu kullanımlı iş merkezi alanı olacağı öngörülmektedir. Seçili bölge ile kuzeyinin birleşimi tamamlandıktan sonra gene Büyükdere Caddesi hattı boyunca bu sefer güneye doğru bir gelişim öngörülmektedir.



Şekil 4.21: Öneri 1: Bölgenin mevcut durumu ve ilk aşamadaki gelişim



Şekil 4.22: Öneri 1: Seçilen Bölge için öngörülen dönüşüm

4.5.2 Öneri 2: Bölgenin tümüyle çok fonksiyonlu kullanımlara dönüşümü

Seçilen alanın Levent ve Kağıthane gibi gelişmiş ve gelişmekte olan iş merkezlerinin arasında kalıyor olması bölgedeki değişimin bir habercisidir (Bknz: Bölüm 4.3). Bu dönüşümün yönü için düşünülebilecek en gerçekçi öngörü bu “merkez olma” durumunun kuvvetlendirilip desteklenmesi şeklinde olabilir.

Bölge ve çevresi incelendiğinde Levent tarafında yapılan bahçeli villaları, bahçeli gökdelenler izlemiştir. Ancak bu bahçelerin kamusal alana katılımları sağlanmadığından, bahçeli villa konseptinin ölçek olarak büyütülmüş hale getirildiği söylenebilir. Büyükdere Caddesi’nin diğer tarafında ise yüksek yapıların dar ve sıkışık parsellerde konumlandığını görüyoruz. Levent tarafındaki büyük parselli

yapılaşma bu tarafta küçük parselli yapılaşmaya bırakmıştır. Çeliktepe, Ortabayır, Telsizler, Gülbahar, Gültepe ve Esentepe’de mevcut yerleşimin konut ağırlıklı olması nedeniyle küçük parselleme sistemine dayalı bir yerleşim bulunmaktadır. Bu da süregelen yapılaşmanın sürekliliğini bozmaktadır.

Öneride (Şekil:4.23) küçük ve dağınık şekilde bulunan parseller birleştirilerek, büyük mekanlar haline getirilmesi planlanmaktadır. Bu şekilde hem nitelikli mekan oluşturulması sağlanacak hem de süregelen büyük ölçekli durum devam ettirilebilecektir. Önerilen bir kongre merkezi ile doğu-batı hattında bir birleşimin gerçekleştirilmesi söz konusudur. Gerek Levent ile Kağıthane’yi birbirine bağlaması açısından, gerekse bölgedeki eksikliği tamamlaması bakımından seçili alanın bir kongre ve kültür merkezi haline getirilmesi düşünülmektedir.

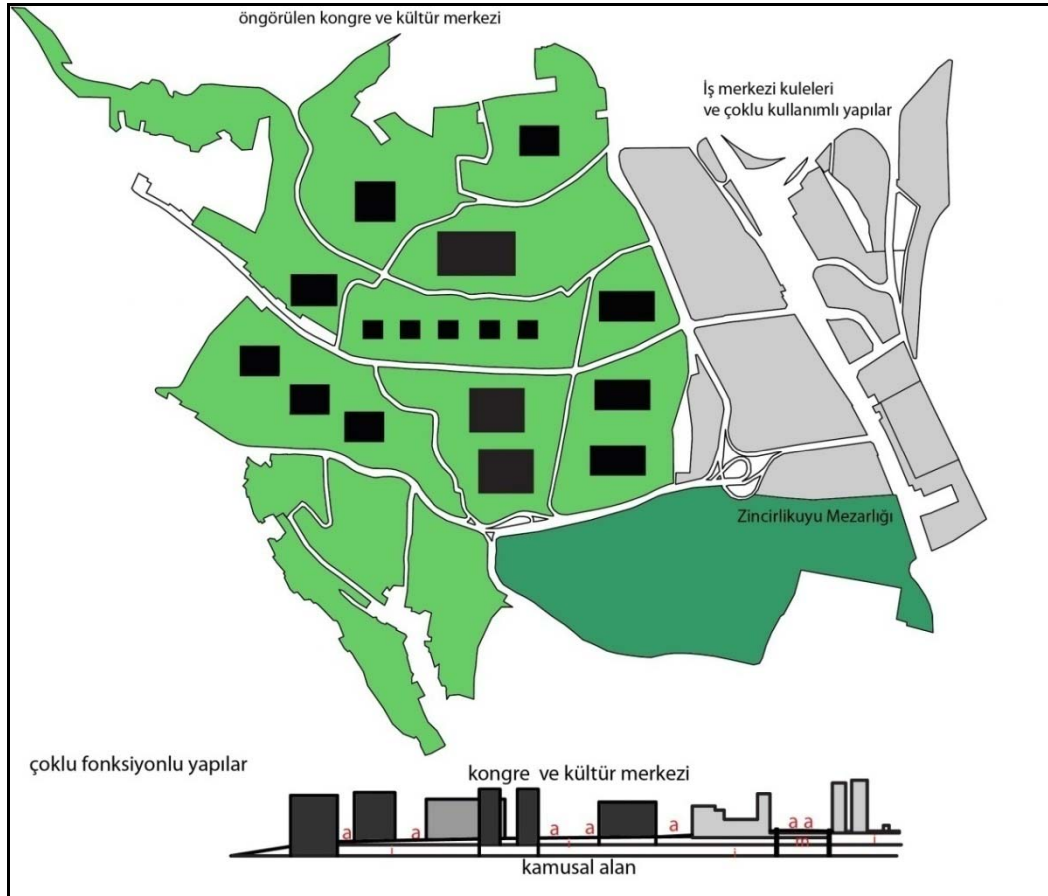
Bölgenin gelişimi incelendiğinde, yeni yapılaşmanın getirdiği fonksiyonları; konut, ofis, AVM ve otel olarak sıralayabiliriz. Yakın çevrede de sosyal ve kültürel donatının olmayışı, bölgedeki kültürel anlamdaki bir eksikliği göstermektedir. Oysa, bu bölgenin uluslararası ölçekte adını duyurabilmesi için artık farklılaşan dünyaya farklı perspektifler sunması gerekmektedir. Bu bağlamda, bu bölgenin bir kültür ve kongre merkezi haline gelmesi, aslında birer iş merkezi olan Levent ve Kağıthane bölgeleri arasındaki geçişi tamamlayacaktır. Burada yapılacak bir kültür ve kongre merkezi hem bölge kullanıcılarına ve yakın çevredeki (Levent, Etiler, Mecidiyeköy, Şişli, Maslak, Kağıthane) kullanıcıları bölgeye çekecek böylece gündüz yoğunluklu kullanım gece de devam ettirilebilecektir.

Burada öngörülen kültür ve kongre merkeziyle önceki bölümlerde bahsedilen bölgedeki çoklu kullanımlı yapıların oluşturduğu kompakt ve kendine yeten kullanımı bölgesel ölçeğe taşımak mümkün olabilecektir. Uluslararası ağın bir parçası olarak buraya gelen kullanıcılar için hem havaalanı ile olan kolay ulaşım ilişkisi, hem otel gibi fonksiyonlarla kalacak yer ihtiyacına cevap veriyor oluşu hem de kongre ve kültür merkeziyle bölgenin sosyal dokusunu canlandığından; esas finans merkezi fonksiyonuyla tamamlayıcı bir özellik göstereceği düşünülebilir. Bu şekilde kendi kendine yetebilen, uluslararası ölçekte bir paket sunarak küresel yarışta bir İstanbul’u temsil edebilir.

Kongre ve kültür merkezinin sadece kongreler ve sergiler süresince değil, sürekli bir kullanılan bir alan olması için rekreasyon alanları ve sanat galerileri ile bölgenin

desteklenmesi öngörülmektedir. Öngörülen durum Londra'nın Thames Nehri çevresindeki modern sanatlar müzesi, tasarım müzesi gibi eklemlenmelerle Londra'yı uluslararası ölçekte kültür merkezi haline dönüştüren oluşuma benzemektedir.

ABD'de yeni kentleşme ya da akıllı büyüme şeklinde ifade edilen ve mekanın akıllı kullanımı ile ilişkilendirilen kentleşme anlayışı oluşmuştur. Buna göre; "yeni alanlarda ve yeniden geliştirilen kent merkezlerinde bütünleşik, karma kullanım alanları" yaratılmıştır. Yoğun tasarımı birlikte "ekonomik açıdan tutarlı ve açık alanlarla doğal kaynakları koruyan bir gelişme, kapsamlı, bütüncül ve bölgesel arazi kullanımının planlanması, kent saçaklarında, karışık arazi kullanımını bütünleştiren, açık alanları koruyan ulaşım seçenekleri sağlayan gelişmeler" şeklinde belirtilir (Thorns, D. C., 2004). Öngörülen durum da bu bağlamda bir akıllı büyüme örneği teşkil etmektedir.



Şekil 4.23: Öneri 2: Kongre ve Kültür Merkezi Önerisi

4.5.3 Öneri 3: Bölgedeki konut sisteminin dönüşümü

Kağıthane ve Levent'in sürekli gelişen durumları konut stoğunu yetersiz hale getirmiştir. Kent kullanıcılarının işlerine ve çeşitli merkezlere yakın olma talebi nedeniyle seçilen bölge çok büyük önem taşımaktadır. Mecidiyeköy, Levent, Şişli ve Kağıthane ile komşu olma durumu buranın tercih edilen bir alan olmasını sağlamaktadır. Levent ve Kağıthane'nin de iş merkezi olma durumları bölgedeki konut stoğu ihtiyacını arttırmaktadır.

Bu öngörüde, değişen kullanıcı porfiline cevap verebilecek, hem kişisel alanları koruyan hem de kamusal alanları çoğaltan bir konut sistemi oluşturulması öngörülmektedir. Kamusal mekanların , günümüzdeki gibi sadece bina giriş kotunda bırakmayıp, farklı kotlara yayarak çeşitlendirilmesi öngörülmektedir. Metronun oluşturduğu yer altı kamusal alanını genişleterek o kotta bir yaşam sağlamak ve bu şekilde araçlardan arındırılmış bir mekan elde etmek mümkündür. Farklı kotlardan ulaşılabilen kamusal mekanlar barındırdıkları informal etkinliklerle sosyal deneyimler yaratılabilir. (kültürel etkinlikler mesela; barcelona-La Rambla örneği) Mevcut kent planlaması ve mimarlık çoğu zaman kentin dinamizmine cevap verememektedir. Kent; kontrolün ilüzyonundan kendisini ayıracak, bilemediği ya da tanımlayamadığına cevap vermek ister (URL-79, 2009).

Kentin kendi oluşumlarına cevap verebilecek mekanlar yaratılarak kentsel çeşitlilik sağlanabilir. Bu durum aslında metronun oluşturduğu kamusal mekanda başlamıştır. Sokak sanatçıları metro girişi- Metrocity girişi ve metro çıkışının keşişiminde bulunup sanatlarını icra etmektedirler.

Bölge için öngörülen konut sisteminde oluşturulacak bir değişikliktir. Konut sistemleri açısından incelendiğinde, öngörülen sistemi bir plug-in sistemi olarak düşünebiliriz. Düşünülen plug in sistemiyle boş mekanların kiralanıp, satılabildiği ortak mekanların kullanımına önem verilen bir sistem düşünülmektedir. Hem yeraltında hem de yer üstüde uyuma birimlerinin bulunduğu ve kullanıcının tercihinine göre seçebildiği bu alanlar aradaki kamusal mekanlarla birbirine bağlanmaktadır. Mevcut durumda bölgede yeraltı ulaşımı ve yeraltı alışverişi ile başlayan yeraltında kentleşme bu öngörüyle geliştirilmektedir.

Burada esas hedeflenenlerden biri de, enerji tüketimini en aza indirmektir. Bu amaçla ortak kullanım mekanlarındaki mahremiyeti en aza indirip herkesin kullanımına

açmak önerilmektedir. Uyuma birimlerinde ışığa az ihtiyaç olması nedeniyle yer kotu altına alınarak burada konumlanması, diğer aktivitelerde doğal ışığın kullanılması hedeflenmektedir. Daha geleneksel aileler içinse yer üstü yaşamın sürdürülmesi önerilmektedir. Shanxi eyaletinde, 5 milyon insan yeraltı konutlarında yaşamaktadır ve yapılan bir araştırmada yerüstünde yaşayan çoğunluğa göre daha az miktarda sağlık sorunuyla karşılaşmıştır (Golany, S., Ojima, T., 1996).

Önerilen plug-in sisteminde kiralanabilir mekanlar ve karşılayabilecekleri ihtiyaçlar belirtilmiştir. Örneğin, kiraladığım bir mekanda hem ütü yapıp tv izlenebilirken, başka bir mekanda parti verebilir, bir başkasında iş toplantıları yapılabilir. İşlevlerin ayrışması temel ilkesine dayanan bu sistemi bir bütün olarak düşünmek gereklidir. Farklılaşan işlev gruplarının bir arada olmasıyla çoklu sistemlerin yaratılması amaçlanmıştır. İstenildiğinde bu kiralanen mekanlar kullanıcının isteğine göre paylaşımına açık olacaktır. Bu hem sosyal etkileşimleri arttıracaktır, hem de mahremiyeti kullanıcının istediği düzeyde tutacaktır. Bu bakımdan yaka birimleri mahrem yerler, çamaşırhane, mutfak, tv birimi, kafeler vb. kamusal mekanları oluşturmaktadır.

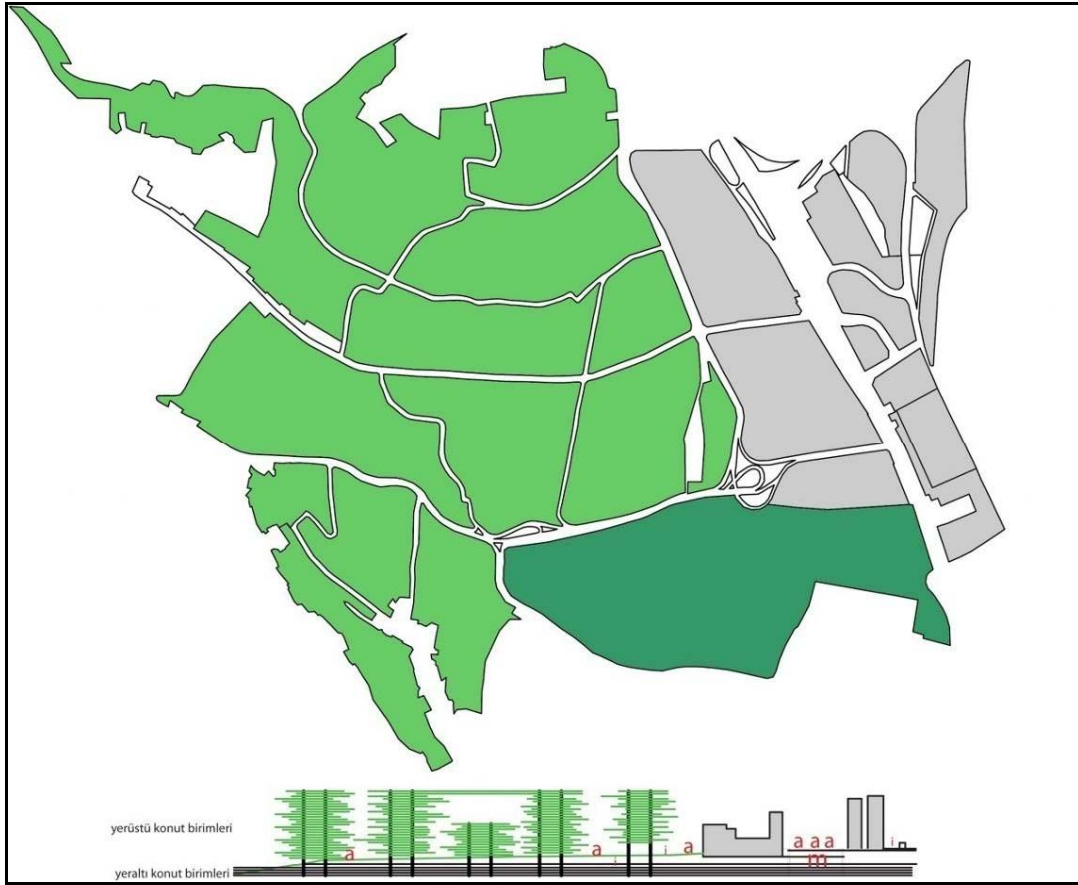
Seçilen bölge bu yeni sistemin uygulandığı yer olması bakımından da önem taşımaktadır. Seçilen bölge süreç açısından incelendiğinde, sürekli bir değişim gözlenmektedir. Gecekondu ile başlayan süreç imkanların iyileşmesi ile apartmanlaşma ile devam etmiştir. Etkileşimin tam da ortasında kalan bu alan sürekli değişmiştir. Bu nedenle bu yeni sistemin kolay kabul görebileceği bölge olarak nitelendirmek yanlış olmaz.

Silikon vadisi olarak düşünülen Kağıthane ile finans merkezi Levent arasında kalan seçilmiş bölge için bu iki alanı birleştiren ulaşım sisteminin düzenlenmesi ve kalan bölgede küçük parsellerin birleştirilip daha büyük parseller haline getirilmesi ve esnek kullanımlı, bölgesel ölçeğe uyum sağlayan plug in tipi bir yapılaşmaya gidilmesi önerilmektedir.

Bu tasarımla birlikte aslında hepsi “bahçeli konut” şeklindeki gökdelenlerden oluşan bir yaşam şekli öngörülmüştür. Benzer örneklerini MVRD’nin 3D Garden ya da Emre Arolat Folkart projeleri ile gördüğümüz geleneksel çok katlı konutların teraslarını uzatarak ağaçlandırmak durumundan farklı olarak burada balkon kavramı biraz değiştirilerek yeşillendirilmiş yeryüzü tabakasının her kat kotunda yükseltilmiş

hali olarak düşünülebilir. Yani düşeyde yükseltilmiş bahçeli konut birimleri olarak düşünülebilir. Bu bahçeler sadece konut kullanıcılarına ait iken, kamusal alanlardaki bahçeler tüm kullanıcıların kullanımına açıktır.

Gene bu öngöründe de, araçlarla insanların kullandıkları mekanların ayrışması durumu söz konudur (Bknz: 4.5.1). Ayrıca ekolojik bağlamda esnek konut yapısına geçişle güneş alan bölgelerdeki kullanımların o duruma uygun düzenlenmesine olanak vermiştir. Aynı zamanda yeraltı yapılaşmasıyla ısı kayıpları azaltılabilmektedir.



Şekil 4.24: Öneri 3: Konut sisteminde dönüşüm

4.6 Bölümün Sonucu

Bu bölümde önceki bölümlerde sebeplerinin açıklanmış olduğu dönüşümün İstanbul'da belirli bir ölçek üzerindeki etkileri incelenerek, bölgedeki hareketin gelecekte ne tür dönüşümlere sebebiyet verebileceğine dair öngörülerde bulunulmuştur. Bu öngörüler doğrultusunda birden çok dinamik merkezin kesişiminde bulunan Çeliktepe, Ortabayır, Telsizler, Gülbahar, Gültepe ve Esentepe bölgesi seçilmiştir. 1950'lerden beri sürekli bir değişim içinde bulunan Levent bölgesi ve özellikle Büyükdere Caddesi'ndeki değişimlerin seçili bölge ile yakınlığı dönüşümü kaçınılmaz kılmaktadır. Bölgenin silikon vadisi olacak olan Kağıthane, konut ve iş merkezi gelişimi devam eden Maslak, stadyum pojesi ile değişimi yönlendirilmiş Şişli gibi merkezlerin alt merkezi halindeki seçili bölge; bunları birbirine bağlayan yapısıyla ve potansiyel ulaşım olanaklarıyla dönüşüme gebe dir. Ancak önemli olan bu dönüşümün nasıl yapıldığı ve sonuçta kenti nasıl etkilediğidir. Bölgenin baskın potansiyel durumlarına ve çevredeki gelecekle ilgili politikalara bağlı olarak yapılan 3 farklı spekülasyonla kentin nasıl farklı şekillerde dönüşebileceği ortaya konmuştur. İlk öneride İstanbul'un tahrip edilen yeşil dokusunun tekrar kent merkezine getirilerek kentin ekolojik dengesine yardımcı olabilecek bir yeşil bant sağlanması fikri vurgulanmıştır. İkinci öneride çevredeki finans merkezi olma atılımlarını destekleyecek aynı zamanda bölgenin ihtiyacı olan sosyal donatıları içeren bir kültür ve kongre merkezi önerilmektedir. Kağıthane-Levent ve Maslak-Şişli aksına hizmet verebilecek bir merkez oluşturulması önerilmiştir. Son olarak da bölgedeki sorunlu konut stoğunun, yenilenen teknoloji ve değişen yaşam tarzları göz önünde bulundurularak dönüştürülmesi öngörülmüştür. Bu öneriler, metropolün çok bileşenli yapısı göz önünde bulundurulduğunda rahatlıkla çoğaltılabilir. Buradaki bulgular kentte meydana gelen farklılaşmaların bir şekilde ortaya konmasına yöneliktir.

5. SONUÇ

Tarım dönemi ile başlayan yerleşik hayata geçişle birlikte kentleşme kavramı ortaya çıkmıştır. Kentleşme kavramının bir getirisi olan metropolleşme süreç içerisinde farklı tanımlamalarla karşımıza çıkmıştır. Önceleri pazar meydanı ve çevresi şeklinde tanımlanırken, ardından kentsel çapının km değeri şeklinde belirtilmiştir. Günümüzde ise zaman ve uzaklık algılarının yanıltıcı ve yetersiz olmasından ötürü, yoğun ve farklı etniklerin bulunduğu, etkileşimin dorukta olduğu, değişimin son hız gerçekleştirildiği bölgeler şeklinde tanımlanabilir. 1914'te Mario Chiattone modern metropolü, farklı kotlarda yükseltilmiş caddelerin oluşturduğu bir yer olarak görürken, Fritz Lang, 1926'da 'Metropolis' filminde, metropolü gökdelenlerin oluşturduğu bir kentsel alan olarak belirtir. Lang'ın filminden etkilenen Henri Sauvage, 1928'de içinde kentsel alanların, yaşama mekanlarının, eğlence merkezlerinin, ticari ve hizmet birimlerinin bulunduğu megastrüktürlerden oluşan hijyenik kentler önermektedir. 1931'de Hugh Ferriss, geleceğin metropolünde, binaların içinden geçen çok katmanlı otoyolların bulunacağından bahseder. Binadaki boşlukların otoyollara dönüştürülebileceğinden ve bunun gökdelenlerin süslemeleri olduğundan bahseder.

Metropolleşen tüm kentlerde bu farklı tanımlamalara rağmen benzerlikler görülmektedir. Tümünün nüfusu yoğundur ve heterojendir. Çok merkezlidir, düşeyde ve (veya) yatayda sürekli büyüme gösterir. Organizasyonel yapı fonksiyonel olarak iyi çözümlenmiştir. Metropoller, gayrimenkul yatırımlarının sürekli devam ettiği kentlerdir ve bu da bir taraftan rant kavgalarını arttırmıştır. Metropollerin en önemli özellikleri değişken ve gelişime açık olmalarıdır. Bilgi, mal ve insan akışının en hat safhada olduğu noktalar olan bu kentlerde etileşimin yoğunluğu yadsınamaz. Bilgi sistemlerinde, haberleşmede en son teknoloji kullanılır. Hizmet sektörü gelişmiştir. Tek merkezle idare edilemeyecek kadar büyük olduklarından organizasyonel yapısına göre çok merkezli oluşumlardır. Bu merkezlerde uzmanlaşma vardır. Merkezler ile bunların alt merkezleri arasında kalan alandaki gerilimler

metropollerdeki karmaşık durumun belki de en iyi okunabildiği yerlerdir. Bu alt merkezler merkezleri destekleyebilecekleri gibi, farklılaşarak kendileri bir merkez haline gelebilirler. Dönüşüm projeleriyle de eskiden popüler olan fakat sonradan bu ilgiyi kaybetmiş merkezler canlandırılmaktadır. Yani merkezler ve alt merkezler arasında bir akış söz konusudur. Metropoller birbirlerinden etkilenmektedirler. Bunu kentsel belleklerini doğrudan kopyalama şeklinde değil, kendi içsel süreçlerinde dönüştürerek gerçekleştirirler. Bu bakımdan İstanbul'un metropol gelişimi açısından diğer metropol deneyimlerinden faydalanması olumludur. İstanbul'un metropoliten gelişimi; hem Los Angeles gibi yatayda yayılan, hem Londra gibi eski kent merkezi çevresinde dairesel gelişen-ki bunu karayolları ağıdan rahatlıkla görebiliyoruz-, hem de Hong Kong gibi düşeyde yükselmeye başlayan bir durumdadır. Bu açıdan İstanbul bu kentlerin hepsine benzemektedir. Ancak aslında hiçbiridir çünkü kendi dinamikleri doğrultusunda şekillenmektedir.

Günümüz metropollerinde hem merkezler arası hem de metropoller arası bir yarış söz konusudur. Endüstri döneminde bu en iyi sanayi kenti olma şeklinde iken günümüzde en ileri teknolojiyi kullanabilen, en iyi hizmet sunan şeklindedir. Çevreye duyarlılık da çok önemlidir. Geleceğin metropolleri; çevre ile barışık yaşayabilen, yeşilin korunumuna dikkat eden, yenilenebilir enerji kullanan, binalarında enerji kaybını en aza indirebilmiş, toplu taşımayı öncelikli hale getiren metropoller olacaktır. Bu durum yeni yapılan yapılarda sürdürülebilirliği sağlayan sertifika sistemlerine uygulugu zorunlu hale getirirken, tarihi yapılarda restorasyon ve renovasyonu, kullanışsız hale gelen kentsel alanlarda dönüşümü gerektirmektedir. Metropollerin kaçınılmaz durumu olan değişimi sadece diğer metropollerle yarışmak getirmez. Bu dönüşümün nedenlerini küreselleşme, farklılaşma, çevresel faktörler, yaşam tarzında ve teknolojiadaki değişimler, yatırımcılar için fırsat oluşturma olarak sıralamak mümkündür. Bu dönüşümlerin etkilerini en iyi ulaştırmadaki yenileştirmelerden, ekonomik girdilerden, nüfus hareketlerinden ve kamusal alan kullanımındaki izlerden okuyabiliriz. Bu durumu daha belirgin hale getirmek amacıyla seçilen alan çevresindeki değişimlerden görmek mümkündür. Yapılan ve yapılması planlanan büyük çaplı projeler, seçilen alanın rantını arttırmıştır. Seçilen alandaki bu büyük çaplı projeleri bağlayan yollar önem kazanmıştır. Önceleri arazi mafyalarından alınan arazilerde yapılan gecekondu, tapu hakkını alınca apartmanlaşmışlardır. Bu şekilde plansız gelişen bir dönüşüme maruz kalan bu

alanda yapılacak olan önermeler bölgenin gelişmesini ivmelendirecektir. Bu arayüz için düşünülen muhtelif spekülasyonlar çoğaltılabilmektedir. Bu tip spekülasyonların alanda kontrollü dönüşümleri sağlaması düşünülmektedir. Bu spekülasyonlarla;

- Doğal ve sosyal çevrenin bütünleştirilmesi,
- Kentsel atık miktarının azaltılması,
- Kent kullanıcılarına yönelik kamusal alanın artırılması,
- Kent kullanıcısı başına düşen yeşil alan miktarının artırılması,
- Değişen kent yaşamına yönelik uygun çözümlemelerin sağlanması,
- Kentsel sürdürülebilirliğe yönelik yeni kentleşme durumlarının oluşturulması,
- Mobilitenin getirdiği yersizliğin kent yaşantısında farklı bir biçimde somutlaşması,
- Ticari kamusal mekanlardan kentsel kamusal alanlara geçiş,
- Kentsel yaşamdaki faaliyetlerin çeşitlendirilmesi beklenmektedir.

Çevrenin korunumu ve yeşil donatıların çoğaltılmasını sağlayan projeler, yaşanabilir mekanların oluşturulmasını sağlaması bakımından olumludur. Çevresel dönüşümlerden kentsel sürdürülebilirliği arttırıcı atılımları düşünmek mümkündür. LEED ve dengi sertifikalı binaların yapımının arttırılması, yeşil alan kullanımının kent ile ilişkisinin daha sıkı bir şekilde kurulması örnek olarak verilebilir.

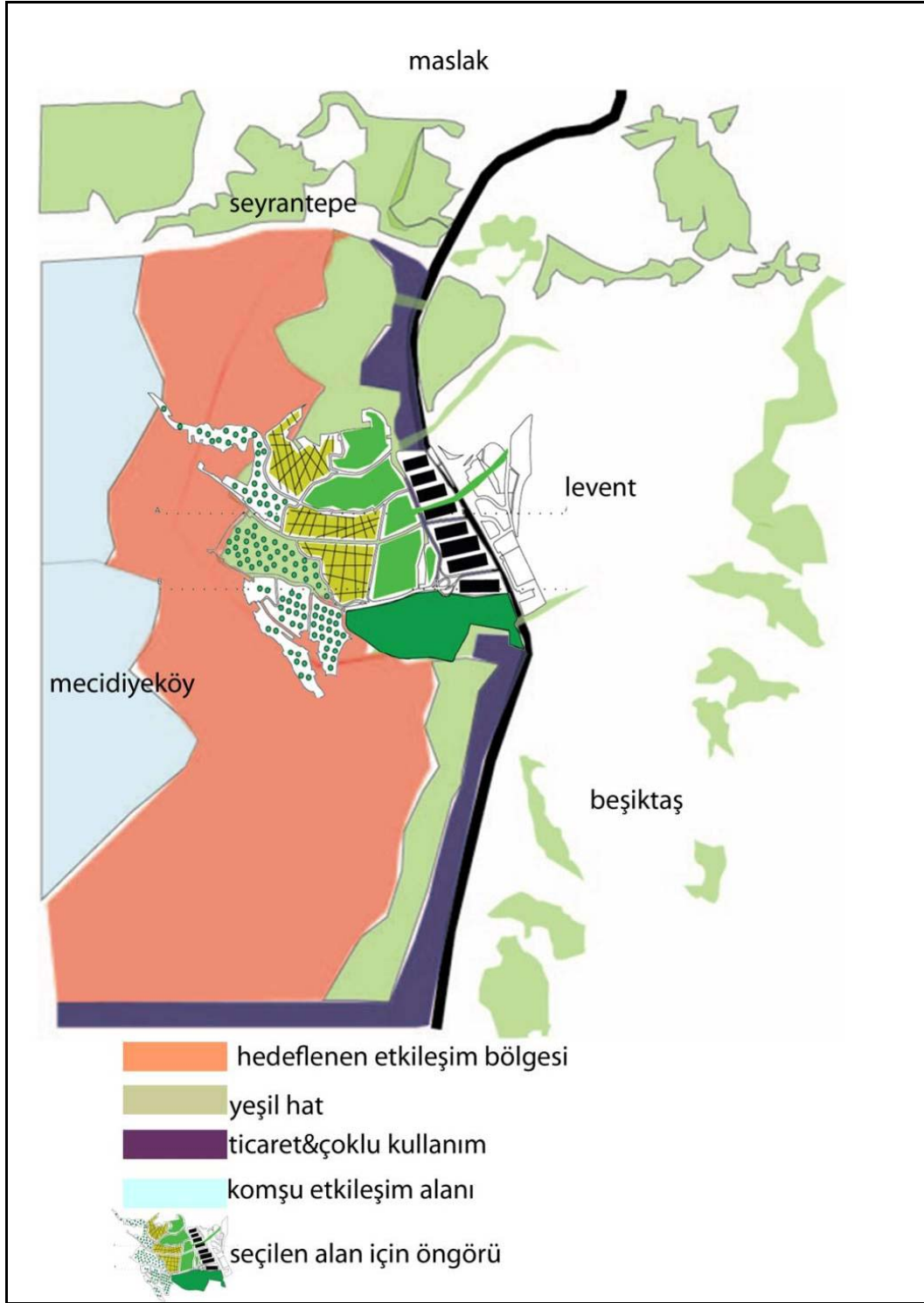
Tüm bunların bölgeye etkisi;

- Bölgedeki niteliksiz kent dokusunun yenilenmesi,
- Bölgedeki yapı stoğunun kaldırılıp bölgenin ihtiyacı kültürel faaliyet alanları, spor alanları, yeşil alanlarla desteklenerek kentin o bölgesinin canlandırılması,
- İstanbul'un uluslararası ölçekte adını duyuracak bir bölgeye sahip olması,
- Konut sisteminin dönüştürülerek, günümüz şartlarına uygun daha esnek birimlerin oluşturulmasıyla daha az enerji tüketen, daha çok kullanıcı kapasitesine sahip, daha çok kamusal alan sunan konut yapılaşmasının oluşturulması,

- Öngörülen değişimlerle kentte daha fazla yeşil alan yaratılması, kentin esnek kullanım taleplerine cevap verebilmesi, kentsel sosyal donatıların bölgeye kazandırılması,
- Kamusal alanın arttırılarak kent yaşantısının canlandırılması olarak çoğaltılabilir.

Her türlü dönüşüm kentte bir şekilde bir etkileşim yaratması bakımından önemlidir. Bu nedenle 4. Bölümde yapılan önermeler, kentin ağ sisteminin yoğunlaştığı noktalardan birinde seçilerek kentin o bölgesindeki potansiyel dönüşümleri ortaya koymuştur. Bunların sonucunda kentin yüksek gerilimli bu noktası kent kullanıcılarının daha kolay erişebildikleri ve kullanabildikleri bir yer haline gelecektir. Metropol olma durumunun özelliklerinden biri olan farklı sistemlerin birarada etkileşimli çalışmasını ivmelendirecektir. Kentte kopuk kalan merkezler arası küresel servis sistemlerinin ve ulaşım sistemlerinin birleşimi sağlanacaktır.

Belirtilen spekülasyonlar çerçevesinde ilk öngörü için tahmin edilen etki, Şekil: 5.1’te gösterilmiştir. Kentin seçili pilot alanındaki yeşillendirme çalışmasının bir bant olarak Büyükdere Caddesi’nin paralelini takip etmesi ve belirtilen arayüzlere ek bir arayüz olarak tüm Beşiktaş-Maslak hattını sarması şeklindedir. Bu bölgenin kendine has durumunu kaybetmeyecek şekilde yol, çoklu kullanımlı yapılar ve yeşil hat farklı arayüzler oluşturarak hem Mecidiyeköy- Levent aksını birleştirecek hem de sürekli olarak tahrip olan ormanlık alanların yeniden oluşturulması sağlanacaktır.



Şekil 5.1: Bölgenin tamamında öngörülen değişim

KAYNAKLAR

- AK, İ.**, 1981. Metropolleşme Sürecinde Türkiye ve İzmir Örneğinde Çözüm Araştırması, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Doktora Tezi, DPT Sosyal Planlama Dairesi Araştırma Şubesi Yayını, Ankara.
- Banham, R.**, 2001: Los Angeles: the architecture of four ecologies, Univ of California Press, Los Angeles.
- Bocock, R.**, 1997: Metropolis: the city as text, Polity Press, Cambridge.
- Brower, J., & Mulder, A.**, 2002: Transurbanism, V2_Publishing: NAI Publishers, Rotterdam.
- Burdet, R., & Sudjic, D.**, 2008: The Endless City, Phaidon, London.
- Burdet, R., & Ichioka, S.**, 2006: Cities: People, Society, Architecture: 10th International Architecture Exhibition, Venice Biennale.
- Caronia L.**, 2007: Moving Cultures: Mobile Communication in Everyday Life, McGill-Queen's University Press, Montreal.
- Çakır N.**, 2007. Günümüz kent dinamiklerinin kentsel dönüşüme etkileri, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Crawford, M., Kaliski, J., & Chase, J.**, 1999: Everyday urbanism: University of Michigan.
- Güzelsoy S.**, 2008. İstanbul kent merkezinin dönüşümü: gelişme ve planlama ikilemi, Doktora Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Finizio, G.**, 2007: Architecture & mobility: tradition and innovation: Skira, Milano.
- Frampton, K.**, 1992: Modern architecture: A critical history, Thames and Hudson, London.
- Gausa, M., Cros, S., Abalos, I., Herreros, J., & Krasny, E.**, 2003: The Metapolis dictionary of advanced architecture: city, technology and society in the information age: Actar, Barcelona.

- Golany, S., Ojima, T.**, 1996: Geo-space urban design, John Wiley and Sons, Inc., Toronto.
- Göçer O.**, 1974: Şehirsel Merkezler ve Şehirsel Kademelenme, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehirsel Bölgeler ve Ulaşım Kürsüsü Yayınları, İstanbul
- Haddon, L.**, 2004: Information and communication technologies in everyday life, Berg, Oxford.
- Hall, P. G.**, 2002: Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century: Blackwell Pub., Oxford.
- Harvey, D.**, 2006: Limits to capital. İstanbul: Metis: İstanbul.
- Jenks M. ve Dempsey N.**, 2005: Future Forms and Design for Sustainable Cities, Architectural Press, Oxford.
- Keleş, R.**, 2008: Kentleşme Politikası, Ankara, İmge.
- Klaus Humpert, K. B., & Sibylle Becker, E.**, 2002. Fundamental Principles of Urban Growth, Verlag Muller and Busman, Dortmund.
- Koolhaas, R.**, 1995: SMLXL, the Monacelli Press Rotterdam.
- Kocabaş, A.**, 2006: Kentsel Dönüşüm (/Yenileştirme): İngiltere Deneyimi ve Türkiye'deki Beklentiler, Literatür, İstanbul.
- Kostof, S.**, 1992: The City Assembled: Elements of Urban Form through History, Little Brown, Boston.
- Kural, N.**, 2007. Dosya: sürdürülebilirlik kent ve mimarlık, Bülten 51, sf. 23, TMMOB, Mimarlar Odası Ankara Şubesi.
- Kurtulus, H.**, 2005: İstanbul'da kentsel ayrışma: Bağlam Yayınları, İstanbul.
- Lim, W. S. W., Lee, A., & Wui, L. T.** (2007). Asian alterity: with special reference to architecture+ urbanism through the lens of cultural studies: World Scientific Pub Co Inc., Hackensack.
- Lynch, K.**, 1988: The image of the city, MIT Press, Cambridge, MA.
- Gausa, M., Cros, S., Abalos, I., Herreros, J., and Krasny, E.**, 2003: The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture: City, Technology And Society in The Information Age, Actar, Barcelona.
- Sassen S.**, Nurturing Asia's World Cities, *Far Eastern Economic Review*; May 2008; 171, 4; ABI/INFORM Global, pg. 57.
- Sassi, P.**, 2006: Strategies for sustainable architecture: Taylor & Francis, Oxford.

- Sazak, Ş.**, 2002: Metropoliten Kentin Etki Alanında Kalan Kentlerin Çepherlerindeki Arsaların Dönüşüm Süreci - Çorlu/Büyükkarıştıran Örneği, Trakya Üniversitesi, Edirne
- Susteren A.**, 2005: Metropolitan World Atlas, 010 Publishers, Rotterdam
- Şengül, T.**, 2001. Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekanı, Praksis, No.2, s.9-13
- Tekeli, İ.**, 2001: Modernite Aşılırken Kent Planlaması, İmge Kitabevi, İstanbul.
- Thorns, D. C.**, 2004; Kentlerin Dönüşümü, (çeviren: E. Nal, H. Nal), Soyak Yayınları, İstanbul.
- RAISE**, Citizens declarations on the city of tomorrow, 2005.
- Virilio, P.**, 1991, Lost Dimension, Semiotext (E), New York.
- Zukin, S.**, 1999: “Whose culture?Whose city?” The tourist city, Ed. Judd and Fainstein, Yale University Press, New Heaven
- URL- 1**<http://www.felsefe.gen.tr/kent_sosyolojisi_nedir_ne_demektir.asp> , 29.04.2009.
- URL- 2**<http://www.felsefe.gen.tr/kent_sosyolojisi_nedir_ne_demektir.asp>, 25.04.2009.
- URL- 3**<<http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=veritbn&kelimesec=101160>>, 25.04.2009.
- URL- 4**<<http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=veritbn&kelimesec=341630>>, 20.04.2009.
- URL- 5**<<http://en.wikipedia.org/wiki/File:2006megacities.PNG>>, 17.05.2009.
- URL- 6**<<http://arkitera.com/h40776-kuresel-sehirlerin-kendilerine-has-farkliliklari.html>>, 23.05.2009.
- URL- 7**<www.quest.net>, 15.04.2009
- URL- 8**< <http://geology.com/world/hong-kong-satellite-image.shtml>>, 13.07.2009.
- URL- 9**<http://www.biocrawler.com/w/images/f/fe/Los_angeles_1908.jpg> , 05.01.2009.
- URL- 10**<<http://www.flickr.com/photos/38037974@N00/401585636>>, 2.06.2009.
- URL- 11**<<http://presstock.com>>, 2.06.2009.
- URL- 12**<<http://filmmizle.com/hollywoodun-dogusu>>, 10.07.2009.
- URL- 13**<<http://www.laalamanac.com/LA/>> , 02.06.2009.
- URL- 14**<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/46/Pauliyas_Hongkong.jpg/1400px-Pauliyas_Hongkong.jpg> , 03.02.2009.
- URL- 15**<http://tr.wikipedia.org/wiki/Hong_Kong>, 12.07.2009.
- URL- 16**<<http://library.thinkquest.org/07aug/01297>> , 12.02.2009.
- URL- 17**<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:London_from_above_MLD_051002_001.jpg> , 12.02.2009.

URL- 18< http://www.smallandspecial.org/static/images/map_london.gif>,
12.02.2009.

URL- 19<<http://www.yusuftuvi.com/slides/General%20View%20%20Istanbul,%20Turkey.jpg>> , 9.02.2009.

URL- 20<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/74/View_of_Etiler_from_the_Metrocity_Towers_in_Istanbul%27s_Levent_financial_district.jpg>,
19.02.2009.

URL- 21<http://www.ibb.gov.tr/trTR/SiteImages/Haber/nisan2008/100_YENI_ESK_I_IDARI.jpg> , 15.04.2009.

URL- 22<<http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>> , 13.03.2009.

URL- 23<<http://www.fengshuiarch.com/graphics/density-darkmedium.jpg>> ,
15.03.2009.

URL- 24<<http://travel.webshots.com/photo/1084830723011144738GgwQZS>> ,
16.03.2009.

URL- 25<<http://images.travelpod.com/users/aarondewitt/3.1210552440.view-from-a-top-galata-tower.jpg>> , 16.03.2009.

URL- 26<<http://arkitera.com/h40604-amerikan-sehirlerini-yeniden-kesfetmenin-tam-zamani.html>> , 20.05.2009.

URL- 27<<http://www.legco.gov.hk/yr00-01/english/panels/ha/papers/590e01.pdf>> ,
27.07.2009

URL- 28<<http://209.85.129.132/search?q=cache:J3jDWXUyTpEJ:www.nartajans.net/belgeler/T%25DCRK%25DDYED%2520ETN%25DDK%2520DA%25D0ILIMLAR.doc+istanbuldaki+etnik+k%C3%B6ken&cd=1&hl=tr&ct=clnk&gl=tr&client=firefox-a>> ,23.03.2009.

URL- 29<<http://mappery.com/map-name/Los-Angeles-Metro-Rail-system-map>> ,
23.07.2009.

URL- 30<<http://www.orangesmile.com/destinations/img/hong-kong-map-metro-big.png>> , 10.05.2009.

URL- 31<<http://www.mapsorama.com/metro-map-of-london/>> , 2.06.2009.

URL- 32<<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=975860>> üzerinden
düzenlenmiştir.

URL- 33< <http://mappery.com/map-name/Los-Angeles-California-Transportation-Map>> , 23.08.2009.

URL- 34<http://www.thb.gov.hk/eng/psp/publications/transport/publications/img/trans_inv_current_future_MapA_HK_railway_030626.jpg> , 23.03.2009.

URL- 35< <http://img29.imageshack.us/i/LondonUrbanRailMap.jpg>> , 23.04.2009.

URL- 36< <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=975860>> , 5.06.2009.

URL- 37< <http://calsacredharp.googlepages.com/directions>> , 12.07.2009.

URL- 38< <http://www.mapsofworld.com/international-airports/asia/hongkong.html>> , 5.05.2009.

URL- 39< http://londonhowto.com/london_transport/london_airports> , 1.08.2009.

URL- 40< http://www.portoflosangeles.org/transportation/directional_map.asp> ,
1.08.2009.

URL- 41< <http://www.pdc.gov.hk/eng/facilities/port.htm>> , 2.08.2009.

URL- 42< http://www.pla.co.uk/display_fixedpage.cfm/id/548>, 9.08.2009.

URL- 43< <http://www.tdi.com.tr/>>, 9.08.2009.

URL- 44< http://www.ido.com.tr/uimages/istanbul_bogaz_harita.jpg>, 9.08.2009.

URL- 45<http://www.arkitera.com/haber_16816_iste-istanbulun-imar-plani.html>,
25.04.2008

URL- 46<http://www.bbc.co.uk/turkish/nFews/story/2005/08/050829_katrina_update.shtml
>, 16.06.2009.

URL- 47<<http://www.lankalibrary.com/news.htm>>, 8.07.2009.

URL- 48<<http://www.hackhell.com/geri-donusum-kutusu/111491-tsunami-endonezya8217da-200-kisi-kayip.html>>, 12.08.2009.

URL- 49<<http://www.tumgazeteler.com/?a=2888843>>, 15.08.2009.

URL- 50<<http://www.haber7.com/haber/20050207/1999-depreminde-kac-kisi-oldu.php>>, 15.08.2009.

URL- 51<http://tr.wikipedia.org/wiki/1999_G%C3%B6lc%C3%BCk_Depremi>,
15.09.2009.

URL- 52<http://www.sabah.com.tr/Dunya/2009/09/22/abdde_seller_7_olu>,
22.09.2009.

URL- 53<<http://www.haber3.com/iste-ayamama-gercegi-505065h.htm>>,
24.09.2009.

URL- 54<<http://www.catider.org.tr/pdf/sempozyum/Bil11.pdf>>, 12.07.2009.

URL- 55<<http://www.arkitera.com/h32207-konutlara-yonelik-leed-girisimi-hakkinda-michelle-moore-ile-soru-ve-cevap.html>>, 1208.2009.

URL- 56<www.trendwatching.com, 2008_05_ecoiconic.pdf>, 10.08.2009.

URL- 57< <http://www.trinitybuoywharf.com/exhibitions.html>>, 15.08.2009.

URL- 58< <http://www.schools.sandwell.net/charter/pictures/HOUSE.jpg>>
,15.08.2009.

URL- 59<http://www.emlakkulisi.com/19001_nicolas_berggruen__bugun_evim_istanbul_yarin_new_york_olabilir>, 12.08.2009

URL- 60<http://www.yapi.com.tr/HaberDosyalari/Detay_mosslos-angelesi-yeniden-tasarlayan-mimar_549.html?HaberID=53420>, 14.08.2009

URL- 61<<http://www.arkitera.com/g162-fonksiyon-donusumu.html?year=&aID=2863>>, 10.07.2009.

URL- 62<<http://www.arkitera.com/g162-fonksiyon-donusumu.html?year=&aID=2863>>, 12.08.2009.

URL- 63<<http://www.designmuseum.org/info/about-us>> 12.08.2009.

URL- 64<<http://www.eyup.bel.tr/icerik/865/2703/Halic-Uluslararası-Fuar-ve-Kongre-Merkezi.html>>, 12.08.2009.

URL- 65<<http://www.arkitera.com/h18153-kartal---pendik-master-plani.html>>,
12.07.2009.

URL- 66<<http://www.stargazete.com>>, 04.02.2009.

URL- 67<<http://www.tumgazeteler.com/?a=2685560>> 01.09.2009.

URL- 68<<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/9335978.asp>>, 13.08.2009.

URL- 69<<http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>>, 20.11.2008.

- URL- 70**<<http://www.arkitera.com/h42027-leventte-trafik-yer-altina-iniyor.html>>, 12.08.2009.
- URL- 71**<http://tr.wikipedia.org/wiki/K%C3%A2%C4%9F%C4%B1thane,_%C4%B0stanbul> 12.08.2009.
- URL- 72**<http://www.arkitera.com/haber_16816_iste-istanbulun-imar-plani.html> 05.08.2009.
- URL- 73**<<http://www.arkitera.com/g162-fonksiyon-donusumu.html?year=&aID=2863>>, 02.09.2009.
- URL- 74**<<http://www.tumgazeteler.com/?a=2197567>>, 02.09.2009.
- URL- 75**<<http://www.tumgazeteler.com/?a=1592100>>, 23.07.2009.
- URL- 76**<www.slowfood.com>, 2.08.2009.
- URL- 77**<<http://notacornfield.com/land/index.html>>, 5.07.2009.
- URL- 78**<<http://www.fallenfruit.org/index.html>>, 2.08.2009.
- URL- 79**<http://www.shed.ac.uk/architecture/main/gallery/gal/diploma/theoryforum07/essays/chris_patience.pdf>, 10.08.2009

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Naile Begüm Panayırıcı

Doğum Yeri ve Tarihi: Denizli, 01.01.1985

Lisans Üniversitesi: İTÜ Mimarlık

