



Kentsel Bir Ulaşım Altyapısı Olarak D-100 (E-5) Karayolu

Erdem Üngür • Ali Kılıç • Ercan Koç •
M. Zafer Akdemir • Ömer Alkın

“Önleyici Koruma” Alanında Avrupa’nın
Deneyimi ve Türkiye’deki Kültür Mirası
İçin Yapılabilecekler





Yeşim Hatırlı, Nami Hatırlı
Hatırlı Mimarlık

Proje: **TAI-TUSAŞ Akademi**

Mimari Tasarım: **Hatırlı Mimarlık, Yeşim Hatırlı, Nami Hatırlı**

Yatırımcı: **Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.**

Ürün: **Şişecam Temperlenebilir Solar Low-E Cam Nötral 50/33**

“Günümüzde cam, yapı strüktürünün yanı sıra en önemli yapı bileşenlerinden biri haline gelmiştir. Yapının iç-dış görsel ilişkisini ve sürekliliğini sağlarken plastik bir mimari yüzey elemanı görevini de başarıyla üstlenmektedir. İstenildiğinde strüktürel taşıyıcı eleman olarak da kullanılabilmesi mekanlarda hafif ve geçirgen çözümleri mümkün kılar.”

 **ŞİŞECAM**
DÜZCAM

444 9 872
sisecamduzcam.com
f t /sisecamduzcam



30 yıl

30 YILDIR HER GÜVENLİ YAPIDA İMZAMIZ VAR

Türkiye Hazır Beton Birliği (THBB) olarak 1988'den bu yana standartlara uygun beton üretilmesi ve doğru beton uygulamaları için çalışıyor; üyelerimizin ürettiği Kalite Güvence Sistemi (KGS) belgeli betonlarla güvenli ve dayanıklı yapılaşmaya katkı sağlıyoruz.



TÜRKİYE HAZIR BETON BİRLİĞİ

www.thbb.org

30 yıl



YENİ YER ÇEKİMİ

Dünyanın en çok tercih edilen zemin kaplaması **LVT** (Luxury Vinyl Tiles) şimdi Türkiye'de **ADOFloor** kalitesiyle üretiliyor!

TUTKULARINIZIN YERİ DEĞİŞİYOR

LVT (Luxury Vinyl Tiles), doğal ahşap, doğal taş ve metal görünümlü seçenekler sunan bir vinil zemin kaplama malzemesidir. Farklı iç mekan uygulama alanlarında **geniş desen, boyut ve kalınlık seçenekleri** ile eşsiz mekanlar yaratabilirsiniz.



Sağlıklı ve Güvenilir



Tozsuz Kurulum



Geri Dönüşümlü



Phthalat İçermez



2,5 - 5 mm.



Sudan Etkilenmez



Kolay Bakım



Kolay Kurulum



Çevreci



Antibakteriyel



Sıcak Yüzey



Ses Yalıtımı

GRIT
LVT Collection

LAAG
LVT Collection

adofloor.com



ADO
Floor

mimar.ist

dört aylık mimarlık kültürü dergisi

Eylül 2018 • Yıl: 18 • Sayı: 63 Yayın Türü: Yerel, süreli

Yayınlayan

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi

Sahibi

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi adına
Esin Köymen

Genel Yayın Yönetmeni

Deniz İncedayı

Yazı İşleri Sorumlusu

Metin Karadağ

Yayın Kurulu

Zafer Akdemir, Zafer Akay, Esra Akbalık, Oya Akın,
Gül Cephaneçigil, Ayşen Ciravoğlu, Selcen Coşkun Yalçın,
İsmail Doğanyılmaz, Zeynep Eres, T. Gül Köksal,
Kubilay Önal, Betül Şengezer, Emre Torbaoğlu, Mücella Yapıcı

Danışma Kurulu

Zeynep Ahunbay, Behiç Ak, Nur Akın, Ali Artun,
Acar Avunduk, Afife Batur, Cengiz Bektaş, İhsan Bilgin,
Çelen Birkan, Hasan Çakır (Almanya), Nur Esin,
Nuran Zeren Gülersoy, Zeynep Günay, Ersen Gürsel,
Yücel Gürsel, Figen Kafescioğlu, Ruşen Keleş,
Esin Köymen, Doğan Kuban, Mehmet Küçükdoğu,
Eyüp Muhcu, Derya Oktay, Sabri Orcan,
Deniz Erinsel Önder, Gülşen Özyayın, Hasan Cevat Özdiil,
Aslı Erim Özdoğan, Mehmet Özdoğan, Yıldız Sey,
Atşar Timuçin, Rüksan Tuna, Hülya Turgut, Yıldız Uysal,
Zekiye Yenen, Emre Zeytinoğlu

Tarandığı İndeks

DAAI - Design and Applied Arts Index

Yayın Yönetim Yazışma Adresi

Kemankeş Cad. No.31 Karaköy, Beyoğlu 34425 İstanbul
Tel: (212) 251 49 00 Faks: (212) 251 94 14
e-posta: dergi@mimarist.org
www.mimarist.org/yayinlar/mimarist

Mali Koordinasyon

Can Taşkiran

Grafik Tasarım

Zehra Şenoğuz

Grafik Uygulama

Ebru Laçın

Baskı-Cilt

Türkmenler Matbaacılık
Maltepe Mah. Gümüşsuyu Cad. No: 16 Topkapı / İstanbul
Tel: (212) 674 71 61

Baskı Tarihi

Ekim 2018

Dağıtım

Zip Dağıtım

Ofset Hazırlık, Reklam ve Yapım Organizasyon

Mimarlık Vakfı İktisadi İşletmesi
Kemankeş Cad. No. 31 Karaköy, Beyoğlu 34425 İstanbul
Tel: (212) 244 86 87 pbx Faks: (212) 244 86 88

Fiyatı: 7.50 TL

Yıllık abone ücreti: 26.00 TL

Öğrencilere % 50 indirim uygulanır.

Mimar.ist dergisi Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi üyelerine
ücretsiz olarak gönderilir. Yazılarda ileri sürülen görüşlerin sorumluluğu
yazarlarına aittir. Dergi adı belirtilmek koşuluyla alıntı yapılabilir.

Dünya Mimarlık Günü Kutlu Olsun!

Her yıl ekim ayının ilk pazartesi günü Dünya Mimarlık Günü olarak kutlanıyor. Bu özel gün, mesleğin güncel mesajlarını duyurmak için önemli bir fırsat yaratıyor. Mimarlığın toplumsal sorumluluklarını vurgulayabilmek, toplumla paylaşılabilmek için bir iletişim aracı oluyor.

Bu yıl 1 Ekim tarihinde kutlanan Dünya Mimarlık Günü için UIA (Uluslararası Mimarlar Birliği) "Mimarlık... Daha İyi Bir Dünya İçin" temasını seçti. Ayrıca ilk olarak bu yıl, Dünya Mimarlık Günü için uluslararası düzeyde bir poster yarışması düzenledi ve uzmanlardan oluşan Seçici Kurulun belirlediği başarılı çalışmayı UIA, tüm etkinliklerinde, duyurularında dünya ülkeleriyle paylaştı. UIA yazılı mesajında ise şunları vurguluyor:

"Mimarlık bugün dünyamızın karşı karşıya olduğu iki başat sorunda, çevresel tahribat ve insan ihtiyaçları konularında çözüm üretebilir. Mirasın, yaşam alanlarının, kaynakların korunması sürecinde etkin olabilir, sosyal adaleti destekleyebilir. Tüm insanlar için 'daha iyi bir dünyayı' hedefleyebilir. Doğru tasarım politikalarıyla, doğal peyzajın yitirilmesine, tarım alanlarının yok edilmesine engel olabiliriz. Büyük kentlerde yığılan nüfusun ihtiyaçlarına çare olabiliriz. Dünya mimarları, insanların temel ihtiyaçlarını sağlamayı, kentleri daha yaşanabilir, sağlıklı geliştirmeyi, erişilebilir, güvenli kamusal alanlar ve çevreler üretmeyi vaat ediyor..."

Uluslararası platformlarda bugün mimarlığın yeni çözümlere, çevreci önerilere, kamusal sorumlulukları ön plana çıkartan yaklaşımlara ağırlık verdiğini görüyoruz. Küresel ısınma, enerji krizi, kuraklaşma gibi büyük çaplı çevre sorunlarının yanı sıra, insan eliyle yarattığımız yıkımlar, afetler, sosyal ve kültürel kayıplar, mekânsal adaletsizlikler bugün duyarlı mimarlığın temel sorgulama alanlarına dönüşüyor. Mesleğimizin, diğer disiplinlerin, sanat ve kültürün, bilimsel araştırmaların desteğiyle yapabileceği önemli katkılar, çözüm önerileri var. Bu arayışı desteklemek, tartışmaları çoğaltmak, katkılarını artırmak hepimiz için mesleki açıdan son derece kritik. Kentin yoğun ve hızlı gelişen mimari, kentsel gündemine derginin içeriğiyle, yazıları ve uzman görüşleriyle küçük de olsa bir katkı sağlamak Yayın Kurulu üyeleri olarak içten dileğimiz.

Bu noktada belirtmek isterim ki, bu sayımızda, yeni Yayın Kurulu üyelerimizle birlikteyiz. Meslek gündemindeki yoğunluğa paralel olarak yazılarımızın artışı, emeğe ve uzman katkılarına gereksinimimizi artırdı. Bu nedenle, İstanbul Büyükşehir Şubesi Yönetim Kurulunun da önerimizi onaylamasıyla birlikte Yayın Kurulumuz zenginleşti. Bize katılan değerli arkadaşlarımıza tekrar "Hoş geldiniz" diyor, emekleri ve katkılarını için şimdiden teşekkür ediyorum.

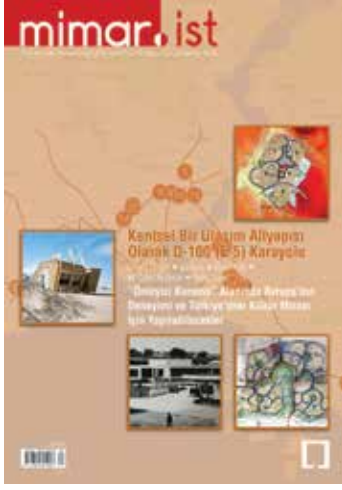
Dergimizin çeşitli alt başlıklarında, her sayımızdaki gibi, değerli yazarlarımızdan kentin gündemine, mesleki güncel sorunlara, kentsel ve mimari tasarım alanına dair değerli katkılar bulacaksınız. "Kentsel Bir Ulaşım Altyapısı Olarak D-100 (E-5) Karayolu" başlıklı dosyamızda ise İstanbul'un kentsel planlama, kentsel yaşam, ulaşım konularında meslek alanımız için önemli irdelemeleri, değerlendirmeleri okuyacaksınız.

Gelecek sayımızda ise "Tahakküm ve İnşa" başlığıyla bir tartışma, araştırma platformu yaratmayı planlıyoruz. Günümüzün sermayeci politikaları karşısında kentsel mekânın ve mimarlığın yaşadığı ve gündelik yaşamlarımızı şekillendiren sorunları ve krizi bu başlık altında ele almayı amaçlıyoruz. Konu İstanbul olduğunda, yaşadığımız kentsel dayanışma, direnç süreçlerini de bu başlık altında daha detaylı inceleme fırsatını bulacağımıza inanıyoruz. Bu temaya ilişkin çalışmalarınız, katkılarınız bizleri zenginleştirecektir.

Dergiye emek veren, kıymetli vakitlerini ayıran yazarlarımıza, değerlendirmeleriyle katılan Danışma ve Yayın Kurulu üyelerimize ve siz değerli okuyucularımıza teşekkürlerimi sunarken Dünya Mimarlık Günü'nü içten kutlanm.

Saygılarımla,

Deniz İncedayı



Mimar.ist Eylül 2018/3
ISSN 1302-8219



4	HABER / ETKİNLİK	
	Akdeniz Mimar Sinan Ödülü 2018 Sahiplerini Buldu / <i>Ayşe Derin Öncel</i>	4
	Arkas Koleksiyonu'nda Post-Empresyonizm.....	5
6	ANMA	
	Kürsü Arkadaşım, Can Yoldaşım Cevat Geray'ın Anısına... / <i>Ruşen Keleş</i>	6
	Arkeolog Harald Hauptmann'ın Ardından / <i>Zeynep Eres</i>	8
	Mimar Ulrike Wulf Rheidt'in Ardından / <i>Zeynep Kuban</i>	8
	Aziz Dostum Prof. Dr. Atilla Yücel'in Ardından / <i>Nezih Ayıran</i>	9
	Değerli Hocamız Prof. Dr. Atilla Yücel'in Ardından.....	11
12	KÜTÜPHANE	
	Müşterek Mekân: Müşterekler Olarak Şehir / <i>Melike Selin Durmaz Ekenler</i>	12
	Yeni Kötü Günler: Sanat, Eleştiri, Acil Durum / <i>Özlem Erdoğan Erkarlan</i>	13
	Zorla Yerleştirmeden Yerinden Etmeye: Türkiye'de Değişen İskân Politikaları.....	14
	Tarihi Çevre Algısı.....	15
16	GÖRÜŞ	
	"Önleyici Koruma" Alanında Avrupa'nın Deneyimi ve Türkiye'deki Kültür Mirası İçin Yapılabilecekler / <i>İşıl Polat-Pekmezci</i>	16





22 TASARIM / UYGULAMA

Semra Ecer: "Eğitimin Yanı Sıra Bu Toprakların Kültürel Zenginliği de Çalışmalarımda Yaratıcılığı Besledi" /
Söyleşi: Deniz İncedayı22

25 EKOLOJİ

Küresel Sürdürülebilir Mimarlık Ödülleri 2018 / Derleyen: Deniz İncedayı25
Toprak Yapı Üretiminin Yönetmelikler Kapsamında İrdelenmesi / Dilek Ekşi Akbulut - Z. Gülşah Koç34

31 DOSYA: KENTSEL BİR ULAŞIM ALTYAPISI OLARAK D-100 (E-5) KARAYOLU

Kentleşmeyi Gerçekleştiren Biyopolitik Bir Araç Olarak D-100 Karayolu / Erdem Üngür32
Karayolundan Kent İçi Ana Arterine E-5 Koridorunun Plan Kararları ile Değişimi / Ali Kılıç37
Kamusal Alan Politikasının İstanbul E-5 Aksına Yansıması / Ercan Koç46
Bir Ulaşım Altyapısı Olarak D-100 (E-5) Karayolunda "Mimarlık Halleri" / M. Zafer Akdemir57
Memleket Yolculuklarının Farklı Yüzleri: 'Sıla Yolu'nun Türk Sinemasında Anlatımına Bir Bakış /
Ömer Alkın - Çeviri: Seda Niğbolu65

70 İNCELEME

İstanbul'da 2000 Yılı Sonrasında Özel Sektör Tarafından Üretilen Büyük Ölçekli Konut Çevrelerinin
Yerleşme Formu Bağlamında Değerlendirilmesi / Doğan Erdoğan - Özgür Bingöl70

77 KENT

Yaşanabilir ve Kimlikli Mahalle Birimleri Tasarım İlkeleri: İstanbul'da Kadıköy ve
Ataşehir Örneği Karşılaştırması / Oya Akın - Cenk Hamamcıoğlu77
Tarihi Yarımada'daki Kentsel Risklerin Yedikule Örneği Üzerinden Değerlendirilmesi /
Tulay Çobancaoğlu - Selim Sani Güngör84

94 EĞİTİM

Mimarlık ve Tasarım Eğitimine Girişte Bina Bilgisi Dersi: DGSA 1969 Eğitim Reformu Çerçevesinde
Bina Bilgisi Programında Reform Çalışmaları / Ufuk Doğrusöz94
Kent Düşleri Atölyeleri XIII: Mekân ve Bellek / Öncül Kırılangoç101

103 HUKUK

"İmar Barışı" Vaadiyle Kaçak Yapıların Kayıt Altına Alınması / Berna Çelik103

105 FARKLI İNSANLIK DURUMLARI

Kentler ve Yapılar İçin Erişilebilirlik: Turuncu Bayrak Önerisi / Gülay Yedekçi105

112 ÇİZGİ

Behiç Ak112

Akdeniz Mimar Sinan Ödülü 2018 Sahiplerini Buldu



“Akdeniz Mimar Sinan Ödülü”, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi ve Roma’da kurulmuş olan Osservatorio del Mediterraneo tarafından desteklenen MED 21 Programı tarafından yürütülen bir ödül programıdır. Akdeniz dünyasında mimari yaratıcılığı desteklemek, mimarlar arasındaki iletişim ve fikir alışverişini sağlamak ve Akdeniz dünyasına ait eserlerin tüm dünya tarafından tanınırlığını sağlamak ve paylaşmak için oluşturulmuştur.

Ödül İtalya’da halen verilmekte olan ya da oluşturulma aşamasında bulunan diğer ödüllerle birlikte, tüm Akdeniz’e yayılan ödül ağının bir parçasıdır. Akdeniz kültür ortamında mimari yaratıcılık alanında ödülün Mimar Sinan adına verilmesi Sinan’ın mimari dehasının evrensel değerini vurgulamaktadır.

Ödül 2014 yılından bu yana iki yılda bir olmak üzere verilmektedir. Ödül Komitesi, ilki 2014’te “Uluslararası Mimar Sinan Ödülü” adı altında ilan edilen ödülü, 2015 yılında aldığı kararla “Akdeniz Mimar Sinan Ödülü” olarak değiştirmiştir.

Ödüller Unesco’nun Dünya Mimarlık ve Habitat Günü olan ekim ayının ilk pazartesi günü yapılan törenle sahiplerini bulmaktadır. Ödül töreni ile beraber konferanslar ve sergileri içeren etkinlikler düzenlenmektedir.

2018 yılında üçüncüsü düzenlenen Akdeniz Mimar Sinan Ödülü iki ayrı kategoride ilan edildi. Bu kategorilerden ilki son iki yılda mezun olan mimarlık öğrencilerinin diploma projelerini kapsamaktaydı. Diğer kategoriye ise 45 yaş altı genç mimarlar inşa edilmiş bir yapılarıyla katıldılar. Her iki kategoride de Akdeniz çevresi ülkelerden katılım şartı vardı ve değerlendirme kriterleri, Akdeniz coğrafyasında özgün sosyal ve mekânsal kaliteleri ön plana çıkaran, bölgenin zengin doğal, mimari ve kentsel dokusu üzerine yoğunlaşan ve yorumlayan, bu kapsamda yaratıcı ve çağdaş mekânlar yaratmaktı.

Ödülün değerlendirme jürisi bu yıl “onur konuğu” olarak seçilen Nieto & Sobejano Arquitectos ortağı Fuensanta Nieto’nun başkanlığında 11 ve 12 Temmuz 2018 tarihlerinde toplandı. Asil jüri üyeleri Başkan Fuensanta Nieto, Zeynep Ahunbay (İTÜ), Najla Allani (ENAU-Tunus), Mohamed Aziza (MED 21 Başkanı), Cengiz Bektaş (İÜ, MSGSÜ), Paolo Belloni (Politecnico di Milano), Deniz İncedayı (MSGSÜ), Yalçın Karayağız (Rektör MSGSÜ), Derin Öncel (MSGSÜ), Oğuz Özer (MSGSÜ), Nikola Petrović-Njegoš (Fondacija Njegoš) ve Fani Vavili-Tsinika (Selanik Aristoteles Üniversitesi) idi. Yedek jüri üyeleri Nezih Aysel (MSGSÜ), Zeynep Eres (İTÜ) ve Figen Kafescioğlu (MSGSÜ) idi.

Öğrenci kategorisinde Akdeniz çevresindeki birçok ülkeden 73 proje başvurdu. Jüri dört eşdeğer birinci ve altı eşdeğer mansiyon ödülü belirledi. Diploma projesi eşdeğer birinciliklere değer görülenler:

- Cindy Moukarzel (Keslik Ruhul-Kudüs Üniversitesi - Lübnan),
- Margaritha Zakynthinou-Xanthi, Elena Mylona, Zoi Tzounitou (Atina Ulusal Teknik Üniversitesi Mimarlık Okulu),

- Emanuele Moro (Politecnico di Milano),
- Catherina el-Skaff (Keslik Ruhul-Kudüs Üniversitesi - Lübnan).

Eşdeğer mansiyonları alanlar:

- Hanna el-Dineh (Alman-Ürdün Üniversitesi)
- Mariam Barsoum (Kahire Amerikan Üniversitesi)
- Jude Abuelgnaham (Alman-Ürdün Üniversitesi)
- Maria Angeletou, Christina Margoni (Atina Ulusal Teknik Üniversitesi Mimarlık Okulu)
- Pınar Kılıç (MSGSÜ)
- Abdallah Ehsan el-Allaf (Petra Üniversitesi - Ürdün)

Jüri Genç Mimar Ödülünü ise 19 başvuru arasından üç eşdeğer birincilik olarak belirledi. Bu ödüllere değer görülenler:

- Roger Such (Alea-Olea Architectura - İspanya)
- Lillo Giglia (Lillo Giglia Architects)
- Nunzio Gabriele Scriveres (Nunzio Gabriele Sciveres Architettura)

Ödül Töreni Dünya Mimarlık ve Habitat Günü olan 1 Ekim 2018’de MSGSÜ Tophane-i Âmire Kültür ve Sanat Merkezi Tek Kubbe Salonunda gerçekleşecek. Aynı gün ödül alanların projelerinin sergisi aynı salonda açılacak ve iki hafta süreyle ziyaret edilebilecek. 2 Ekim Salı günü ise MSGSÜ Sedat Hakkı Eldem Oditoryumunda onur konuğu Fuensanta Nieto’nun ve ödül alan üç genç mimarın konferansları olacak.

*Ayşe Derin Öncel, Doç. Dr.,
MSGSÜ Mimarlık Fak. Mimarlık
Bölümü, Mimar Sinan Araştırma ve
Uygulama Merkezi Müdürü*



Arkas Koleksiyonu'nda Post-Empresyonizm

Yenilikçi yaklaşımlarıyla klasik resim anlayışından XX. yüzyıl modern resim anlayışına geçişin kilit figürlerinden olan post-empresyonistler, Arkas Koleksiyonu'ndan bir seçki ile eylül ayında açılan bir sergide İstanbullu sanatseverlerle buluşuyor.

Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden 48 sanatçı ve 102 eserin bir araya geldiği sergi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi işbirliğiyle Tophane-i Âmire Kültür ve Sanat Merkezi Beş Kubbe Salonu'nda ziyaret edilebilecek. XIX. yüzyılın ikinci yarısında modern anlayışla şekillendirilen şehirlerin ilk örneklerinden olan Paris, sunduğu sosyal ve entelektüel ortam ile geleneksel resim anlayışının çizdiği sınırların dışına çıkmayı hedeflemiş cesur sanatçıların ilham ve etkileşim merkezi oldu. Resmin ifade biçimlerini zenginleştirme çabasına ivme kazandıran empresyonist kuşağın Fransız resim sanatını ulaştırdığı yeni hareket, post-empresyonistlerin başlangıç noktası oldu.

1880'lerden 1900'lerin ilk çeyreğine uzanan süreçte, sanatsal belleklerini bilim-felsefe-edebiyat dünyasının güncel fikirleriyle besleyen genç ressamlar, kişisel ve benzersiz bir tarz arayışı içinde, ruh ve düşünce dünyalarını

desen ve renklerle yansıtmının birbirinden farklı yöntemlerini geliştirdiler. Ortak dertleri, kendilerinden önceki nesillerde kemikleşmiş olan dış dünyayı objektif gerçekliğe en sadık şekilde resmetme eğiliminden koparmak ve sanatçının yaratım sürecinde duyum ve düşüncelerinin ön plana çıkarmak oldu. Amaç, iç dünyasında yarattığı gerçekliği, kısacası kişisel bakış açısını, tuvale yansıtmaktı.

Türkiye'de Post-Empresyonizm Üzerine Açılan En Kapsamlı Sergi...

Özellikle Cézanne, Van Gogh, Gauguin ve Seurat'nın perspektif, renk, doku ve form gibi temel öğelerinin nasıl kurgulanması gerektiğine dair teorileri bu yeni kuşak sanatçıların temel başvuru kaynağı oldu. Metot ve yaklaşım anlamında birbirinden farklı rotalarda ilerleyen sanatçılar Pont-Aven okulu, nabiler gibi toplulukları ve divizyonizm, konturculuk, intimizm, fovizm, kübizm gibi akımları oluşturdular. Teorileri ve pratikteki uygulamaları XX. yüzyıl modern sanatının şekillenmesinde etkin oldu.

Arkas Koleksiyonu'na yıllara yayılan titiz bir araştırma, büyük gayret ve yatırımlarla kazandırılan post-empresyonist eserler sadece Fransız ressamları değil, Paris'ten yayılan fikirlerin etkisiyle modernist yaklaşımı benimseyen ve bunu kendi kültürel öğeleriyle harmanlayan pek çok Avrupalı sanatçıyı da bünyesinde barındırıyor. Koleksiyonun bir başka özelliği, üretken bir ortam içinde birbirleriyle devamlı etkileşim içinde olan sanatçıların kariyerleri boyunca denedikleri farklı tarzlardan örnekler barındırıyor olması. Pierre-Auguste Renoir, Louis Anquetin, Maxime Maufra, Theo van Rysselberghe, Paul Serusier, Suzanne Valadon, Edouard Vuillard, Leo Putz, Louis Valtat, Maurice de Vlaminck, Kees van Dongen, André Derain, George Braque ve André Lhote ziyaretçilerin yapıtlarını görme imkânı bulacakları sanatçıların sadece birkaç tanesi.



Louis Anquetin (1861-1932), "Şemsiyeli Kadın", tuval üzeri yağlıboya, 1891.

13 Eylül - 6 Kasım 2018 tarihleri arasında sergilenecek olan bu seçkin koleksiyon, aralık ayında ise İzmir Arkas Sanat Merkezi'nde sanatseverlerle buluşacak.

Henri-Edmond Cross (1856-1910), "Perugia, Santa Maria Nuova Kilisesi Çan Kulesi", tuval üzeri yağlıboya, 1908.



Kürsü Arkadaşım, Can Yoldaşım Cevat Geray'ın Anısına...



Cevat Geray (1930-2018).

Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde (Mülkiye) önce öğrenci, sonra da asistan, doçent ve profesör olarak 70 yıla yakın bir süre birlikte görev yaptığımız kürsü arkadaşım, can yoldaşım Cevat Geray'ı birkaç hafta önce son yolculuğuna uğurladık. Ne kürsümüzün kurucusu Ernst Reuter, ne hocamız Fehmi Yavuz, ne de bizler, mimarlık ya da kent plancılığı eğitimi almış teknik elemanlardık. Nazi Almanyası'ndan kaçıp genç Türkiye Cumhuriyeti'nin insan haklarına saygılı çağdaş ideolojisine ve hoşgörüsüne sığınmış olan, Magdeburg eski belediye başkanı, bu kürsüyü belediyeçilik, planlama ve imar gibi konularda belediyeciler üzerinde geniş gözetim ve denetim yetkileri uygulayacak olan geleceğin kaymakam ve valilerine, henüz okul sıralarında, bu işlevlerini hakkıyla yerine getirmelerine yardımcı olabilecek bilgi ve beceriler kazandırılmalı diye bu kürsüyü kurmuştu. Daha sonra, ülkesine döndüğünde Berlin belediye başkanlığı da yapmış olan Reuter'in

ve onu okulumuza davet eden Emin Erişirgil'in ve Prof. Fehmi Yavuz'un yapmak istedikleri, Mülkiye'de kent planlaması, belediyeçilik, imar, konut, çevre, kentleşme ve benzeri konuları ekonomik, toplumsal, kültürel, yönetsel ve siyasal boyutlarıyla öğrencilere öğretmekten ibaretti.

Bu amaçla kurulmuş olan Şehircilik Kürsüsü'nde 1950'li yılların ortalarında başlayan akademik yolculuğumuz 70 yıla yakın bir süredir sürüyor. Doktora tezlerimiz üzerinde çalışmakta olduğumuz sırada gönderildiğimiz New York Üniversitesi'ndeki hocalarımızın isteği üzerine, kentsel tasarım ve çizim konularındaki eksiklerimizi gidermeye çalıştığımız da olmuştur. Ama asıl amacımız, planlama sürecine ekonomik, toplumsal, yönetsel ve davranış bilimleri açısından bakabilmeyi öğrenmekti. Devlet Planlama Örgütü'nün kurulduğu yıllarda, başta Sadun Aren ve Nejat Bengül ağabeylerimiz olmak üzere, Attila Karaosmanoğlu ve Necat Erder kardeşlerimizin çağrıları üzerine, DPT'de de yine kentleşme, kırsal kalkınma, bölge planlaması, yerel yönetimler ve konut politikaları gibi konulara ilişkin danışmanlık görevlerini birlikte yürüttük.

Üniversite dışı etkinlikler arasında, kuşkusuz, kamu kuruluşu niteliğinde-

ki meslek kuruluşlarıyla ilişkilerimizin en yoğun olduğu örgütler Mimarlar Odası ve daha sonra kurulan Kent Plancıları Odası olmuştur. Cevat kardeşimle birlikte, bu tür kuruluşlardan gelen her türlü destek çağrısına olumlu yanıt vermeye özen göstermişizdir. En son olarak, Mimarlar Odası Ankara Şubesi'nin oluşturduğu Kent İzleme Kurulu'ndaki üyeliği, sanırım Cevat'ın bu tür yakın desteklerinin sonuncusu oldu. Gökçek'in 24 yıllık başkanlık döneminin "Hasar Tespiti" adını taşıyan raporunun oluşmasına yadsınmaz katkılarda bulundu. Odanın etkinliklerine katkıda bulunmaya başladığı yılları 1960'lara kadar geri götürebilirsiniz.

Dolaylı bir katkı niteliğinde de sayılsa, 1990'lı yıllarda, eski statüsü ile bir sivil toplum örgütü olan Türk Belediyecilik Derneği'nin Danışma Kurulu'nda vali, belediye başkanı, bakanlık yetkilileri ve bilim insanlarından oluşan bir kurulun üyesi olarak ülkeyi adım adım dolaşarak aydınlatıcı katkılarda bulundu. 1970'li yılların ortalarında kurulan Bülent Ecevit Hükümeti'nin İmar ve İskân Bakanı Ali Topuz'un ricası üzerine oluşturulan ve hükümete kentleşme, bölgesel kalkınma, anakentlerin yönetimi, kıyıların korunması gibi konularda danışman-



lık yapan kurulda yine birlikte görev aldık. Kurulun mimar ya da planıcı olmayan üyeleri yalnız ikimizdik. Ötekiler mimarlık ve planıcılık dünyamızın yabancıları olmayan isimlerdi: Şevki Vanlı, Behruz Çinici, Turgut Cansever, Tuğrul Akçura, İlhan Tekeli...

Belirtmek istediğim, Cevat Geray'ın bilimsel çalışmalarını dört duvar arasına hapsedmekle yetinen sıradan bir bilim insanı olmadığıdır. Bu nedenle ki, 12 Eylül 1980 askeri müdahalesinin ardından üniversite dışında bırakıldığında, Kent-Koop başkanı değerli öğrencimiz Murat Karayalçın'ın çağırısı üzerine Kent-Koop'ta görev almış, bununla da yetinmeyecek, Türkkent çatısı altındaki, Ege-Koop, Adana-Koop, Manisa Birlik, Konutbirlik ve daha birçok konut kooperatifiçiliği hareketine yakın destek vermiştir. Amaç, dar gelirli ve yoksul aileleri rant gözlü sermayenin pençesine düşmekten kurtararak, barınma sorunlarının çözümüne kâr amacı gütmeyen bu kuruluşlar yardımıyla destek olmaktır. Özellikle Konutbirlik'teki Danışma Kurulu üyeliği hâlâ sürmektedir.

1960'lı yılların sonlarında gerçekleşen Türk Dil Kurumu üyeliğinin gerektirdiği özenli çalışmalarını, TDK kapatıldıktan sonra kurulmasına yardımcı olduğu Dil Derneği'nde başkanlık yaparak da sürdürmüştür. Türk dilinde özleştirme akımının öncülerinden olduğunun işaretlerine ders kitaplarının sayfalarında rastlamak zor değildir. Bunun yanı sıra, 2000'li yılların başlarında Metin Sözen ile Oktay Ekinci'nin çabalarıyla kurulmuş olan ve bugün 500 kadar belediyeyi içinde barındıran Tarihi Kentler Birliği adlı yerel yönetimler hizmet birliğinin de ta başından beri Danışma Kurulu üyeliği yaptı. Amaç, kentlerimizin tarihsel, kültürel, doğal ve mimarlık değerlerine sahip çıkmak, bu amaca yönelik projeleri desteklemek ve başarılı olanlarını özendirerek ülkede koruma bilincinin gelişmesine katkıda bulun-



maktı. Bu kurulda görev yapan dostlardan Derviş Parlak, Oktay Ekinci ve Cevat Geray'ı ne yazık ki kısa aralıklarla yitirdik. Kurulda Metin Sözen'den başka, Haluk Abbasoğlu, Zekai Görgülü, Hasan Özgen, Fikret Üçcan, Kayhan Kavas ve Süleyman Elban da var. Birlik, koruma konularında gerçek bir eğitim kurumu olma yolundaki işlevini başarıyla sürdürüyor.

Kardeşim Cevat, toplum yararına hizmet amacından hiç sapmamış, hukukun üstünlüğü ilkesine ve insan haklarına her zaman saygı göstermiş, kamusal hizmetlerinde bu kuralların rehberliğinden ödün vermemiştir. Kürsümüzde görev yapanların, fakültemizde toplam olarak on yıldan uzun süren dekanlık görevleri, ne yazık ki hep askeri müdahale dönemlerine rastlamıştır. Fehmi Yavuz Hocamız (1958-1960), ben (1970-1975) ve Cevat (1977-1982), bu olağanüstü dönemlerdeki yöneticiliğin ek sorunlarıyla da uğraşmak zorunda kalmışızdır. 12 Eylül yönetiminin uyguladığı aşırı sertlikteki politikanın Cevat'ın cesaretle göğüs germeye çalıştığı sorunların çözümünü ne denli zorlaştırdığına ilişkin çok sayıda örnek var. İnsan ilişkilerindeki yumuşak, yardım-

sever, insancıl ve ilkeli tavırlarıyla bu zorlukların altından kalkabilmiştir. Bilimsel katkılarına ilişkin değerlendirmeler yapmaya sanırım gerek yoktur. Emekli olduktan sonraki yıllarda da, öğretim, araştırma ve yayın çalışmalarını sürdürmekten geri kalmadı. Salı Siyasal Bilgiler, çarşamba günleri ise Eğitim Bilimleri Fakültesi'ndeki derslerinin ardından ya da derslerden önceki saatler değişmez buluşma saatlerimizdi. Ernst Reuter'den ve Fehmi Yavuz Beyden bize kalan değişmez düstur, kürsü içi rekabet yerine, el ele, dirsek dirseğe, gerçek ve ahenkli bir işbirliği ve dayanışma anlayışıyla, ortaklaşa araştırmalar ve yayınlar yaparak kardeş kardeş geçinmekti. Bu anlayışın, üniversitelerimiz ve kürsülerimiz için de örnek olması gerçekten arzu edilmeye değer. Cevat Geray'la birlikte yalnız Mülkiye topluluğunun, ailesinin ve yakınlarının değil, ülkemiz akademik yaşamının, meslek kuruluşlarının ve çok sayıda sivil toplum örgütünün de değerli bir üyesini yitirmiş olduğu kuşkusuzdur. Toprağı bol olsun, ışıklar içinde yatsın, diyorum.

Ruşen Keleş

Cevat Geray Toplum Hizmetinde Bir Mimarlık İçin Kent, Kültür ve Demokrasi Forumunda, 2010.

Arkeolog Harald Hauptmann'ın Ardından

Harald Hauptmann
(1936-3 Ağustos 2018)



Geçtiğimiz aylarda Türkiye'nin kültür mirasının ortaya çıkarılması ve dünyaya tanıtılmasına büyük emekleri geçen iki değerli Alman uzmanı yitirdik. Mimar Ulrike Wulf Rheidt ve Arkeolog Harald Hauptmann...

Uzun yıllar İstanbul'da bulunan Alman Arkeoloji Enstitüsü'nün başkanlığını yürüten Harald Hauptmann, Türk arkeoloji ve mimarlık tarihi ortamında dost yaklaşımı ve akıcı Türkçesiyle "Bey" olarak anılırdı. Hauptmann Bey, Almanya'da yaptığı doktorasının ardından 1966 yılında Alman Arkeoloji Enstitüsü'nün İstanbul Şubesine araştırmacı olarak gelmiş ve bu dönemde GAP projesi kapsamında Keban baraj gölü altında kalacak olan höyüklerde

gerçekleştirilecek kurtarma kazıları seferberliğine çok etkin bir biçimde katılmıştır. ODTÜ'nün kurduğu TEK-DAM (Tarihi Eserleri Kurtarma, Değerlendirme ve Araştırma Merkezi) tarafından organize edilen bu kazılarda gerek Türkiye'den gerek yurtdışından arkeologlara çağrıda bulunularak su altında kalacak höyüklerde kurtarma kazıları yapımları istenmiş ve pek çok genç Türk ve yabancı uzman Elazığ ve Tunceli höyüklerinde çalışarak Doğu Anadolu'nun o güne kadar hiç bilinmeyen erken kültürlerini ortaya çıkarmış, kültür tarihinin yeniden yazılmasını sağlamışlardır. Hauptmann Bey, burada Norşuntepe kazılarında geliştirdiği kazı stratejisi ile tüm kazı ekiplere örnek olmuştur. Bunun yanı sıra kazı ekibinden mimar Eckhart W. Peters'i bölgedeki geleneksel köyleri belgelemeye yönlendirmiş ve böylece Türkiye'nin kırsal mimarlık belgelemesi üzerine ilk kitaplarından biri yayımlanmıştır.

1971 yılında ülkesine dönerek Anadolu arkeolojisi konusunda uzmanlaşmış Heidelberg Üniversitesi'nde öğretim üyeliği yapmaya başlayan Hauptmann Bey, aynı süreçte yazları Urfa çevresinde baraj gölü altında kalacak üç höyük-

te kazılar yaparak, bu bölgede avcı göçebe toplum modelinden yerleşik köy toplumuna geçiş sürecini ortaya çıkarmış, Güneydoğu Anadolu kültür tarihine çok önemli bir boyut katmıştır. 1994 yılında Alman Arkeoloji Enstitüsü İstanbul Şubesi'nin başkanlığını üstlenen Hauptmann Bey, ertesi yıl günümüzde popüler kültürde de kendisine yer bulan ve bu yıl Dünya Mirası Listesine giren Göbeklitepe kazısını başlatmıştır. 2001 yılında yaş haddinden emekli olan Hauptmann Bey, Türkiye ile olan ilişkisini hiçbir zaman kesmemiş, çeşitli etkinliklere katılarak Anadolu arkeolojisini her yerde tanıtmaya devam etmiştir. Özellikle su altında kalacak höyüklerde yaptığı çalışmalarla hakkında hiçbir bilgi edinilmeden yok olacak arkeolojik yerleşimleri gün yüzüne çıkararak Anadolu kültür tarihinin zengin ve renkli dokusunun ortaya konmasına sunduğu katkılardan dolayı kendisine çok şey borçluyuz.

Arkeoloji camiasına, ailesine ve çalışmalarına mimar olarak da katkı sunan eşi sevgili Salva Hauptmann'a başsağlığı diliyoruz.

*Zeynep Eres, Doç. Dr.,
İTÜ Mimarlık Fakültesi*

Mimar Ulrike Wulf Rheidt'in Ardından



Ulrike Wulf Rheidt
(1963 - 13 Temmuz 2018)
(Fotoğraf: Alman Arkeoloji Enstitüsü Berlin Şubesi).

Almanya'da bazı üniversitelerde mimarlık eğitimi içinde arkeolojik alanlardaki çalışmalar önemli bir yer tutar. Karlsruhe Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nde Wulf Schirmer'in hocalığı vasıtasıyla birçok genç mimar Türkiye'de bir arkeolojik alanda bulunduktan sonra Alman Arkeoloji Enstitüsü'nde bir kariyer yoluna gitmiştir. Bu yıl Haziran ayında Atina akropolünde çok talihsiz bir kaza sonucunda hayatını kaybeden Ulrike Wulf Rheidt de bu gençlerden biri olarak 1980'li yılların sonunda

öğrenciliği sırasında Pergamon kazısına çalışmaya gelmişti. "Pergamon'un Helenistik ve Roma dönemi konutları" konulu doktorasıyla bu ilgi sürdü ve hiç bitmedi.

Türkiye arkeolojisinde iyi tanınan eşi Klaus Rheidt ile birlikte 1991 yılında Alman Arkeoloji Enstitüsü'ne, İstanbul'a gelmesiyle Aizanoi kazılarında çalıştı, 1990'lı yıllarda Kilikya'da Akören yüzey araştırmasının mimari belgelemesini üstlendi ve bir süre Aya-sofya'nın bilimsel danışma kurulunda da bulundu. Almanya'ya 1995'te dön-

dükten sonra çalışmaya başladığı Cottbus'ta, Brandenburg Teknik Üniversitesi Mimarlık Tarihi Kürsüsünde, yine Türkiye'de iyi tanınan Adolf Hoffmann ile birlikte, öğrencilerini mimari belgeleme ve antik mimari konusunda eğiterek Türkiye'de kazılara gitmelerini sağladı.

Arkeolojik alanlarda çalışan herkes kendisini heyecanlandıran değişik bir şey bulur. Ulrike Wulf Rheidt ise mimari belgelemenin kendisine, bir yöntem, bir araç ve bir araştırma konusu olarak duyduğu ilgiyi eğitimi-

ne, yayınlarına, organize ettiği konferanslara ve bundan sonraki çalışmalarına kanalize etti. Cottbus'tan Berlin'e Alman Arkeoloji Enstitüsü'ndeki mimari biriminin başına geçtikten sonra enstitünün bilimsel müdürlüğünü de üstlendi ve araştırmalarının yer ve dönemleri zamanla çok çeşitlendi: Roma'da Palatin sarayı, Sırbistan'da Gamzigrad sarayı, Pekin'de Yasak Şehir ve Nepal Mustang bölgesi sarayları.

Ulrike Wulf Rheidt arkeolojik alanlarda mimarların ne kadar çok katkı sağ-

layabileceğini, takdir gören, çalışkan ve üretken bir araştırmacı, bir eğitimci ve bilim insanı olarak mesleki hayatının her döneminde göstermiştir. Türkiye'deki arkadaşları olarak da ayrıca cana yakın, neşeli ve paylaşımcı kişiliğini çok özleyeceğiz.

Ailesine, dostlarına ve eşi, sevgili Klaus Rheidt'e başsağlığı ve sabır diliyoruz.

*Zeynep Kuban, Prof. Dr.,
İTÜ Mimarlık Fakültesi*

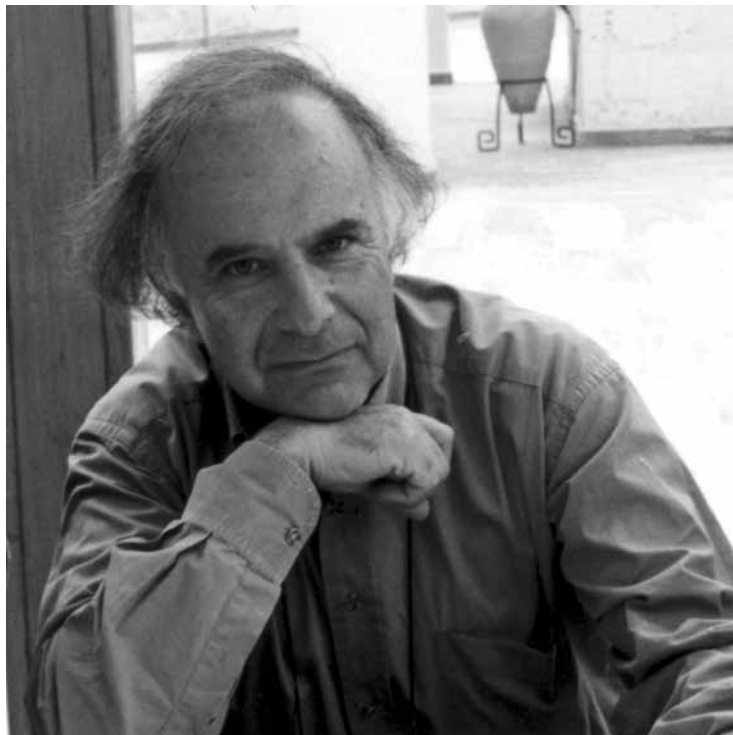
Aziz Dostum Prof. Dr. Atilla Yücel'in Ardından

Atilla'nın Kıbrıs'ta ve Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi'nde (UKÜ) verdiği çok sayıda ufuk açıcı ve ilgi çekici konferansın, seminer ve söyleşinin içinde, UKÜ Güzel Sanatlar, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi (GSTMF) ile KKTC Mimarlar Odası'nın ortak bir etkinliği olarak 5 Nisan 2015 tarihinde verdiği "Kesişmeler: Yer, Yerellik, Yerleşme" adlı konferansının daha özel bir anlam ve yeri vardır, çünkü bu konferans bir anlamda 2014 yılı güz aylarında başlayan hastalığının İstanbul'daki kritik tedavi süreçlerini başarıyla atlatmış, biraz hırpalansa da hastalığına karşı ilk raundu kazanmış olarak fakülteye ve çok sevdiği Kıbrıs'a dönüşünün de bir kutlamasıydı. Konferansın açılışında konferansın üst başlığı olan "Kesişmeler"den esinlenerek ben de Atilla ile yaklaşık 40 yıl önce akademik yaşama girişimle ve daha sonra onun verdiği doktora dersinin öğrencisi olmamla başlayan ve Kıbrıs'ta UKÜ GSTMF çatısı altında birlikte idari ve akademik görev üstlenmemize kadar süren yaşantılarımızdaki çeşitli kesişmelerden bahsederek, sözü kendisine, sözün ustasına bıraktım.

Her zamanki enerjisi ve çekici anlatımı ile ayakta sürdürdüğü konferans

bir saati aşınca Mimarlar Odası yöneticisi arkadaşlarla ve ben nekahet döneminin hemen ertesinde bunun kendisini aşırı yorabileceğinden endişelenmeye başladık. Konferans iki saat sınırını zorlamaya başlayınca bu endişeye uçağı kaçırmayı endişesi de eklendi; konferans ertesindeki kokteyle bile kalamadan telaşla uçağı yetiştirildi. Ama tüm izleyenler ve fakülte

olarak mutluyduk; çünkü "Atilla Hoca", ele avuca sığmayan ve genel geçerle arası pek iyi olmayan kişi ve kurumları takdir babında kullanmayı pek sevdiği bir tanımlama ile tüm "haşarılığı", bilinen enerjisi ve esprileriyle artık aramıza dönmüştü. Fakültemiz adına 2013 yılında hazırlıkları başlayan ve 2014 Aralık ayında gerçekleşen "Le Corbusier: Akde-



Atilla Yücel.



niz'de Bir İsviçreli" adlı uluslararası semineri, katılanların belirlenmesinden, onlarla temasların sürdürülmesi, bildirilerin özenli bir şekilde redaksiyonu ve titiz bir basımla sonuçlandırılmasına kadarki tüm aşamaları tam anlamıyla onun moderatörlüğü ve koordinatörlüğünde başarılan bir etkinlik olmuştur. 10-13 Aralık 2014'te seminer gerçekleştirilirken tedavi süreçleri nedeniyle Kıbrıs'a gelememesine karşın, elektronik iletişimle seminerin her aşamasından haberdar olarak hasta yatağından semineri kusursuz yönetti. Hastalanmadan önce yılda yaptığı

ortalama 200 uçuş sayısı hastalandıktan sonra düşse de, bir akademik etkinlikten diğerine koşturaya, bir şehirden öbürüne uçmaya, tasarım ve yayın faaliyetlerine devam etti. Fakültemizin yıllık akademik faaliyet raporlarında her zaman olduğu gibi, hastalığının ertesinde de yayınları ile en büyük yeri işgal eden gene oydu. Dekanlık görevi sırasında idari ve akademik yönden UKÜ GSTMF'de önemli dönüşümleri gerçekleştirdi. Kıbrıs mimarlık çevrelerine kısa sürede kendini tanıttı ve önemli katkılarda bulundu. Ada arkeolojisi ile de ilgilendi ve bu konudaki çalışma ve kurumsallaşmalara ciddi destekler verdi. 2017-2018 öğretim yılı başından itibaren UKÜ'den resmen ayrılmış olmasına karşın fiilen fakülteye ilgi ve desteğini kesmedi; fakülteye en son geldiği 5 Haziran 2018 günü de bir doktora tez görüşmesi ve gene onun koordinatörlüğünde gerçekleştirmeyi planladığımız arkeolojiyle ilgili bir sempozyum konusunda ilgi çekici bir seminer sunumuyla katkılarını sürdürdü.

Hocam da olan değerli dostum Prof. Dr. Atilla Yücel'in hakkında kişisel

olarak ve UKÜ GSTMF adına söylemek istediklerim bu yazının belirlenmiş sınırlarına sığamayacak kadar fazla. Hastalığı ile yaklaşık 4 yıl boyunca gözünü kırpmadan, en ufak bir yılgınlığa kapılmadan cesaretle mücadele etti. Onun bu cesaretti tutumu bana ve sanırım pek çok tanıyanına da, artık atlattı, son günlerinde bile, gene bu raundu alacak, inancını verdi, ama ne diyelim, buraya kadar mı.

Dünya sadece önemli bir mimarını, mimari bir düşünce adamını değil, hemen her alanda bilgi, daha da önemlisi vizyon sahibi, ilgi alanı çok geniş bir entelektüelini, bir yaşam ustasını kaybetti. Ne mutlu ona ki, bu dünyada çok hoş bir seda bıraktı; ne mutlu biz dostlarına, onunla birlikte çalışma ve paylaşma şansını bulmuş olanlarla onun öğrencisi olma ayrıcalığını yaşayanlara ki, onun hoş sedasından belleğimizde yankılanan ve kimliğimize yansıyan ne kadar çok şey kaldı.

Nezih Ayran, Prof. Dr., Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fak.

Atilla Yücel İstinye Üniversitesinde konferans sonrası öğrencilerle, 19 Nisan 2018.



Değerli Hocamız Prof. Dr. Atilla Yücel'in Ardından

Prof. Dr. Atilla Yücel ile ilk tanışmam İTÜ Mimarlık Fakültesi'ne öğrenci olarak girdiğim 70'li yıllara rastlar. Atilla Bey hızlı hareket eden, hızlı konuşan, dinamik bir kişiliğe sahipti; koridorlarda uzun saçlarını savurarak seri adımlarla yürüyüşünü hayranlıkla izlerdik. Atilla Bey öğrenciler tarafından çok sevilirdi, en çok tercih edilen stüdyo yürütücüleri arasında yer alırdı.

Atilla Bey Nezih Eldem'in başkanı olduğu "Mekân Örgütlenmesi" kürsüsünde "Bina Bilgisi-1" derslerini veren grubun içindeydi. Atilla Hoca, Nezih Bey ve asistanları Melih Kamil ve Argun Dündar birlikte ulusal ve uluslararası döner sermaye projeleri yaparlardı. Atilla Bey doktora sırasında 1 yıl İtalya'da kalmış, kendi deyimiyle oradaki Rossi okumalarıyla mimarlık kuramında tipoloji, dilbilim ve yapısalılık üzerine çalışmaya başlamıştı.

Okulda doktora kabul edildikten sonra birkaç arkadaş birlikte araştırma görevlisi olarak çalışmaya başladık. Atilla Beyin "Mimarlıkta Tipolojik Analiz" seçme dersini aldık ve Atilla Beyi entelektüel kişiliği ile daha yakından tanıma olanağı bulduk. Atilla Hoca'nın derin mimarlık kuramı bilgisi bizi çok etkilemişti ve kendisinden pek çok şey öğrendik.

Atilla Bey fakültede "ağabey" diye hitap edilen ender kişilerden biridir. Atilla Bey eğitimimiz sırasında ve sonrasında biz genç meslektaşlarına mütevazı kimliği ve gülümseyen yüzü ile mimarlık kuramının yanı sıra, yaşam, sanat, müzik, yemek vb konularda da bilgi aktarırdı. Kendisi gerçek bir entelektüeldi, ne zaman bir araya gelsek hocadan mutlaka yeni bir şeyler öğrenirdik, bu bazen bir müzik parçası olurdu, bazen bir mimar, bazen görülmesi gereken bir yer veya yerel bir restoran...

Atilla Bey bir süre sonra mesleki yoğunluğu nedeniyle okulda yarı zamanlı çalışmaya başladı, bir süre sonra da



ayrılma kararı aldı, ancak okuldan ve bizlerden hiçbir zaman tam anlamıyla uzak kalmadı. Her fırsatta bizlerle bir araya geldi, yüksek lisans ve doktora jürilerine katıldı, yüksek lisans derslerinde seminer vermeye geldi, bu sayede bizler ve öğrencilerimiz de onun engin mimarlık ve yaşam bilgisinden yararlanmayı sürdürdük. Zaman zaman ulusal toplantılarda ya da jürilerde karşılaştığımızda Atilla Hoca ile okuldaki gibi mimarlıktan, mesleki uygulama çalışmalarından yaşamdan, yemeklerden ve müzikten konuştuk.

En son geçen sene yüksek lisanstaki seminer dersine davet ettiğimizde yoğun çalışma temposuna rağmen gelmeyi kabul etti. Seminerde heyecanla yazılarının toplandığı bir kitap hazırladığından bahsetti, çalışmanın büyüyerek dört ciltli bir külliyata dönüştüğünü anlattı, kitapta eski yazılarının yanı sıra yeni yazıları olduğunu anlattı. Seminerde İstanbul kenti, tasarım, kuram ve yazma konusunda keyifli bir konuşma yaptı öğrencilere. 5 Mayıs'ta Taşkışla gününde Atilla Bey davet edilmişti simgesel ders için, ben o gün başka bir toplantıda görevli olduğum için katılamadım, ama tüm arkadaşlar seminerin müthiş

olduğunu, Atilla Beyin Taşkışla tarihini çok güzel bir biçimde aktardığını, eski günlerdeki gibi hocayı dinlemenin çok keyif verdiğini söylediler.

Atilla Beyi sosyal medya üzerinden takip ediyordum son zamanlarda, sanırım kitabı için yazılarını hazırlarken sosyal medyayı biz meslektaşları ve öğrencileri için bir tartışma ve eğitim ortamı olarak kullanıyordu. Zaman zaman koyduğu fotoğrafların altına yazdığı yorumlarla tartışma başlatıyor, öğrencileri ve arkadaşları tartışmaya katılıyordu; bazen bir mimarlık kuramı üzerinde yazıyor, bazen bir müzik parçası paylaşıyordu bizlerle. Hepimiz hoca'nın yazılarını merakla bekliyor ve izliyorduk, aslında Atilla Bey bize yeni bir şeyler öğretmeyi sürdürüyordu.

Atilla Bey hepimizde asla unutmayacağımız değerli anılar bıraktı. Kendisi hem kuramsal yanı güçlü iyi bir akademisyen, hem usta bir meslek adamı, hem nitelikli bir insan olarak hepimize her zaman örnek oldu. Kendisini her zaman çok özleyeceğiz, ama asla unutmayacağız, anısını her zaman içimizde yaşatacağız.

*Gülçin Pulat Gökmen, Prof. Dr.,
İTÜ Mimarlık Fak. Mimarlık Bölümü*

Taşkışla'da Mimari Proje Stüdyosunda Atilla Yücel (soldan ikinci) Hasan Şener, Uğur Erkman ve Ayşe Sıkıçalar ile birlikte (Kaynak: B. Uluoğlu).

Müşterek Mekân: Müşterekler Olarak Şehir



Stavros Stavrides,
Müşterek Mekân:
Müşterekler Olarak Şehir,
çev. Cenk Saraçoğlu,
İstanbul: Sel Yayıncılık,
Haziran 2018, 279 s.

Sel Yayıncılık, kentsel politik mücadeleler ile mekân teorisinin önemli yayınlarından oluşan "KentSel" dizisine yeni bir kitap ekledi. Bu yılın haziran ayında Cenk Saraçoğlu'nun çevirisiyle Türkçeye kazandırılan *Müşterek Mekân*; *Müşterekler Olarak Şehir*, yazarı Stavros Stavrides'in mimar, aktivist ve akademisyen kimliklerinin nüfuz ettiği, kentsel müşterekleşme pratiklerine yönelik teori ve deneyimi bir arada sunan bir kitap.

Common Space: The City as Commons adlı orijinal baskısı ise alternatif yayın platformu ve işçi kooperatifi olan Zed Books tarafından "In Commons" ("Müşterek İçinde") dizisinde 2016'da yayımlanmıştı. Müşterekler literatürüne önemli katkılar sunmuş olan Massimo De Angelis dizinin editörü ve kitabın önsöz yazarı olarak "Müşterek Mekân"ın, mekânı müşterekler olarak sorunsallaştıran ilk kitap olduğunu ve Lefebvreci geleneğin en iyi yönlerinin izini sürdüğünü belirtiyor. Nitekim kitap boyunca, müşterek mekân ve müşterekleşme konularında gerek ilgililerinin gerekse bu olguların kapısını henüz aralayanların merak ettiği pek çok tartışma günümüz şehrinin hem tasarlanan hem de yaşanan, oluşan ve açığa çıkan mekân ve topluluklarının deşifresi ile sürdürülüyor. Genel hatlarıyla Stavrides'in güncellenmiş ve geliştirilmiş çalışmalarından oluşan içeriğin temellerine bakarsak, yazarın 2000'li yıllar itibarıyla kentin topluluk tabanlı mekân pratiklerine ve sosyal konut deneyimlerine yönelik araştırmalarını, 2010'lu yıllarda hızlanan kentsel hareketler ve işgal deneyimleri bağlamında sürdürdüğü mekânsal müşterekleşme kavrayışını ve günümüz metropollerinde her geçen gün mülksüzleştirilen ve marjinalleştirilen "hareket halindeki" toplulukların gündelik dayanışma ağları içerisinde yeşeren kolektif icatçılığına yönelik merakını görebiliriz.

Stavrides'in izlediği ve katıldığı farklı coğrafyalardaki deneyimlerle –başlıca Atina ağırlıklı Avrupa ve Ortadoğu'daki kentsel direnişler, Latin Amerika evsiz

hareketleri ve toprak işgalleri, bu bölgelerdeki sosyal konut mimarisi– araştırmalarını yoğunmuş olması, tarihsel bağlamı güçlü kıyaslanabilir örnekleri çağdaş toplumsal ve siyasal düşünceyle beslemesi ve bölümler aktıkça açığa çıkan ilişkisel soruları, *Müşterek Mekân*'ın okuyucusu için yeni araştırma fikirlerini teşvik ediyor. Diğer yandan konut, mimarlık, şehircilik, toplumsal hareketler, kamusal-özel alan analizleri üzerinden müşterek mekân ve tüm bunların konumlandığı kentsel ve politik ekonomik bağlama yönelik ders niteliğinde paylaşılabilecek okuma parçaları sunuyor. Bu değerlendirmeleri, hem müşterek mekânın tartışılma zeminini hem de tahayyül edilebilirliğini anlaşılır kılıyor. Kitabın önemli savlarından bahsetmeden evvel, verdiği hissiyatı paylaşmalı. Sosyal bilimler ve mekân disiplinlerinin ahenkli biraradalığını sunan *Müşterek Mekân*, bir yakınma değil, umut ve imkânlar kitabı. Stavrides, günümüz şehirlerinde gündelik hayatın bir savaş ve güvenlik mekânı, kemer sıkma ve umutsuzluk mekânı haline geldiğini göz ardı etmiyor, "mekân müşterekleşmesini gündeliğin tam da moleküler düzeyinde gözlemlene"nin önemiyle görüyor ve paylaşıyor ve tam da bu nedenle, metropolün gündelik yaşamına gölgesini düşüren tahakküm biçimlerinin ötesine geçebilen oluşum halindeki direniş ve yaratıcı alternatif imkânlarını araştırmayı hedefliyor.

Şehri, müşterekleri yeniden sahiplenme ve icat edebilme imkânı sunan, bunu gerçekleştirmemiz gereken yer olarak konumlandıran Stavrides, bu imkânın harekete geçme noktalarını ise mekânın müşterekleşme süreçlerine odaklanarak görünür kılıyor. Yerleşik, yaşanan müşterek mekânlar ile muhayyel arayışına girilen müşterek mekânlar üzerinden sunduğu ayrımla müşterekleşme süreçlerine yönelik imkân ve arzuları birlikte tartışıyor. Bu tartışmalar üzerinden mekânsal dönüşüm süreçleriyle siyasal

özneleşme süreçleri arasındaki karşılıklı bağlantıların izini sürdüğünü belirten Stavrides, *Müşterek Mekân*'ın en önemli soru ve değerlendirmelerini ilk bölümlerde, mekânın müşterekleşmesine dair deneyimleri paylaşmadan önce sunuyor. Stavrides'in deneyimleri çözümleme yöntemine yönelik önemli ipuçları veren bu ilk bölümler "genişleyen müşterekleşme", "eşik mekânsallığı" kavramlarına ve "kapitalizmin içinde, karşısında ve ötesinde mi?" sorusuna özenle yer açıyor. Müşterekleşmeyi genişletme fikrinin peşinden gitme önerisi ile herhangi bir kapalı topluluğun sınırlarının ötesine doğru genişlemesini teşvik eden, dolayısıyla kapitalizmin çitleme stratejisini aşan ilişki biçimleri sunuluyor. Diğer yandan mevcut kentsel mekânı ve toplumsal ilişkileri tanımladığımız kodları bozguna uğratan "tahrifat" pratikleri üzerine düşünmeye davet ediyor. Yeni ilişki üretimlerinin geliştirilmesini arzulayan bozgun esnasında yaşanan "eşiklik" deneyimi, müşterek mekânları şekillendirebilecek itici bir güç olarak görülüyor.

Yalıtık müşterek dünyaların yaratılmasına karşın sürekli oluşum halindeki gözenekli bir dünyanın çağrısını yapan *Müşterek Mekân*, hem yazarı hem de sunduğu örnekler ile tam da konumlandığı üzere, "eşik mekânsallığı" üzerinden müşterekleşmeyi ve müşterek mekânı inceliyor. Bu incelemeler sırasında belki de en heyecan verici sorulardan biriyle okuyanı da iştirakçi kılarak sona geelim: "Müşterekleşme pratikleri bize farklı bir geleceğin, adil ve özgürleşmiş toplumun bir anlık da olsa görüntüsünü sunabilir mi?" Stavrides'in yanıtı "evet", dayanakları oldukça zengin.

Melike Selin Durmaz Ekenler,
Doktora Öğrencisi Mersin Üniversitesi
Medya, Kültür ve
Kent Çalışmaları Programı

Yeni Kötü Günler: Sanat, Eleştiri, Acil Durum

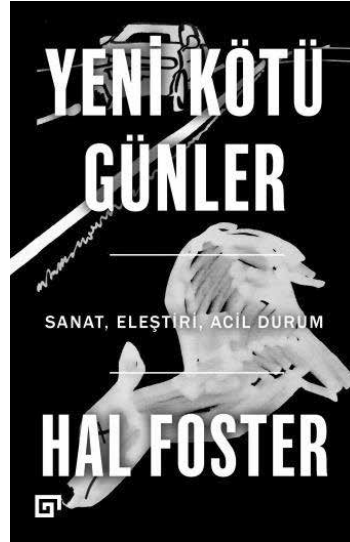
Orjinal Eser: *Bad New Days: Art, Criticism and Emergency*, Verso Books 2015

Çağdaş Amerikan sanat tarihi ve kuramı geleneğinin son kuşak isimlerinden Hal Foster ülkemizde dilimize çevrilen iki yapıtı ile tanınıyor. *Sanat Mimarlık Kompleksi* (2013) ve *Tasarım ve Suç* (2017) başlıklı kitapları İletişim Yayınları tarafından yayımlanmıştı. Hal Foster'ın sanat, mimarlık ve tasarım arasında kurduğu bağlantılı okuma yöntemi nedeni ile mimarlık alanından da hatırı sayılır büyüklükte bir okur kitlesi var. Öncelikle yazarı henüz tanımayanlar için bir küçük ipucu verelim: XX. yüzyılın avangart sanatına ve özellikle Dadizm ve sürrealizme olan ilgisi tüm okumalarında baskın bir iz olarak görülüyor.

Foster'ın bu kitabı her ne kadar dönemsel olarak 1989'un siyasal ve ekonomik olaylarını bir başlangıç eşiği olarak ele alıyor ve ardından 11 Eylül terör saldırılarını takiben gelişen global siyasi, ekonomik krize odaklanarak bu dönemlerin eleştirel sanatına bakıyorsa da, okuma yöntemi sonuç olarak bu bağlantıyı çok net olarak açığa çıkartmıyor. Foster bu dönem aralığında entelektüel bir tavır olarak ortaya çıkan sisteme karşı olan güvensizlik ve eleştirelliğin, sanat tarafından başka bir dünyanın olası biçimlerinin temsillerine dönüştürüldüğünü düşünüyor. 1989 Berlin Duvarının yıkılışı ile başlayan dönüşümün getirdiği güvensizliğin 11 Eylül sonrası bir norm haline geldiğini ve sanatın bundan beslendiğine işaret eden yazıların birçoğu 90'lı yılların sonunda ve bunu izleyen on yılda yazarın *October* dergisinde yayımlanmış makalelerinden oluşuyor. Yazar, eleştirinin bir görevinin de birbirinden kopuk gibi görünen sanat projeleri arasındaki ortaklıkları ortaya çıkartmak olduğunu belirterek bu

ortaklıkları 'Abject', 'Arşivsel', 'Mimetik' ve 'Güvencesiz' alt başlıkları ile açıklıyor. Kitabın son bölümü olan 'Post-Eleştirel?' başlığı ise daha çok eleştirinin işlevsizleştiği için yok olduğu iddiası üzerinde yoğunlaşıyor ve eleştirinin bir aksiyon olarak sanatın içinde halen var olan biçimlerine bakıyor. Tek tek bölümlere geçmeden belirtmekte fayda var: Foster'ın yukarıda sözü geçen iki kitabında mimarlık ile kurduğu yakın bağlantı bu kitapta ele aldığı eserlerde yok. Ancak klasik anlamdaki avangart ile kurduğu ilişki, hâlâ mimarların bu kitaba ilgi göstermesine yetecek kadar kuvvetli. Ayrıca eleştiri, kuram ve yaratıcı düşünce arasındaki kopukluk/süreklilik üzerine bu kitapta yazılanlar mimarlık alanındaki tartışmalara ışık tutabilecek bir nitelikte.

Foster'ın *abject* başlığı altında topladığı sanatçıların ortak özelliği, feminist kuramın tüm görsel sanatlar üzerinde yarattığı çığır açıcı beden eleştirisini izleyerek Lacancı estetik kuramının özne-nesne-bakış- perde-imge denklemleri arasında pozisyon almalarıdır. Bu bölümde referans verilen Julia Kristeva'nın *Powers of Horror* (1982) kitabında da sözü edilen obje ve nesne arasındaki sınırları eriten *abject* kavramını Foster kendi bedenine bakan imgeleri kullanan Cindy Sherman'ın fotoğrafları üzerinden hareket eden sanatsal kariyeri ile örnekler. Foster ayrıca bakışın aracı beden eleştiren sanat yapıtlarının eriliğe direnen ve bedene bağlı kültür kavramlarını eleştiren bir dizi başka sanatçı için de bir ortak payda teşkil ettiğini öne sürüyor ve bunu Kiki Smith ve Andres Serrano gibi görece daha az tanınan sanatçıların 1990'lar ve 2000'ler başındaki yapıtları ile örnekliyor. 1990'ların feminist eleştirisinin sanat üzerinde travmatik temalar üzerine bir ilgi



Hal Foster, *Yeni Kötü Günler: Sanat, Eleştiri, Acil Durum*, çev. Ferit Burak Aydar, İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları, Şubat 2017, 198 s.

yarattığına inanan Foster, Sherman'ın ceset ve beden parçası imgelerine geniş yer veriyor. Kitapta kullanılan imajların baskı kalitesi nedeni ile okuyucu ne yazık ki daha nitelikli görseller için başka kaynaklara başvurmak zorunda...

Arşivsel bölümünde ele aldığı sanat yapıtları, daha ziyade egemen kültürün görmezden geldiği mikro arşivlerden çıkan ham materyalin muğlak ve öznel bakış açısı ile sanat izleyicisine çoğunlukla interaktif sunum yöntemleri ile ulaştırılmasını kapsayan bir dizi sanatçının çalışmalarından oluşuyor. Tacita Dean'ın video art ve kısa film niteliğinde bazı çalışmaları detaylı olarak bu bölümde ele alınıyor. Ayrıca Joachim Koester'in fotoğraf çalışmalarına kentlerin modernlik yoluyla ele geçirilmesini arşiv malzemeleri kullanılarak eleştirmesi açısından bu bölümde yer veriliyor. Arşiv sanatını Hirschhorn'un 'bağlantılandırılmayacak olanları bağlantılandırma' deyimi ile açıklayan Foster, bunu 'yerini şaşırmış bir geçmiş eşleme eylemi' olarak tarif ediyor.

Mimetik başlığı altında toplanan çalışmalar, XX. yüzyıl başı modernist avangartlara, özellikle Dadaist ve fütüristlere ve 60'ların pop-kültürüne göndermeler yapan eserlerden oluşuyor. Burada Foster'ın çok uzun yer verdiği Jon Kessler'in "The Palace at 4.00 A.M." başlıklı 2005 yılına ait sergisinden ben burada çok söz etmeyeceğim ama mimar okurları daha çok heyecanlandıracak İsa Genzken'in modernist ve minimalist ikonlara çokça referans verdiği yapıtlara dikkat çekeceğim. Sanatçının 1989-2002 yılları arasındaki çalışmaları beton, epoksi gibi kusursuz yüzeyli malzemeleri hem bozulmuş hem de net görünümleri ile kullanan ve yapı cepheleri gibi mimari

elemanlara öykünen ilginç bir ara kesit sunuyor.

Güvencesiz bölümü Thomas Hirschhorn üzerine inşa edilmiş. Foster neoliberal kapitalizmde hiçleşmiş bireyin içinde olduğu psikolojik durumu tanımlayan bu terimin Judith Butler'in eriyen kamusal alan kuramına kadar geniş bir yelpazede sanatta karşılık bulduğunu gösteriyor. Ayrıca ahlaken kabul edilemeyecek ama siyasetin normalleştirdiği olaylara, örneğin sivillerin hedef alındığı kitlesel savaşlara yüzümüzü çevirmemiz gibi toplumsal körleşmeye örnek olacak temaları da işleyen Hirschhorn belki de bu kitabın başlığına ilham kaynağı olan 'acil' durum için bir örnek olarak karşımıza çıkıyor.

'Post-eleştirel?' başlığı altında Foster 'eleştirelinin yere düşmüş bayrağını niye eğilip yerden alalım' sorusuna 'çözölmüş olan kamusal alanda başka mübadele olanaklarını keşfetmenin bir yolu olduğu için' diyerek yanıt veriyor.

Bu kitap sanal medyanın kimilerine göre 'sıkıştırılmış içerik' olarak tanımlanan kolaycı ve kısa yorumlarından bunalan ve eleştiri seven okurları için güzel bir okuma. Sınırları iyi çizilmiş bir dönemde batıcıl ve kötücül siyasetin eleştirel ve yaratıcı sanata ilham vermesini anlatıyor. Sonuç: Siyaset battıkça sanatta daha çok umut var...

Özlem Erdoğan Erkarlan, Prof. Dr.,
İzmir, ozlemerkarslan@gmail.com

Zorla Yerleştirmeden Yerinden Etmeye: Türkiye'de Değişen İskân Politikaları



Sema Erder, *Zorla Yerleştirmeden Yerinden Etmeye: Türkiye'de Değişen İskân Politikaları*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2018, 312 s.

"Ne yazık ki, Türkiye'de toplumun çoğunluğu, geçmişinde göç ve yerleştirmeye ilgili acılı anıları olsa da, iskân kurumunun bugünkü dış kapalı ve yabancı korkusuyla zedelenmiş arkaik anlayışını destekliyor. Oysa, bugünün mağdurları olan yabancıların, mültecilerin, sığınmacıların konu-

mu, ancak 'insan hakları' fikrinin yaygın olarak benimsenmesi ve içselleştirilmesiyle iyileşebilir. Aynı şekilde, ne yazık ki, kentlerde ve kırsal alanlarda yerinden edilenler ve kamulaştırma mağdurları adeta çoğunluğun sessizliğine muhataptırlar."

Toplum mühendisliği lafının sosyal bilimlerden günlük politikaya sirayet ettiği günümüzde, bu "mühendisliğin" en etkili araçlarından olan iskân politikalarının pek az dikkat çekmesi, pek az tartışılması, çarpıcı bir çelişki. Şehircilik ve nüfus çalışmalarının ülkemizdeki önemli ustalarından Sema Erder'in kitabı, bu tartışmayı açıyor. Kitap aynı zamanda, Türkiye'nin tarihini iskân politikaları üzerinden okumamızı sağlıyor: Türkiye-Yunanistan nüfus mübadelesi... Kürtler ve Alevilerin zorla yerleştirilmesi... Ulus-devletin yapıtaşısı mahiyetindeki 1934 İskân Kanunu... Yeni devletin "kurucu unsuru" olmaktan "dış Türkler" statüsüne Balkan göçmenleri... Son "şenlendirme uygulaması" niteliğindeki 1974 Kıbrıs nüfus

yerleştirmesi... 1980'lerin ikinci yarısından sonra "güvenlik amaçlı" kitlesel sürgünler...

Osmanlı'da iskân kurumunun oluşumundan Cumhuriyet dönemine yerleştirme ve göçertmenin etkili bir yönetim mekanizması olarak işletildiğini görüyoruz. Erder, günümüzdeki iskân anlayışını süreklilik ve değişim boyutlarıyla ele alırken, gerek afetler gerek kamu yatırımları nedeniyle yerinden edilip mülksüzleştirilenlere de bakıyor ve yeni İskân Kanunu'nun inşaat sektörünün "kolaylaştırıcısı" olma işlevine dikkat çekiyor.

(Arka kapak tanıtımı)

Tarihi Çevre Algısı

Kültürel varlıklara değer verme ve onları koruma eğiliminin, bu amaçla yapılan uygulamaların çok kişinin sandığı gibi çağımıza özgü yeni bir davranış, yeni bir akım olmadığını, insanlık tarihinde hayli açık seçik bir yeri olduğunu biliyoruz. Bu olgu, Prof. Dr. Cevat Erder'in *Tarihi Çevre Kaygısı* ve onun devamı niteliği taşıyan *Tarihi Çevre Bilinci* adlı kitaplarında ve ardından da UNESCO tarafından tek bir kitap halinde "güncellenmiş özet gibi" yayınlanmış *Our Architectural Heritage: From Consciousness to Conservation* adlı kitabında açıkça vurgulanmıştır.

Tarihi Çevre Algısı, Cevat Erder'in işte bu son kitabının yeniden ele alınarak güncellenmiş ilk Türkçe baskısı olma niteliği taşıyor. Erder, toplumların kültürel değerlerinin çeşitlilik gösterdiği yerlerde, kültürel varlıkların korunmasıyla ilgili kararlarında ve uygulamalarında farklılıklar olmasının doğal karşılanması; farklı toplumlardaki örnekler ve benzetmeler üzerinden yapılan tartışmalarda zamanın ve mekânın mutlaka dikkate alınması gerektiğini ileri sürüyor:

"Son yıllarda 'koruma bilimi' olarak da adlandırılan bu alanda, farklı kültürel ortamlarda izlenebilen, değişik gibi görülebilen kimi uygulamaları, geçerlilikleri genelde kabul edilmiş uluslararası ilkelere sadık kalmadıkları, uyum sağlamadıkları gibi nedenlerle eleştirilmeden önce, o ülkenin kültür bütünü içindeki bu uygulamalara etken olan nedenlerin, uygulama yapılan zaman ve ortamın araştırılması gerekir. Bu amaçla yapılacak araştırmaların bizleri bugün içinde bulunduğumuz kaostan çıkararak daha yararlı, hiç olmazsa daha doğru bir ortama sokacağına inanıyorum. Kitapta örnek gösterilen İtalya, Fransa, İngiltere vb Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, Türkiye'nin de koruma konusunda gösterebileceği pek çok örnek bu ülkeler arasında yer alabile-

cek düzeye kolayca ulaşabilecek niteliklere sahip olduğu kanısındayım."

Korumada ele alınan varlıkların kültürel değerleri kadar korumayla ilgili ortam ve koruma kavramının zaman içindeki değişkenliğini de değerlendirmek gerekir. Burada neyin, nerenin, nereye kadarın değişkenliğinin sorgulanmasını da vurgulamak gerekir: Bunda ısrarımızın nedeni de uzun zamandır ülkemizde konunun sadece teknik bir uğraşı olduğu kanısının egemenliğinin aşılamamış olmasıdır. Koruma, salt bir "tamir" olayı olmayıp bilim ve kültürün birçok girdisini içeren bir süreçtir. Uygulamanın değerlendirilişi, bu süreç içinde yerini almalıdır.

Ülkemizde yaklaşık 50 yıldan beri kültürel varlıkların korunması konuları, ayrı bir uzmanlık dalı olarak birçok üniversitemizin eğitim programında yerini almıştır. Bu programlara baktığımızda konunun disiplinlerarası niteliğinin kabul edildiği, başlangıçta düşünüldüğünden daha zengin olduğu, daha önceleri öngörülemez bir çok bilim dalını da kapsadığı izlenmektedir. Bugün mimarlar, şehir plancıları, tarihçiler, sanat tarihçileri, arkeologlar, mühendisler, doğa bilimcileri, sosyologlar, iktisatçılar gibi sair bilim insanlarının kültürel varlıkların sahibi olan kişilerle ve toplumlarla, giderek de koruma uzmanlarıyla diyaloglarının kaçınılmaz olduğu daha net olarak görülmektedir.

Bugünlerde bir onarım şantiyesi görüntüsünde olan ülkemizde 50'ye yakın yıldır uzmanlar yetiştiren üniversitelerimizin sağladığı birikim ve ürünlerden, uygulama yapan kuruluşların deneyimlerinden, diğer birçok ülkede yapılanlar gibi bir değerlendirme yapılması zamanı geldiği açıktır. Bu değerlendirmeye yurttaşlarımızın kültürel varlıklara olan yaklaşım ve anlayışlarını saptayan bilimsel bir araştırmanın sonuçlarını da katan verilerle ülkemiz kültürüne uygun



Cevat Erder, *Tarihi Çevre Algısı*, (ed. Yeşim Didem Aktaş, Filiz Dirli Akyıldız) İstanbul: Yem Yayın, Ekim 2018, 328 s.

onarım ilkeler dizininin hazırlanması hiç de olanaksız görünmüyor.

Kitabın Ekleri:

- Ek 1. Restorasyon: E. Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-79)
- Ek 2. Uluslararası Mimarlar Kongresi, Madrid (1904)
- Ek 3. Atina Konferansı'nın Sonuçları (21-30 Ekim 1931)
- Ek 4. Carta Del Restauro, İtalya (1931)
- Ek 5. Atina Anlaşması: Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi, Atina (1933)
- Ek 6. Venedik Tüzüğü: 2. Uluslararası Tarihi Anıtlar Mimar ve Teknisyenleri Kongresi, Venedik (25-31 Mayıs 1964)
- Ek 7. Venedik Tüzüğü Tarihi Bir Anıt Gibi Korunmalıdır
- Ek 8. Kültürel Varlıkların Korunmasında Bilim ve Teknoloji
- Ek 9. Yerin Ruhunun (Manevi Değerlerinin) Korunması Hakkında Québec Bildirgesi (4 Ekim 2008)
- Ek 10. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Restorasyon Bölümü'nün Kuruluş Süreci
- Ek 11. Türkiye'de Kültürel Varlıkların Korunması Sürecinde İki Anıtsal Yasa (2011)
- Ek 12. ICOMOS Genel Kurul Toplantıları ve İşlenen Konular (30 Ocak 2013)

(Yayınevi tanıtımından)

“Önleyici Koruma” Alanında Avrupa’nın Deneyimi ve Türkiye’deki Kültür Mirası İçin Yapılabilecekler

İşıl Polat-Pekmezci

Mimari mirasın korunmasında yapıları ya da alanları düzenli izleyerek ve gerekli önlemleri alarak, yapıların uzun dönemde karşılaştıkları sorunları azaltmayı hedefleyen ve dolayısıyla onları özgün değerleriyle daha uzun süre ayakta tutmayı amaçlayan “önleyici koruma” yaklaşımlarının önemine, XX. yy’ın başında kaleme alınan uluslararası tüzüklerden başlayarak değinilmiştir. O tarihlerden başlayarak, önleyici koruma konularında özellikle Avrupa’da yürütülen çalışmalar, günümüze gelindiğinde örgütlü sistemlere dönüşmüş ve bu sistemlerin koruma alanındaki somut faydaları ortaya konulmuştur (Balen, 2015). 2007’de kurulan UNESCO Kürsüsü (PRECOM³OS-UNESCO Chair on Preventive Conservation, Monitoring and Maintenance of Monuments and Sites - Önleyici Koruma, Anıt ve Sitlerin İzlenmesi ve Bakımı UNESCO Kürsüsü) önleyici koruma çalışmalarına yönelik araştırmaların ve işbirliklerinin artırılması yönündeki çalışmaları tüm dünya genelinde teşvik etmektedir. Gelişmekte olan ekonomilere sahip ve kültürel mirasın farklı tehditler altında olduğu Güney Amerika ülkelerinde, Avrupa’nın deneyimlerinden faydalanan, önleyici koruma çalışmalarını temel alan çalışmalar yürütüldüğünü görmekteyiz (Heras vd, 2012; Cardoso vd, 2018). PRECOM³OS, önleyici koruma çalışmalarının modeli olarak 2003 tarihli ICOMOS Tüzüğü’nü (Mimari Mirasın Analizi, Korunması ve Strüktürel Restorasyonu İçin İlkeler - Principles for the Analysis, Conservation and Structural Restoration of Architectural Heritage) temel almaktadır. Bu modelde *araştırma, teşhis, tedavi ve denetim* aşamaları, kırılmayan bir döngü ile birbirini sürekli olarak desteklemektedir. Önleyici korumaya yönelik çalışmaların farklı aşamalarında, coğrafi bilgi sistemleri (CBS) ya da 3 boyutlu modelleme çalışmaları

gibi teknolojilerden yararlanılarak çok sayıda veri de elde edilmektedir (Heras vd, 2013). Bu alanda çalışan örgütler, yıllar içerisinde elde ettikleri bu çok sayıda verinin sınıflandırılmasına ve değerlendirilmesine, verilerin elde edildiği yapıların gelecekteki problemleriyle ilgili projeksiyonların yapılabilmesine çalışmaktadır ve daha da önemlisi bu verilerin paylaşılabilmesi ve farklı araştırma grupları tarafından kullanılabilmesini de amaçlamaktadır (Stulens, 2012).

Hollanda’da 1973 yılında ve Belçika’da 1991 yılında kurulan Monumentenwacht (anıt izleme) örgütlerinin oluşturduğu sistem, sonraki yıllarda farklı ülkelerde denenmiştir.

Hollanda ve Belçika

Hollanda ve Belçika’da bulunan Monumentenwacht kuruluşları,¹ çalışma prensipleri bire bir aynı olan sivil toplum örgütleridir. Örgütlerin amacı, örgüte üye olan yapı ya da alanların düzenli olarak incelenmesi ve inceleme sonrasında yapı sahibi/sorumlularına yapının gerektirdiği acil onarımlar hakkında bilgiler içeren bir raporun verilmesidir (Şekil 1). İnceleme ekipleri, restorasyon alanında eğitim almış ya da deneyimli kişilerden oluşmaktadır. Zaman içerisinde hem Hollanda’da hem Belçika’da MW örgütlerinin incelemeleri arasına giren alanlar çeşitlenmiş, tarihi yapılar ile birlikte iç mekânlar, taşınabilir eserler, arkeolojik alanlar, tarihi gemiler, Hollanda’da örneğin yel değirmenleri, kültürel peyzaj alanları ile de ilgili

incelemeler ve raporlar hazırlanmaya başlanmış, ekipler de bu konunun uzmanlarının katılımıyla zenginleştirilmiştir (Şekil 2). Ekipler, yapılarda inceleme yapabilmeleri ve yerinde tespit ettikleri bazı küçük onarımları gerçekleştirmek için gerekli donanımları içeren araçlarla incelemelerini yürütmektedir (Şekil 3) (Weaver, 1986; Luijendijk, 2000; Santana Quintero vd, 2008; Stulens vd, 2012; Vandesende vd, 2016).



Şekil 1. Tarihi yapılarda inceleme
(© Monumentenwacht Vlandereen).

İngiltere-Birleşik Krallık

İngiltere’de Ekim 1998’de, Hollanda’da Monumentenwacht’ın kuruluşunun 25. yılı sebebiyle, oluşumu tanıtmayı amaçlayan, University of the West of England ve Bath Preservation Trust (Bath Koruma Birliği) tarafından düzenlenen bir seminer sonrası, farklı organizasyonlardan kişiler benzer bir kuruluşun İngiltere’de oluşturulması için bir araya gelmiştir. Grup üyeleri arasında, The University of the West of England, SAVE Britain’s Heritage (Britanya’nın Mirasını KORU), English Heritage (Tarihi Anıtlar ve Yapılar Komisyonu), The National Trust (Ulusal Tarih ve Tabiat Koruma Vakfı), SPAB (Society for the Protection of Ancient Buildings - Tarihi Yapıları Koruma Topluluğu) ve The Bath Preservation Trust’ın temsilcileri bulunmaktadır.² Bu grubun çalışmaları ile tarihi yapıların izlenmesi ve bakımı için yeni, uzun vadeli ve sürdürülebilir bir strateji geliştirmek amacıyla 1999’da “Maintain our Heritage” (Mirasımızı Korumalıyım) (MoH) oluşmuştur. MoH, Hollanda’daki modeli doğrudan temel almamıştır (Dann, 2000).

MoH, 2001 yılında, tarihi yapıların bakımlarının önemine dikkat çekmek, hükümet, yerel yönetimler, inşaat endüstrisi ve tarihi yapı sahiplerinin yapıların bakımına daha çok dikkat etmelerini sağlamak, yasal açılardan ve uygulama pratiğinde yapıların bakımına yönelik yöntemlerin değiştirilmesi ve geliştirilmesine destek olmak amacıyla, bir rapor hazırlamış ve yayınlamıştır (URL 1).

MoH, ayrıca Bath Bölgesi’nde, İngiltere’de bir ilk olan ve tarihi yapıların bakımları için gereken analizleri yapmak üzere 2002-2003 yıllarında bir pilot proje yürütmüştür. Proje, pratik, teknik ve yasal olarak bu tür bir izleme uygulamasının uygulanabilirliğini göstermiştir. Proje, The Bath Preservation Trust, Esmée Fairbairn Vakfı ve English Heritage tarafından desteklenmiştir. Uzmanlardan oluşan 3 farklı ekip, kentsel ve kırsal alanda toplamda 73 yapıyı incelemiştir. Çalışma sonunda, yapı sahipleri yapıların bakımlarına yönelik çıktıları sunan bir raporla bilgilendirilmiştir. Raporlarda, bakıma yönelik 4 farklı öncelik sırası oluşturulmuştur:

- Acil yapılması gerekenler:** Kırık kiremitlerin tamir edilmesi, hasarlı taş parapetlerin tamir edilmesi, parapet-çatı birleşiminde hasarlı çatı kaplamasının ya da boşalan derzlerin tamir edilmesi, çatı arasının havalandırılmasının sağlanması, gaz borularının dış duvarlara sabitlenmesi vb.
- 6 ay içerisinde ya da kışa girmeden önce yapılması gerekenler:** Baca bitim sıvalarının tamiri,



Şekil 2. Tarihi yapılarda yapılan inceleme çalışmalarından (© Monumentenwacht Vlandereen).

metal yağmur oluklarının tamiri, cam çerçeveleri ya da panelleri tutan korozyona uğramış metal elemanların değiştirilmesi, denizliklerin, çatıların kurşun kaplamalarının yenilenmesi vb.

- 1 yıl içerisinde yapılması gerekenler:** Demir parmaklıkların duvarlara sabitlenmesi, bacalarda boşalan derzlerde onarım yapılması, sıvaların yenilenmesi, kuleye çıkış kapısının onarılması vb.

- Düzenli bir bakım programının parçası olarak yapılması gerekenler:** Ahşap bozulmalarının araştırılması, kuzey cephedeki yumuşak kumtaşlarının izlenmesi vb.

İnceleme ekipleri, yapılarda küçük onarımlar da gerçekleştirmişlerdir. Yapı sahiplerinin çoğunluğunun memnuniyeti raporda belirtilmiştir. Bu projeyle İngiltere’de tarihi yapıların bakımlarının ulusal bir ölçekte değerlendirilmesi gerektiği ortaya konmuştur (URL 1).

MoH, aynı zamanda Gloucestershire bölgesindeki kiliselerin izlenmesi için “GutterClear”³ ile ortak çalışmalar yürütmektedir. Bu çalışmaların amacı, kilise çatı dereleri ve yağmur oluklarının düzenli ziyaretlerle bakımını sağlamaktır. MoH, ilk 3 yılın ardından bir rapor hazırlamıştır. Rapor, bakıma harcanmayan her 1£’un 5 yıl içerisinde 20£’luk bir masraf gerektiren bir bozulmaya neden olduğunu ortaya koymaktadır (URL 2).

SPAB’nin, kurucusu William Morris’in tarihi yapıların düzenli bakımına dikkat çeken sözlerine⁴ sahip çıkan bir anlayışla kurguladığı ve gönüllülere tarihi yapıların bakımına yönelik ücretsiz eğitimlerin verildiği “Faith in Maintenance” (Bakıma Güvenmek) projesi, 2010 yılında Avrupa Birliği Kültürel Miras Ödülü / Europa Nostra Ödülünü eğitim, kısa süreli eğitim ve bilinçlendirme kategorisinde almıştır. SPAB, başarılı olan bu projenin ardından, özellikle kiliselerin bakımına yönelik, yine gönüllülerden oluşan ve yerel olarak birlikte çalışacak/işbirliği yapabilecek gruplar kurmak amacıyla, “The Maintenance Co-operative Movement” (Bakım için Birlikte Hareketi) adlı projeyi yürütmektedir (URL 3).

Şekil 3. Tarihi yapılarda inceleme çalışmaları (© Monumentenwacht Vlandereen).



İskoçya'nın Stirling kentinde 2014 yılında başlayan ve anıt izleme sistemini referans alan 5 yıllık bir pilot proje de Historic Scotland⁵ önderliğinde günümüzde yürütülmektedir (URL 4).

Danimarka

Danimarka Anıt İzleme Örgütü, Mayıs 2000'de kurulmuştur. Danimarka'daki önleyici koruma çalışmalarına ön ayak olan, Raadvad Bygningsbevaring (Kuzey Avrupa Mimari Koruma ve Zanaat Merkezi) bağımsız, kâr amacı gütmeyen bir kuruluştur. Merkezin aktiviteleri arasında araştırma, bilgilendirme, eğitim ve kurslar, danışmanlık hizmeti vermek ve restorasyon uygulamaları yürütmek bulunmaktadır. Merkez, 1 lider, 2 uzman ve donanımı düzenlenmiş bir araçla çalışmalarına başlamıştır. 2001 yılında, ikinci bir ekip ve araç çalışmalara katılmıştır. Merkez, Hollanda modeline benzer, yapının bakım durumunu açıklayan bir rapor sunmaktadır. Rapor, bakım yapılması gerekli noktalar ile ilgili bilgileri içermekte ve yapının bakım ve onarımı için öncelikleri belirleyen 5 yıllık bir plan sunmaktadır. Bunlara ek olarak merkez, restorasyon ile ilgili teknik bilgi birikimini kullanarak, ihtiyacı olan yapı sahiplerine yönlendirmelerde bulunmakta, uygulama için uygun olabilecek referans firmalar ya da malzeme sağlayıcıları gibi konularda yardımcı olmaktadır. Kuruluş, üyelik sistemi ile çalışmalarına başlamıştır. Üyelere bakım ile ilgili bir kılavuz kitapçık verilmiş, Raadvad merkezinin eğitim ve kurslarından indirimli yararlanma imkânı gibi olanaklar sağlanmış, belirli dönemlerde bilgilendirme mesajları gönderilmiştir. Danimarka'da kuruluş ya da üyeler herhangi bir hükümet desteğinden faydalanmamıştır. Bu durum yapı sahibinin, tüm masrafları karşılaması anlamına geldiğinden, üyelik başvurularının başlangıçta az olmasına neden olmuştur. Merkez, üyelikleri artırmak için, öncelikle teknik konularda ücretsiz telefon yardımı veya belirli problemler üzerinden saat başı ödeme yapılabilecek bir danışmanlık hizmeti vermeye başlamış, bunların sonunda, yıllık üyelik sayısını artırarak, düzenli inceleme ve raporlama hizmeti alacak yapı sayısını artırmayı hedeflemiştir. Bunlara ek olarak, çalışma alanlarını da genişletmek ve tescilli olmayan yapılara da hizmet vermek yoluna gidilmiştir.

Halen herhangi bir üyelik sistemi bulunmama, hizmet almak isteyen yapı sahiplerine inceleme gerektirdiği çalışma saatiyle belirlenen bir bedelle danışmanlık verilmektedir. Ekipler 3 kişiden oluşmaktadır. Dönüşümlü olarak, 2 kişi yeni incelemelerde bulunurken, 1 kişi de rapor hazırlamakta, telefon ve e-posta ile yardım hizmeti ver-

mektedir. Merkez aynı zamanda restorasyon alanında hizmet veren firmalardan oluşan bir ulusal veri bankası da oluşturmuştur. Firmalar, son 3 yılda gerçekleştirdikleri uygulamalar ile sisteme kayıt olabilmektedir (Vadstrup, 2000; URL 5).

Almanya

Almanya'da, anıtların ve tarihi yapıların izlenmesi ve denetimi için hizmet veren bağımsız organizasyonlar, BAUDID (Bundesarbeitsgemeinschaft unabhängiger Denkmal- und Altbauinspektionsdienste in Deutschland – Almanya Anıtlar ve Tarihi Yapıları İnceleme Birliği) altında toplanmıştır. BAUDID üyeleri arasında, proje bazlı çalışmalar yapan dernekler ve vakıflar olduğu gibi, Hollanda'daki modeli temel alan ve üyelik sistemi ile çalışarak, teknik bir ekiple anıtların düzenli izlenmesi için danışmanlık hizmeti veren Monumentendienst (Aşağı Saksonya Eyaletinde) ya da Denkmalwacht Brandenburg und Berlin (Brandenburg ve Berlin bölgesinde) gibi bölgesel oluşumlar da vardır (URL 6; URL 7).

Macaristan

2006 yılında Hollanda'daki modeli temel alarak kurulan MaMég Vakfı (Macaristan Anıt ve Yapı Bakım Ağı Vakfı), Macaristan'ın yalnızca belli bir bölgesinde (Veszprém) çalışmalarını sürdüren bir sivil toplum örgütüdür. Gelirlerinin %60'ı üyelerinden, %40'ı da özel sponsorluklardan sağlanmaktadır. Ekiplerinde, yapı denetleme için eğitim almış teknik elemanlar bulunmaktadır. Teknik elemanlar anıt izleme modelinde olduğu gibi sadece denetlemeleri yürütmekte, herhangi bir onarım işi üstlenmemektedir (Lipovec vd, 2008; Stulens vd, 2012).

Slovakya

Slovakya'da 2014 yılında, ProMonumenta projesi ile anıt izleme sistemi ile benzer, tarihi yapıların korunmasına yönelik önleyici koruma çalışmaları başlamıştır. Proje, EAA (European Area Agreement - Avrupa Alan Anlaşması) Fonu ve Norveç hükümetinin desteği ile oluşturulmuştur. Projede 3 kişiden oluşan 3 adet ekip öncelikle kamu yapıları ve dini yapılar ile ilgili inceleme, raporlama ve onarım çalışmalarına başlamıştır (URL 8).

Portekiz-İspanya-Fransa

HeritageCARE projesi, Güney-Batı Avrupa'da yer alan tarihi ve kültürel değerlerin izlenmesi ve önleyici koruma çalışmaları yürütülebilmesi için bir sistem oluşturmayı amaçlamaktadır. Minho Üniversitesi'nin liderlik ettiği ve 3 yıl sürmesi planlanan

projeye Portekiz, İspanya ve Fransa'dan 11 farklı kurum dahildir. Proje, ortak ülkelerin tümünde geçerli olan CEN (European Committee for Standardization - Avrupa Standartlar Komitesi) standartlarına bağlı olarak ilerleyecektir.⁶ İncelemeler ve izlemeler sırasında ileri tekniklerin kullanılması da planlanmaktadır (Şekil 4). Proje, Avrupa Birliği'nin kültürel ve mimari mirasın korunmasına yönelik ilginin artırılmasını amaçladığı 2018 Avrupa Kültürel Miras Yılı (The European Year of Cultural Heritage 2018) etiketini taşımaya değer görülmüştür (Ramos vd, 2018; URL 9).

Türkiye İçin Değerlendirmeler

Yapıların düzenli izlenmelerinin birincil faydası, yapılardaki bozulmaların ilerlemeden önlenmesi ve dolayısıyla büyük onarım maliyetlerinin önüne geçilmesi olarak görülebilir. Düzenli izleme sistemleri, kamusal otoritelerin, yapı sahiplerinin ve alan yönetimi sorumlularının düzenli aralıklarla bakım yapıldığından emin olmalarını sağlayacak ve bütçeler uzun vadede daha etkili kullanılabilir. Kültürel miras eserlerinin korunmasındaki sıkıntılar, önleyici koruma, bakım ve izleme odaklı stratejilerin önemini artırmaktadır. Zamanında yapılacak izlemeler ve düzeltmeler, ciddi boyutlu hasarları engelleyecek, dolayısıyla kötü duruma gelmiş yapıların restorasyonları için gereken ağır mali yatırımlara gerek kalmayacaktır. Düzenli bakımı yapılan bir tarihi yapının, uzun süreçte yıllık bakım maliyetleri daha düşük olacaktır (Balen, 2013).

Avrupa merkezli ve uzun yıllardır süren çalışmalar izlendiğinde, önleyici koruma çalışmalarının başarılı olabilmesi için bu tür bir koruma anlayışının bir devlet politikası haline gelmesinin ve bu anlamda yasal çerçevenin oluşturulmuş olmasının gerekliliği anlaşılmaktadır. Bir proje kapsamında gerçekleştirilen bölgesel çalışmalar, ülke genelinde yansımaları olmadığı ve devlet desteği görmediği takdirde lokal ve kısa süreli çabalar olarak kalmaktadır. Tüm yapılar için olduğu gibi tarihi yapılar için de düzenli izleme, önleyici koruma adımlarının bir gereklilik olduğu, yapıların kullanıcılarına açıkça, yasal çerçevelerde ifade edilmelidir. Tarihte, Anadolu'da beylikler döneminden başlayarak vakıf eserlerinin uzun yıllar boyu korunabilmesinin temelinde de böyle bir yaklaşım vardır. XIII. ve XIV. yy'dan başlayarak, vakıf binalarının yaşamaya devam etmesi için, vakfiyelerde vakıf gelirlerinin bir kısmının binaların bakımına harcanmasını öngören şartlar konulduğu bilinmektedir. XV. yy'dan itibaren düzenlenen vakfiyelerde ise konunun daha



Şekil 4. HeritageCARE kapsamında yürütülen iç mekân analizleri, Ermita de Santa Maria Kilisesi, Canduela, İspanya (URL 11).

kapsamlı ve detaylı açıklandığı, ilgili maddelerle tamirat işleriyle ilgilenen kişi sayısının belirlendiği ve işbölümünün yapıldığı görülmektedir. Bu sayede Osmanlı vakıf eserlerinin birçok yapıya göre daha uzun süre ve daha iyi korunması mümkün olmuştur (Bakırer, 1973).

Avrupa'da başarılı olan ve bu makalede ayrıntılı olarak anlatılan "anıt izleme sistemi", gücünü yasalardan ve kamu desteğinden alan ancak bağımsız ve kâr amacı gütmeyen bir organizasyon biçimidir. Bilindiği üzere ülkemizde, taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının korunması Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın sorumluluğundadır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın korunmaları ile doğrudan ilgilendiği tarihi yapı ve alanlar dışında, başta Vakıflar Genel Müdürlüğü, Milli Saraylar İdaresi Başkanlığı olmak üzere çok sayıda anıtsal yapının korunması ve bakımı ile ilgili işler kamu idareleri tarafından yürütülmektedir. Dolayısıyla devlet desteğiyle önleyici koruma alanında oluşturulacak bir sistemden, kamu mülkiyeti ya da sorumluluğunda olan çok sayıda yapı yararlanacaktır. Yasal çerçevenin oluşturacağı temel üzerinde önleyici korumayı teşvik edecek kamusal hibe ve destekler, özel mülkiyete sahip tarihi yapıların kullanıcılarının da kurulacak sisteme dahil olmalarını sağlayacaktır. Hollanda'da anıtların bakımı, 1988'den itibaren yasalarla bir zorunluluk haline getirilmiş ve anıtların bakımları için belirli finansal destekler belirlenmiştir. Tescilli yapıların onarımına olduğu kadar, bakımları için gerekli bütçelerin %25'i ile %65'i arasında destek verilmektedir. Monumentenwacht Nederland (Hollanda Anıt İzleme Örgütü), kâr amacı gütmeyen bir organizasyon olarak vergilerden muaf tutulmuştur (Lipovec, 2008).

Kimi Avrupa ülkelerinde uzun yıllardır bu alanda çalışan merkezler, çalışma sistemlerini oturmuş, raporlama, veri değerlendirme, yazılımlar oluşturma gibi sistemlerini ileri taşıyacak çalışmalara devam etmektedir. Anıt izleme sistemi ile tarihi yapıların belirli zaman aralıklarındaki durumunun belgelenmesi, yapı stokunun karşılaştırılması gibi

farklı veri değerlendirmeleri yapılabilmektedir. Toplanan istatistik verilerin, kültürel miras yönetiminde bir araç olarak kullanılabilmesi de mümkündür. Belirli aralıklarla yapılacak incelemelerde, elde edilen veriler, örneğin yapıların strüktürel durumu ile ilgili durum karşılaştırmaları yapmaya imkân tanıyacaktır. Bu istatistik bilgileri aynı zamanda kültürel miras yönetimi ile ilgili araçlar oluşturulurken de kullanılabilecektir (Balen, 2013).

Bunların yanı sıra, Avrupa Birliği projeleri ile destek alan ve bu alanda çalışmaların yeni başladığı ülkeler de mevcuttur. Ülkemizde de tarihi yapıların düzenli olarak izlenmesinden sorumlu bir merkezin kurulmasının gerekliliği kaçınılmazdır. Bir anıt izleme merkezi ve bu merkez altında çalışacak ekiplerin oluşturulması, ülkemizde kültür varlıklarının korunması alanında eğitim veren kurumların mezunlarına, uzmanı oldukları bir alanda çalışma olanağı sunacaktır. Kültür varlıklarının korunması amacıyla kurulan Koruma Uygulama ve Denetim Büroları (KUDEB) ve bu bürolarla ilgili yönetmelik, yasal çerçevenin oluşturulabilmesi adına bir fırsattır. Anıt izleme çalışmalarından sorumlu olacak ekiplerin bu organizasyon şeması içerisinde yer almaları mümkün olabileceği gibi benzer bir strüktürün paralel olarak kurulması da mümkündür.

Anıt izleme sistemlerinin mimarlar, yükleniciler ve konservatör/restoratörler arasındaki ilişkileri güçlendirdiği, yapı sahiplerinin özellikle küçük onarım/bakım işleri ile ilgilenen ve sistemin referans sisteminde yer alan uzman ekiplere ulaşabilmesinin kolaylaştığı görülmektedir. Anıt izleme sistemleri sonucu oluşan değerlendirmeler, yapıların projelerinin hazırlanması sürecinde de faydalı olmaktadır (Meul, 2010).

Önleyici koruma çalışmalarının önemli bir ayağı olan izleme (monitoring) süreçleri ile ilgili veriler UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde yer alan alanların periyodik raporlamaları kapsamında oldukça önem taşıırken, yeni aday gösterilecek alanlarda da izlemenin nasıl yapılacağına dair açıklamalar yapılması beklenmektedir (World Heritage Committee, 2017). Bu alanların doğru bir şekilde izlenmesi, izleme konusunda bilgili koruma uzmanları ve alan yöneticilerinin olmasını gerektirmektedir. Dünya miras alanlarının düzenli izlenmesini sağlayacak yöntem ve tekniklerin geliştirilmesi yönünde yapılacak çalışmalara tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de ihtiyaç vardır. Dünya miras alanlarında halen gerçekleştirilen raporlama, düzenli izlemenin sürekli döngüsünden farklı, yapı ya da alanların belirli bir andaki "fotoğrafını çeken" bir uygulama olarak

kalmaktadır. Düzenli izleme araçlarının verdiği verilerden yoksun bir düzenli raporlama, problemleri önlemek ya da ortadan kaldırmak için kontrol edilecek ölçütler yönünden eksiktir (Balen, 2013). Türkiye'deki Dünya Mirası Alanlarında izlemeye yönelik programların oluşturulması ve bu alanlar için kapsamlı koruma stratejileri oluşturulabilmesi açısından önleyici koruma çalışmaları ciddi bir şekilde gündeme alınmalıdır.

Yapıların izlenmesi söz konusu olduğunda, sosyal katılım ve işbirliği önem kazanmaktadır. Bölge sakinleri, ziyaretçiler, yapı sahip ve sorumluları izleme ve bakım çalışmalarına dahil olmaktadır. Bu katılım, kişiler ve tarihi yapı ve çevre ile ilişkileri arasındaki boşluğu azaltmaktadır (Balen, 2013). Hollanda ve Belçika'daki önleyici koruma, bakım ve izleme odaklı koruma stratejilerinin koruma alanında daha çok sayıda insana sorumluluk verdiğini göstermektedir. Bu durum, sivil toplumun kültürel mirasla ilişkilerinin artmasına ve dolayısıyla kültürel mirasın korunması konusundaki duyarlılığın da gelişmesine yardımcı olmaktadır.

Önleyici koruma, koruma alanında gittikçe önem kazanırken, bilim adamları ve profesyoneller de, yeni yasal çerçeveler, politikalar, alan uygulamaları, uygulama için uygun araçların geliştirilmesi için çalışmaktadır. Avrupa'da anıt izleme amacıyla kurulan merkezler, çalışma prensipleri, ekip strüktürleri açısından örnek alınarak ülkemizde de bir benzer anıt izleme merkezinin oluşturulması, tarihi yapıların daha az müdahale ile özgünlüklerini kaybetmeden korunması adına hızla atılması gereken bir adım olarak ortaya çıkmaktadır. ■

İşıl Polat-Pekmezci, Dr. Öğr. Üyesi, İTÜ Mimarlık Bölümü

Notlar

1. Anıt izleme sistemi ile ilgili ayrıntılı bilgiler için bkz. Polat-Pekmezci, 2018.
2. Birleşik Krallık'ta kültürel mirasın korunması alanında çalışan gönüllü kuruluşlar arasında, belirli yapım dönemlerinde üretilen eserlerin ya da mimari üslupların korunmasına odaklanan özelleşmiş birlikler olduğu gibi, herhangi bir dönem ya da yapı türüne yönelik ayırım gözetmeden çalışmalarını yürüten çok sayıda örgüt vardır (Wilkinson, 2006): SAVE Britain's Heritage, English Heritage, The National Trust, SPAB (Society for the Protection of Ancient Buildings) ve The Bath Preservation Trust, tarihi yapıların, kentsel alanların ya da doğal bölgelerin korunması alanlarında çalışan bu örgütlerden birkaçıdır. Detaylı bilgiler, savebritainsheritage.org, english-heritage.org.uk, nationaltrust.org.uk, spab.org.uk, bath-preservation-trust.org.uk adreslerinden edinilebilir.
3. GutterClear, İngiltere'de 2007 yılında başlayan, kiliselerin yağmur oluk ve borularını temiz tutulabilmeleri için yardımcı olmaya çalışan bir gönüllülük hareketidir.
4. "Stave off decay by daily care" (Düzenli bakım, hasarı savar) - William Morris, 1877.
5. Historic Scotland, İskoçya'daki tarihi yapılar ve alanlar için araştırma ve bakım çalışmaları yürütmektedir. Bkz. www.historicenvironment.scot.

6. Söz konusu standartlar, EN 15898:2011 Conservation of Cultural Property - Main general Terms and Definitions (Kültürel Mirasın Korunması - Ana Terimler ve Açıklamalar), EN 16095:2012 Conservation of Cultural Property - Condition Recording for Movable Cultural Heritage (Kültürel Mirasın Korunması - Taşınabilir Kültürel Miras için Durum Tespit Kaydı), EN 16096:2012 Conservation of Cultural Property - Condition Survey and Report of Built Cultural Heritage (Kültürel Mirasın Korunması - Kültürel Miras Yapıların Mevcut Durumunun İncelenmesi ve Raporlanması) olarak belirtilmiştir.

Kaynaklar

- Bakırer, Ö. (1973), "Vakfiyelerde Binaların Tamirâtı ile İlgili Şartlar ve Bunlara Uyulması", *Vakıflar Dergisi*, Sayı: X, Ankara, 113-126
- Balen, K. van (2013), "Introduction", *Reflections on Preventive Conservation, Maintenance and Monitoring by the PRECOM³OS UNESCO Chair*, Ed. K. van Balen – A. Vandesande, Leuven, Acco, 2013, ii-iv
- Balen, K. van (2015), "Preventive Conservation of Historic Buildings", *Restoration of Buildings and Monuments*, 21(2-3): 99-104
- Cardoso, F., M. C. Achig-Balarezo, G. Barsallo (2018), "Preventive conservation tools in southern Ecuador", *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, Vol. 8, Issue: 2, 207-220
- Dann, N. (2000), *Maintain our Heritage*, First International Conference Monumentenwacht, 15-16 Eylül 2000, Amsterdam, 34-38
- Heras, V., T. Steenberghen, M. Zúñiga, F. Cardoso, M. Quintero, Balen, K. van (2012), "An Information System for Heritage Documentation Management of Cuenca City, Ecuador", *MASKANA*, Vol. 3, No. 1, 51-61
- Heras, V., T. Steenberghen, O. Zalamea (2013), "A GIS Based Tool for a Preventive Conservation Management Approach", *Reflections on Preventive Conservation, Maintenance and Monitoring by the PRECOM³OS UNESCO Chair*, Ed. K. van Balen – A. Vandesande, Leuven, Acco, 2013, 86-93
- Lipovec, C. N., K. van Balen (2008), *Practices of Monitoring and Maintenance of Architectural Heritage in Europe: Examples of "MonumentenWacht" Type of Initiatives and Their Organisational Contexts*, Proceedings of CHRESP: Cultural Heritage Research Meets Practice, 8th EC Conference on Sustaining Europe's Cultural Heritage, Ljubljana, Slovenia, 10-12.11.2008, 238-239
- Luijendijk, G. J. (2000), *Prevention is Better than Cure (and Less Expensive)*, First International Conference Monumentenwacht, 15-16 Eylül 2000, Amsterdam, 8-11
- Meul, V. ve A. Stulens (2010), *The Integral Approach of Monumentenwacht Vlaanderen: A Model for Implementing Participatory Preventive Conservation for Historic Interiors*, Paper published for the Multidisciplinary Conservation: A Holistic View for Historic Interiors, ICOM-CC Interim Meeting, Rome (http://www.monumentenwacht.be/sites/www.monumentenwacht.be/files/page/the_integral_approach_of_monumentenwacht_vlaanderen_uit_icom-cc_interim_rome_2010_2.pdf).
- Polat-Pekmezci, I. (2018), "Tarihi Yapıların Korunmasında Bir Yöntem Olarak 'Anıt İzleme' Sistemi", *Mimar.ist*, S. 62 (Yaz), 86-92
- Ramos, L. F., M. G. Masciotta, M. J. Morais, M. Azenha, T. Ferreira, E. B. Pereira, P. B. Lourenço (2018), "HeritageCARE: Preventive Conservation of Built Cultural Heritage in the South-West Europe", *Innovative Built Heritage Models*, Ed. K. van Balen – A. Vandesande, Taylor & Francis Group, London, 135-140
- Santana Quintero, M., A. Stulens, A. C. Addison, D. Pletinckx (2008), *Monitoring Monuments: A Low-Cost Digital Early Warning System for Preventive Conservation of Built Heritage* (Daniel Pletinckx, Ed.), Know How Books, Kista, Sweden: EPOCH Know How Books

- Stulens, A., M. Veerle, N. C. Lipovec (2012), "Heritage Recording and Information Management as a Tool for Preventive Conservation, Maintenance, and Monitoring the Approach of Monumentenwacht in the Flemish Region (Belgium)", *Change Over Time*, Vol. 2, Number 1, Spring 2012, Published by University of Pennsylvania Press, 58-76
- Vadstrup, S. (2000), *A Danish Monumentenwacht Established in May 2000*, First International Conference Monumentenwacht, 15-16 Eylül 2000, Amsterdam, 39-43
- Vandesande, A., K. van Balen (2016), "An Operational Preventive Conservation System Based on the Monumentenwacht Model", *Proceedings of Structural Analysis of Historical Constructions 2016 "Anamnesis, diagnosis, therapy, controls"*, Ed. K. van Balen, E. Verstrynghe, Leuven, 217-223
- Weaver, M. E. (1986), "Historic Preservation Maintenance in the Netherlands: The Monumentenwacht", *Bulletin of the Association of Preservation Technology*, Vol. 18, No. 3, 10-11
- Wilkinson, A. (2006), "SAVE Britain's Heritage and the Amenity Societies", *Journal of Architectural Conservation*, 12:3, 107-126, DOI: 10.1080/13556207.2006.10784981
- World Heritage Committee (2017), *Operational Guidelines for the implementation of WHS*, <https://whc.unesco.org/en/guidelines>
- URL 1: <http://www.maintainourheritage.co.uk/pdf/pilot.pdf>
- URL 2: <http://www.maintainourheritage.co.uk/pdf/GutterClear-report.pdf>
- URL 3: <http://www.spabmcp.org.uk/about>
- URL 4: <http://traditionalbuildingshealthcheck.org/about-tbhc/>
- URL 5: <http://www.bygningsbevaring.dk/bygningssyn>
- URL 6: <http://www.monumentendienst.de/>
- URL 7: <http://www.denkmalwacht-bb.de/>
- URL 8: <http://www.promonumenta.sk/index.php?l=en>
- URL 9: <http://heritagecare.eu/>
- URL 10: <https://www.frh-europe.org/maintain-your-heritage-fighting-a-culture-of-neglect/>
- URL 11: <https://www.facebook.com/HeritageCare.Portugal.Spain.France/photos/a.1884165205129182/2133813093497724/?type=3&theater>

The European Practice on "Preventive Conservation" and Prospects for the Architectural Heritage in Turkey

Preventive conservation aims to monitor the historical buildings regularly and to minimize any severe conservation problems by the application of small repairs and precautions. Preventive conservation practice in Europe has founded its organizational body in Holland since 1973. The "Monumentenwacht" concept has been improved in years by the feedback of field experience and today new objectives such as management of the collected data or the risk analysis of the fabric are on the agenda. The concept has also been practiced in other countries in Europe with similar applications or with some changes. The system has proved its concrete success by the decrease of expenses on restoration works in which the operations were carried out. Furthermore, it is observed that the regular inspections have positive effects on the awareness on conservation of the owners of the inspected buildings. The preventive conservation strategies must be strongly evaluated in order to prevent extensive restorations and investments. The good examples of Europe reveal that such preventive conservation systems can only succeed if they are supported by policies of governments and legal frameworks. In Turkey, most of the monumental buildings are under the responsibilities of governmental bodies hence the design of such a similar monitoring system which would be certainly beneficial for the public sources should strongly be discussed by all parts of civil initiatives.

Semra Ecer: “Eğitimin Yanı Sıra Bu Toprakların Kültürel Zenginliği de Çalışmalarımnda Yaratıcılığı Besledi”

Söyleşi: Deniz İncedayı

Deniz İncedayı: Mesleğinizi seçme hikâyenizden ve eğitim yıllarınızdan başlayabilir miyiz söyleşimize?

Semra Ecer: İstanbul Erenköy Kız Lisesi’nde öğrenciyken hep resim yapar, karikatür çizerdim. Örneğin felsefe dersindeyiz, ben dersi dinlerken bir yandan da felsefe hocasının karikatürünü çizerdim. O sıralarda Akademi’de resim eğitimi verildiğini öğrendim ve o andan itibaren

tek hayalim bu oldu. “Akademi’ye gireceğim ve resim okuyacağım” dedim kendime. İlginçtir, başka hiçbir okulda eğitim almak istemedim. Mimarlık, heykel gibi alanları da hiç düşünmedim. Yalnızca resme odaklandım. Mesleğimi seçişim böyle gelişti...

1983 yılında, şimdiki adı Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi olan Akademi’nin Resim Bölümü’nden, Özdemir Altan Atölyesi’nden mezun oldum. O zamanlar akademi ve atölye çalışma ortamımızın oldukça özgür olduğunu söylemeden geçemeyeceğim. “Akademi 80’liler” olarak adlandırdığımız grubumuzla hâlâ görüşüyoruz. Birlikte sergilere katılıyoruz. Birbirimizin çalışmalarını yakından takip ediyor ve birbirimize destek oluyoruz. Üniversiteden mezun olsak da, birlikte eğitim görmeye, birlikte üretmeye devam ediyoruz.

Bugünkü tasarım ve üretim alanınıza nasıl yöneldiniz? Takı tasarımına ilginiz nasıl başladı?

Akademide aldığım resim eğitimimin, farklı dallarda yürüttüğüm çalışmalarına büyük etkisi olduğunu düşünüyorum. Çünkü resim, diğer sanat ve tasarım dallarına kolayca geçiş sağlayabilecek güçlü bir temel taşıdır. Çalışmalarımı zamanla takı, obje ve heykele dönüştürerek üç boyuta taşıdım.

Meslek yaşamınız boyunca nasıl bir değişim sürecine tanıklık ettiniz? Tasarımcı olarak neler söyleyebilirsiniz?

Bir sanatçının kendini ifade etmekte özgün bir dil yakalayabilmesi için geçmesi gereken bir takım yollar vardır. Ben de çeşitli aşamalardan geçerek kendi alanıma ve tasarım diline ulaştım. Ama bu, hiçbir zaman zorlama bir süreç değildi. Kendi akışında gelişti ve daha önce de belirttiğim gibi, bu süreçte aldığım resim eğitimi bana hep yol gösterdi. Elbette eğitimimin yanı sıra, bu toprakların kültürel zenginliği ve çevrem de çalışmalarımındaki yaratıcı süreci besledi, destekledi. Beslemeye de devam ediyor.

Bugün hızla değişen günümüz dünyasında takı hayatın içerisinde, modanın bir parçası, bir tamamlayıcısı. Sürekli yeni parçalar tasarlayıp, her sezon yeni koleksiyon oluştururken bu

Semra Ecer.



Bu sayımızda takı tasarımcısı Semra Ecer ile kısa bir söyleşi gerçekleştirdik. İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Resim Bölümü mezunu olan tasarımcı Semra Ecer, ürettiklerinde uzun yılların deneyimini, birikimi sergiliyor. Takı tasarımlarında resim, heykel, grafik tasarımı gibi farklı güzel sanatlar alanlarının izlerini, sentezini görmek olanaklı. Kendisinin de söyleşimizde belirttiği gibi, Akademi’de resim eğitiminin diğer sanat ve tasarım alanlarına da temel niteliğinde olması, zamanla çalışmalarını farklı boyutlara, üretim süreçlerine taşımasını sağlamış. Küçük tasarım objeleri, heykeller, takılar bu süreçte giderek onun yaratıcılık ve ilgi alanına girmiş. Farklı malzemelerin farklı ifadeler bulduğu, farklı kişiliklerin kendilerini anlattığı Semra Ecer imzalı takılar, bu nedenle her yaştan, her kesimden, her meslek grubundan insanları buluşturuyor, ortak ilgi alanlarını oluşturuyor. Semra Ecer, ayrıca tasarladıklarını üreten bir kadın tasarımcı olarak zorlu bir sürecin de ustası oluyor...

devinime uymanın gerekli olduğunu düşünüyorum. Bu anlamda İtalyan fütürist ressam Giacomo Balla'dan etkilendiğimi söylemeliyim.

Ülkemizde bu alanın avantajı ve güçlükleri neler? Takı tasarım alanında ülkemizi nasıl değerlendirirsiniz?

Tasarımlarında altın, gümüş ve değerli taşlar kullanan takı tasarımcıları için, ülkemizde bu malzemelerin pahalı olması bir dezavantaj. Maddi olarak zorlayıcı bir malzeme ile çalışıyoruz. Bir de özellikle altın takılar ülkemizde bir yatırım aracı olarak görülüyor. Bu bakış açısı yüzünden yeni, farklı malzeme ve tekniklerle çalışan tasarımcılar çalışmalarını kabul ettirmekte zorlanabiliyorlar.

Fuarlara katılıyorum, Kuyumcular Birliği'ne üyeyim ve gözlemlerime göre yeni tasarımcıların büyük bir kısmı oldukça mekanik bir şekilde üretim yapıyorlar. Kendilerinden, şu an yaşadıklarından, çağdaş dünyadan bir şeyler katmak yerine, özellikle yurtiçi pazara yönelik olarak, geçmiş dönemlere ait bir tasarım dilini kopyalıyorlar. Para kazanmak için kolaya kaçıyorlar. Dünyada özgün, minimalist, düz ve evrensel çizgilere ağırlık veriliyor. Bizde ise tasarlandıkları dönem için özgün kabul edilen eserlerin kopyaları yapılıyor. Oysa unuttuğumuz bir şey var: O işleri tasarlayanlar şimdi yaşasalardı, geleceğin tasarım dilinde eserler verirdi. Onları büyük yapan da bu zaten. Geçmişin gölgesinde yaşamamış, devrin ötesine geçmiş olmaları.

Ülkemizde takı tasarımı alanında geçmişe özlemin aşılmasının, geleceğin dilini oluşturmaya odaklanılmasının gerektiğini düşünüyorum. Gerekli potansiyelimiz var. Dünyadaki her yeni adımı yakından takip etme olanağına sahibiz. Yalnızca bakış açımızı güncellemeliyiz. Yoksa kendi içimizde kapalı kalırız ki, bu durum hem tasarımcıların hem de sanatçıların üretimindeki en büyük engellerden biridir.

Takı tasarımı eğitimi ülkemizde ve dünyada bugün hangi noktada? Bu konuda önerileriniz neler?

Akademisyen değilim, ancak bildiğim kadarıyla ülkemizde hem yüksek okul düzeyinde hem de bölüm olarak takı tasarımı, kuyumculuk ve mücevher tasarımı bulunuyor. Bunun dışında takı tasarımı genellikle ya "Moda ve Tekstil Tasarımı" ya da "Endüstri Ürünleri Tasarımı" bölümlerinde seçmeli ders olarak veriliyor. Seçmeli ders olarak okutulduğu için de süreklilik içinde gelişmiyor, her dönem açılmıyor. Takı ve aksesuar tasarımı ile ilgili yüksek lisans programı da var sanıyorum. Bu gibi eğitim program-



Gümüş bileklik tasarımı.

Gümüş yüzük tasarımı.

ları, öğrencilerde takı tasarımı konusunda bir fikir oluşmasına destek oluyor. Temel sanat eğitimi ve temel tasarım eğitimi alan öğrencilerin farklı teknikleri ve bakış açılarını, yaklaşımları görebilmeleri bakımından bu önemli bir deneyim oluyor. Ancak dersler genelde dersi veren öğretim elemanının ilgilendiği tarzla ve teknikle sınırlı kalabiliyor. Dolayısıyla okulla sınırlı kalan eğitim yeterli değildir. Eğitim bir süreçtir, okulların, üniversitenin dışında da devam eder.

Yurtdışında da ülkemizdeki gibi farklı düzeylerde ve sürelerde bu konuda eğitim programları mevcut. Bazı programlar takı tasarım tarihini aktardığı kadar, çağdaş eğilimlere de ağırlık veriyor. Bazılarının ise tasarımın ve üretimin dışında, satış ve pazarlama konularına ağırlık verdiğini de görüyoruz.

Tasarım alanında yerel-kültürel etkilerden söz edebilir miyiz?

Yerel ve kültürel etkiler her coğrafya için geçerlidir. Dünyanın izlediği birtakım güncel akımlar ve modaların yanı sıra kültür ve coğrafya her sanatçı için olduğu gibi, benim için de zaman zaman –özellikle takı tasarımına ilk başladığım yıllarda– etkin bir esin kaynağı olmuştur. Ancak dikkatinizi çekerim, esin kaynağı oldu, dedim. Birebir geçmiş kopyalamak yerine daima onu analiz etmeyi tercih ettim. Bu sayede yıllar geçtikçe kendi tasarım dilimi oluşturmaya adım adım yaklaştım. Hâlâ da çalışıyorum. Şu anda tasarımlarım daha evrensel bir dil taşıyor. Bu sayede yurtiçinde olduğu kadar yurtdışında da çalışmalarım ilgi görüyor.



Gümüş yüzük tasarımı.

Gümüş kol düğmeleri.

Gümüş taşlı yüzük tasarımı.





Altın taşlı yüzük tasarımı.



Metal at heykeli.

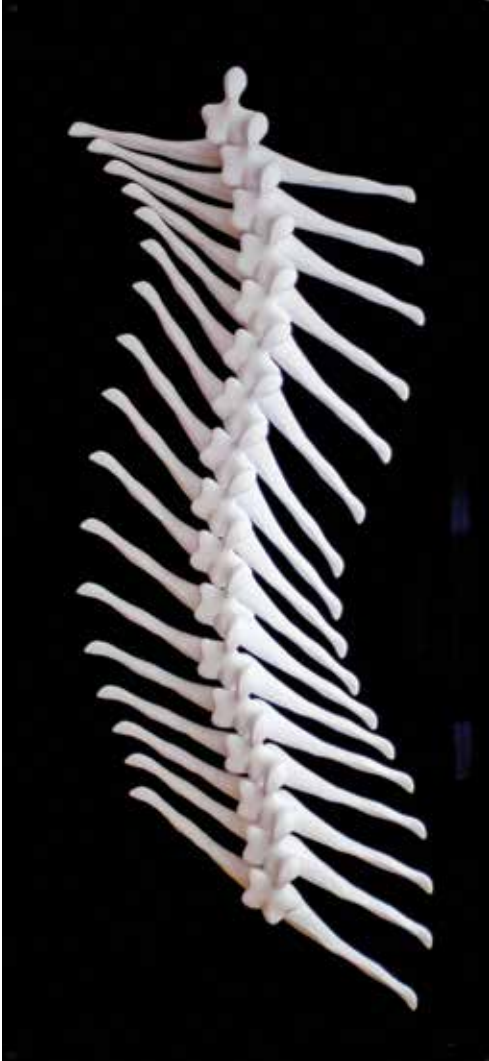
Tasarımlarınızla hedefledikleriniz neler olabilir?

Çeşitli kaynaklardan beslenerek kendi dilimi oluşturduğum takılar ile kullanıcıları arasında bir bağ kurulmasını sağlayabilmek benim için esastır. Tasarladığım parçayı seçen alıcı, seçtiği parçanın kendisini ifade ettiğini düşünmelidir. Gerçek amacım takı ile onu takan kişi arasında böyle bir bütünlüğü yakalayabilmektir.

Sergilerinizden ve etkilerinden kısaca söz eder misiniz?

“2010 Avrupa Kültür Başkenti” kapsamında İstanbul’a dair 13 bronz rölyefimi Topkapı Sarayı’nda sergiledim. Bu benim için heyecan vericiydi.

Kadınlar Dünyanın Omurgasıdır.



A B D’de New York’ta sergilerimden ilki 2011’de Armaggon Gallery ile Sculpture Objects and Functional Art Fair (SOFA), Park Avenue Armory idi. Aynı yıl Ward-Nasse Art Gallery’de “The Armoire” başlıklı bir de kişisel sergim de gerçekleşti. Bunların dışında, son dönemde katıldığım diğer etkinlikleri özetlemem gerekirse şunları sıralayabilirim:

Özellikle İsviçreli mücevher tasarımcısı Gilbert Albert ile birlikte 2014 yılında açtığım sergi tasarım hayatımda önemli bir yer tutar. Klasik Gilbert Albert tasarımlarının modern yansıması olarak tasarımlarımın seçilmesi beni çok mutlu etmişti. Ayrıca New York City - Manhattan’daki büyük

mücevher merkezi IGT Jewelry Shopping Mall’da yer almak da bir o kadar önemliydi.

Mart 2017’de New York’ta düzenlenen bir ödül törenine sponsor oldum. Göğüs ve rahim kanseri alanında araştırmalara destek veren Martell Kanser Vakfı tarafından düzenlenen “Women of Influence” başlıklı törenin katılımcıları, alanlarında önemli başarılarla imza atmış kadınlardı. Aralarında Facebook direktörü Stephanie Latham, Columbia Records yöneticisi Ayelet Schiffman ve Emmy ödüllü oyuncu Susan Lucci de yer alıyordu. Tören sırasında bir açık artırma yapıldı ve bu açık artırma için bağışladığım incili kolye tasarımı konuklardan, Novartis yöneticisi Christine Roth tarafından satın alındı. Gurur verici bir andı.

Nisan 2017’de ise Pittsburg’da Museum Store Association tarafından düzenlenen “MSA Forward” başlıklı fuarda sergilediğim takılarım jüri üyeleri tarafından “minimalist, romantik ve şiirsel” olarak değerlendirilerek finale kaldı. 2017 Mayıs ayında da önce Londra’da Kew Gardens’da, ardından da Oxford’da takılarımı sergileme fırsatını buldum.

2017 sonbahar aylarında ise İstanbul’a ağırlık verdim. Eylül ayında “Kadınlar Dünyanın Omurgasıdır” isimli heykelim ile “Contemporary İstanbul” etkinliğine katıldım. 2018’in başından itibaren ise tekrar yurtdışına yöneldim. Zürih ve Oxford sergilerim bu yıl programımda yer alan sergiler arasında.

Genç tasarımcılara önerileriniz neler olabilir?

Şuna inanıyorum ki sanatın bir dalında en iyisini yaptığınızda diğer dallarında da başarılı olabilirsiniz. Ancak bunun için çok çalışmanız şarttır. Çok çalışarak ve severek üretirseniz, dünyanın neresinde olursanız olun, işinize verdiğiniz özeni izleyicileriniz görür. Fikirlerinizi ve tutkunuzu onlara aktarabilirsiniz. Bu da başarıyı ve takdiri getirir. Size daha iyisini yapmanız için motivasyon sağlar. Tıpkı New York’ta dünyaca ünlü mimar Santiago Calatrava’nın tasarımlarını beğenmesinin mesleğimle ilgili bana umut vermesi gibi...

Yetinmemek önemlidir. “Ben yaptım, oldu” dememeli, üretmeye devam etmelisiniz, gelişmeleri takip etmelisiniz. Hatta yalnızca kendi alanınızdaki gelişmelerle ilgilenmekle kalmayarak, algınızı sürekli açık tutmalısınız...

Bize vakit ayırdığınız için çok teşekkür ediyoruz. ■

Deniz İncedayı, Prof. Dr., MSGSÜ Mimarlık Bölümü

Küresel Sürdürülebilir Mimarlık Ödülleri 2018

Derleyen: **Deniz İncedayı**

“Küresel Sürdürülebilir Mimarlık Ödülü” (Global Award for Sustainable Architecture) programı, 2006 yılında mimar, araştırmacı Prof. Dr. Jana Revedin tarafından kuruldu. Program, Paris’te bulunan “Cité de l’Architecture & du Patrimoine”nın uluslararası Bilim Komitesi desteğiyle ve kültürel ortaklığıyla ve 2011 yılından bu yana UNESCO çatısı altında yürütülüyor. Ayrıca Bouygues (Batiment International) ve BNP (Paribas Real Estate) tarafından destekleniyor. Ödüle değer bulunan adaylar, Küresel Sürdürülebilir Mimarlık Ödülü Bilim Komitesi tarafından seçiliyor.

Bugüne kadar ödül alan farklı ülkelerden ve dünyaca ünlü mimarlardan, genç yaratıcı yeteneklere kadar uzanan bir yelpaze içerisinde 55 çağdaş mimardan oluşan küresel ödül topluluğu, birlikte daha sürdürülebilir bir mimarlık yaklaşımı ve meslek etiği üzerinde yoğunlaşarak ve yeni araştırmaları ve deneysel çalışmaları destekleyerek bunları uygulama alanına taşıyor. Mimarlık, sivil hakların, katılımcı, demokratik yaklaşımın ve eşitlikçi kentsel gelişimin aracı olarak tanımlanıyor. Amaç, mimarlık alanında günümüz sorunlarına alternatif yaklaşım önerisi getirmek ve sosyal, kültürel bağlamı öne çıkararak, yerel değerlerin kullanıldığı, yeniden yorumlandığı, katılımcı, sorgulayıcı ve toplumsal hizmet sunan projeleri savunmak, tanıtmak ve geliştirmek. Kısaca, meslek pratiğine farklı yaklaşarak, mimarlığın çevresel ve yerel bağlamla, insanla ve toplumla ilişkisini güçlendirmek. Aynı zamanda, kaynakların sağlıklı ve sürdürülebilir değerlendirilmesine yönelik projeleri teşvik etmek ve küresel çevre krizine destek sağla-

mak. Ödül programı, fiziksel olanın yanı sıra, zaman, süreç, bellek ve farklı disiplinlerle iletişim gibi yaklaşımların da altını çiziyor.

Her yıl bu bakış açısıyla, mimarlığa yaratıcı ve özgün katkı sağlayan 5 aday, Seçici Kurul tarafından ödüllendiriliyor. Bu önemli programda bugüne kadar ödüle değer bulunmuş kişiler arasında birçok ünlü isim yer almakta: Wang Shu, Alejandro Aravena, Carin Smuts, Diébédo Francis Kéré, Studio Mumbai, Anna Heringer, Anne Feenstra, Al Borde, Rotor, Talca School of Architecture, Kengo Kuma, Gion Caminada bunlardan sadece bazıları.

Programın diğer bir amacı olarak da, dünya mimarlarının farklı deneyimlerini paylaşmak, birlikte güçlenmek ve iletişim içerisinde olmak vurgulanıyor.

Ödül için her yıl farklı bir tema belirleniyor. 2018 yılı için belirlenen tema, “Kentsel Güçlendirmenin Aktörü Olarak Mimarlık” (“Architecture as an Agent of Civic Empowerment”) idi. Aday gösterilen mimarlar arasından temaya uygun olarak çalışmalarıyla öne çıkan mimarlar ve çalışmaları ödüle layık görülmüş. Bunlar

- Boonserm Premthada (Bangkok Projects Studio), Tayland
- Nina Maritz, Nina Maritz Architects, Klein Windhoek, Namibya
- Marta Maccaglia, Asociación Semillas, Pango, Peru
- Anne Lacaton & Jean-Philippe Vassal ve Frédéric Druot, Paris, Fransa ve
- Raumlabor, Berlin, Almanya.

Ödüller, 14 Mayıs 2018’de gerçekleştirilen törenle sahiplerine sunuldu.



Boonserm Premthada.



Kantana Film Enstitüsü, Boonserm Premthada.

Ayutthaya Şarap Evi,
Tayland, Boonserm
Premthada.



2018 yılında ödüle layık görülen mimarları ve projelerini okuyucularımızla kısaca da olsa paylaşmak istedik. Amacımız, günümüz için son derece önemli olan bu başlık altında, öne çıkan mimarlık yaklaşımlarını, alternatif bakışları irdelemek ve bugünün giderek büyüyen çevresel sorunları karşısında farklı çözüm önerileri deneyen, katılımcı, yaratıcı bakışları ve mimari yaklaşımları tanıtabilmek.

Boonserm Premthada, Bangkok Proje Atölyesi, Tayland

Boonserm Premthada Bangkok, Tayland'da doğmuş ve orada yetişmiş bir mimar. 1988'de lisans, 2002'de ise yüksek lisans çalışmalarını tamamlayarak 2003 yılında Bangkok Proje Atölyesini kurmuş. Ona göre mimarlık, fiziksel bir ortam yaratmak ve bunu yaparken de doğaya, çevreye karşı farkındalığı desteklemek. Boonserm Premthada, mesleğini bina tasarımı yapmaktan çok, ışığın, gölgenin, rüzgârın, sesin, kokunun mekânda değerlendirilmesiyle şiirselliği yaratabilme sanatı olarak görüyor. Çalışmaları aynı zamanda sosyoekonomik ve kültürel bağlamla da yakından ilişkili ve birçok projesinde güçlü bir sosyal program önerisi görmek de olanaklı. Yaşam kalitelerini yükseltmeyi ve güç koşullarda yaşayanları, yoksunluklara karşı çözüm üretmeyi sorumluluk olarak tanımlıyor.

Kantana Film ve Animasyon Enstitüsü projesi bu bağlamda, Boonserm'in teori ve uygulama idealine ulaştığı ve mimarlığı modern den

zamansızlığa taşıdığı başat bir örnek olarak gösterilebilir.

Proje, 2011 yılında "Gelişen Mimarlık ar+d Ödülleri" (UK) kapsamında büyük ödülün sahibi olmuş. Ayrıca, 2013 yılında Ağa Han Mimarlık Ödülleri seçmelerinde finale kalmış ve daha birçok ulusal ve uluslararası özel ödüle değer bulunmuş. Mimarın uluslararası ödüllere bazılarını şöyle sıralanabilir:

- "21 için 21 Ödülü", Dünya Mimarlık Haberleri 2012 (UK).
- Dünya Mimarlık Festivali 2012 (UK).
- Büyük Ödül ve Kategori Birincisi, Uluslararası Tuğla Mimarlığı, 2014, Wienerberger, Viyana (Avusturya).
- Gümüş Kategori, "Kamu Binaları, Spor ve Rekreasyon", Fritz-Höger Ödülü, 2014 (Almanya).

Boonserm Premthada'nın başarıları, Royal Institute of British Architects (RIBA), École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Hindistan Mimarlar Enstitüsü, Tokyo Üniversitesi, Hong Kong Üniversitesi, Ulusal Singapur Üniversitesi vb gibi birçok kurumda davetli konferanslarını ve sergilerini beraberinde getirmiştir. Uygulamacı bir mimar ve sanatçı olmanın ötesinde Premthada, Chulalongkorn Üniversitesi (Bangkok, Tayland) Mimarlık Bölümünde öğretim üyesi olarak da görev yapıyor.

Nina Maritz

Nina Maritz bugün dünyada sürdürülebilir, çevreye duyarlı mimarlık alanında önde gelen isimlerden bir diğeri. Mimarlık anlayışını, mesleğin çevresel ve kamusal rolünden yola çıkarak tanımlıyor. Çevresel duyarlılığı, sadece yenilenebilir enerji, yerel malzeme kullanımı vb ile sınırlandırmıyor, tasarım sürecinin çevresel entegrasyonunu, sosyal-kültürel bağlamla ilişkilerini öne çıkartan anlayışı vurguluyor. Özellikle Namibya'da yaşanan sosyoekonomik ve kültürel sorunlar sürecinde, mimarlığı kamusal destek ve kentsel gelişim aracı olarak kullanabilen, alternatif üretebilen yaklaşımlarıyla öne çıkıyor. Yaklaşımı ayrıca, doğaya karşı duyarlılıkları, tüm canlıların yaşam haklarını, bio-çeşitliliği de destekleyerek, teknolojik gelişmelerle giderek kopan insan-doğa ilişkisini yeniden kurmayı amaçlıyor. Mimarlığın çoklu bağlamla gerek fiziksel, gerekse sosyal, kültürel ilişkileri projelerinde temel ilke olarak benimseniyor. Mimar ve ekibi, mevcut binaların renovasyonlarını, yeniden işlevlendirilerek kazanılmalarını sürdürülebilir mimarlık açısından son derece önemli



Nina Maritz.

Oshana bölge kütüphanesi,
Namibya, Nina Maritz.



buluyor. Bu yaklaşımla, teknolojiyi kullanarak yeni detaylar yaratmada, endüstriyel tasarımla meslek alanını bütünleştirmede de oldukça başarılı çalışmaların yaratıcısı olmuşlar.

Ekip, katılımcı yaklaşımlarına dair felsefesini şu cümlelerle açıklıyor:

Müşterilerimiz bize her türlü bilgiyi çeşitli biçimlerde (metinler, resimler, belgeler vb gibi) sunabiliyorlar. Bu, onların da projenin içerisine girmelerine ve birlikte düşünmemize yardımcı oluyor. Ortak yaratıcılığı tetikliyor ve paylaşarak çok yönlü düşünülmüş bir tasarım sürecini gerçekleştirmemizi sağlıyor. Kullanıcıları çalışmanın kavramsal aşamasında sürece katmaktan yanayız, onlara “gelişmiş-bitmiş” projeler sunmaktansa, onların da esnek eskizlerle, hatta 3 boyutlu modellerle katkı vermelerini istiyoruz. Hatta maliyet programı, işletme sorunları konularında da çok şeyi paylaşmaktan yanayız. Projenin tasarımı, gelişimi sürecinde yaptığımız tartışmalar, kavramsal yaklaşımımızı destekliyor ve olgunlaştırıyor.

... Felsefemiz, bir Navaho kavramı olan “hozho” ile örtüşüyor. Çevrenin sağlık, estetik açısından kurduğu denge, doğayla uyum içinde duyumsanan mutluluk. Mimarlık da bu sorumlulukla ele alındığında ancak başarıya ulaşabilir. Estetik, pragmatik olanın, sürdürülebilir olan ile birleşmesinden doğar. Mimarın topluma ve çevreye karşı önemli bir sorumluluğu var ve bizler meslektaşlar olarak bunu asla göz ardı edemeyiz. Bize göre mimarlık disiplinlerarası bir alandır. Sanat, bilim, psikoloji, mühendislik vb gibi birçok meslek alanından beslenir. Aynı zamanda birey ile toplum, doğayla teknoloji, küresel ile yerel arasında da bir buluşturucu, bütünleştiricidir. Bu bakış, sadece belirli ve özel projeler için değil, işlevi ve bütçesi ne olursa olsun tüm tasarımlar, mimarlık eserleri için geçerli görülmelidir.

Marta Maccaglia

1983, İtalya doğumlu Marta Maccaglia, Roma La Sapienza Üniversitesi’nden mezun genç bir mimar. 2011 yılından bu yana Peru’da çeşitli sivil toplum kuruluşlarının uluslararası işbirliği projelerinde çalışmalarını sürdürmekte. Aralarında çok sayıda okul projesinin de yer aldığı uygulamaları, 2013 yılından bu yana başarılı örnekler olarak izleniyor. Mimar ayrıca, kâr amacı gütmeyen bir kuruluş olan “Semillas”ın da kurucusu. 2015 yılından bu yana Lima’da UCAL Üniversitesi’nde de öğretime katkı veriyor.

Kendisi ödüle değer bulunan yaklaşımını ve projelerini şöyle tanımlıyor:

Çalışmamızı, projenin yaşam döngüsü boyunca, başlangıcından tamamlanmasına kadar toplum katılımına dayandırıyoruz. Kullanıcıların doğrudan katılımı, projenin daha fazla sahiplenilmesini



ve benimsenmesini getiriyor. Bu da sürdürülebilirliğin temelini oluşturuyor. Bilgi alışverişini ve becerileri geliştiren süreçleri destekliyoruz. Bio-klimatik tasarım ilkelerini izleyen, yerel kaynakları ve potansiyeli değerlendiren ve yerel malzemeleri kullanan uygulama süreçleri öneriyoruz. Böylelikle, toplumun katkılarına ve sosyal tartışmalara açık süreçlerin de altyapısını oluşturuyoruz.

Gemi temalı barınma birimleri, Möwe Koyu, Namibya, Nina Maritz.

Marta Maccaglia’nın mimar Paulo Afonso ile birlikte Peru’nun Pangoa bölgesindeki Mazaronkiari kırsalında gerçekleştirdikleri çok amaçlı derslik projeleri (2014) ve projenin uygulama süreci ödülün amacı çerçevesinde başarılı bir örnek olarak gösteriliyor. Mimarların aktarımına göre, 2013 yılında bölgeyi ziyaret eden ekip, yerel yönetim sorumlusu ve öğretmenlerle birlikte önemli bir ihtiyacı tespit ederek, yörenin anaokulu öğrencileri (yak. 30 çocuk) için bir okul kantini planlamaya başlamışlar. Uzun süren araştırma çalışmalarının ardından, öncelikle bölgeye ait sorunları tanımlamışlar. Geliştirdikleri önerileri uluslararası ortaklarla paylaşmışlar. Bir yıl sonra, gereken fon bulunduğunda, takım Mazaronkiari bölgesine tekrar geldiklerinde 100’e yakın çocuğun



Marta Maccaglia.



Habitat Araştırma ve Geliştirme Merkezi, Windhoek, Namibya, Nina Maritz.



Ortaokul, Santa Elena, Peru, Marta Maccaglia-Paulo Afonso.



destek vermek üzere kendilerini beklediklerini görmüşler. Ortaya çıkan bu yeni tablo karşısında, yeni gereksinimler tanımlayarak, farklı bir çözüm önerisine yönelmişler. Mekân, beton bir zeminde, yerel üretim tuğlalarla tasarlanan bir mutfaktan ve çok amaçlı bir ana salondan oluşuyor. Ahşap strüktüre sahip binada, duvarlar panjur şeklinde hareketli renkli paneller olarak tasarlanmış. 90 derece hareket edebilen paneller, gerektiğinde masalara dönüşebiliyor ve mekânda farklı çalışmalara, işlemlere uygun hale gelebiliyor. Aynı zamanda, hem çocuklar için yemek mekânı hem de çok amaçlı kullanılabilecek bir toplantı alanı yaratıyorlar. Böyle bir sistemle, mekânın doğal ve direkt olarak aydınla-

tılması ve de sürekli havalandırılması da sağlanmış oluyor.

Geniş saçaklar binayı yağmurdan ve dış etkilere korumayı amaçlıyor. Diğer önemli bir özellik ise, yaratılan etkiyle binanın şeffaflığının sağlanması. Genelde binalar, içten dışa açılan pencereler veya boşluklarla çevreleriyle ilişki kurarlar. Bu örnekte ise, duvar panelleri masalara dönüştüğünde büyük boşluklar yaratılarak iç ile dış mekânın bütünleşmesi gerçekleşmekte ve böylelikle çok amaçlı mekânın çevresiyle entegrasyonu sağlanmakta.

Proje, etkinliklerde özel bir sahne, performans alanı veya açık toplantı alanı olarak kullanılmaya fırsat verecek esneklikler sunuyor. Yerel malzemelerin modern strüktür ile uyumlu kompozisyonu, sakinlerin aktif ve gönüllü katılımları ortamla pozitif ve davetkâr bir ilişki kuran mimariyi desteklemekte.

Anne Lacaton + Jean-Philippe Vassal ve Frédéric Druot

Anne Lacaton, 1980'de Bordeaux Üniversitesi Mimarlık Bölümünden mezun olmuş, kentsel planlama alanındaki diplomasını da yine Bordeaux Üniversitesinden 1984 yılında almış Fransız mimar. 2017 yılından bu yana Zürih ETH'da öğretim üyesi olarak da görev yapmakta. Ayrıca birçok farklı eğitim kurumunda da konuk öğretim üyesi olarak mimarlık eğitime destek vermekte.

Jean Philippe Vassal da 1980 Bordeaux Üniversitesi mezunu ve 1980-85 yılları arasında Nijerya'da kentsel tasarımcı, planlamacı olarak çalışmış Faslı bir mimar. 2012 yılından bu yana Almanya, Berlin'de Sanatlar Üniversitesi'nde (UDK) öğretim üyesi olarak çalışıyor ve o da farklı birçok üniversitede konuk öğretim üyesi olarak görev alıyor.

Lacaton ve Vassal, Fransız mimar Frédéric Druot ile birlikte ekip olarak başarılı bir yenileme projesini hayata geçirmiş ve yaklaşımlarıyla ödüle değer bulunmuşlar.

16 katlı Bois-le-Prêtre Kulesinin (Tour Bois-le-Prêtre) orijinal tasarımı Fransız mimar Raymond Lopez'e ait. Paris'in kuzeyinde 17. Bölgede yer alan ve 1962 yılında inşa edilen bina, 96 konut birimi içeriyor ve 200'den fazla nüfus barındırıyor. 60 yıllık binada eskime sorunları, birimlerin gündelik gereksinimlere yanıt verememeleri ve güncel teknik sorunlara çözüm üretilmek adına geniş çaplı bir restorasyon çalışmasına gereksinim duyulmuş.

Binada yenileme sonrasında plan tipleri, farklı aile türlerine uygun olacak şekilde 3'ten

Anne Lacaton + Jean-Philippe Vassal ve Frédéric Druot.



Bois-le-Prêtre Kulesi.



7'ye çıkartılmış. Mimari ekibin özgün tasarımıyla, teraslar ve balkonlar yeniden düzenlenerek mekânların büyüklükleri işlevleri rahatlatmak adına artırılmış. Binanın yeni görünümü, ondüle alüminyum cephe kaplamaları, yeni balkonlarıyla çağdaş bir yüze kavuşturulmuş. Döşemelerden tavana uzanan cam yüzeyler, iç ve dış mekânları ayırıyor. Aynı zamanda konut birimlerinin daha fazla doğal gün ışığı almalarına olanak sağlıyor. Belki de en önemlisi, yenileme sırasında konut sakinlerinin konutlarında kalabilmelerinin sağlanması olmuş.

Stirling Ödülü sahibi mimar Amanda Levete, projeyi şu sözlerle destekliyor: “Şık ve akıllı bir çözüm. *Günümüzün kozmetik anlayışından uzak ve kimseyi aldatmıyor. Ayrıca son derece mütevazı bir bütçeyle gerçekleştirilmiş olması da bugünün mimari uygulamaları ve yenileme projeleri için önemli bir mesaj veriyor...*”

Bois-le-Prêtre binası başarılı yenilemenin yanı sıra çevre kalitesine katkısı dolayısıyla da “Yılın Tasarımı” yarışma kategorisinde finale

kalan adaylardan olmuş. Bina, iyileştirme çalışmaları sonrasında enerji tasarrufu açısından da önemli bir kazanım sağlamış. Mimarlık eleştirmenleri tarafından, yaşam ve konfor koşullarında yaratılan radikal değişikle ve ekonomik çözümleri ile başarılı koruma yaklaşımıyla literatürdeki yerini alıyor.

Raumlaborberlin

Evet, 60'ların ve 70'lerin büyük fikirlerini ve dünyayı değiştirme konusundaki iyimserliğini seviyoruz. Ama karmaşıklığın gerçekliğine ve bugün toplumların temel yaklaşımlarının değişmesi gerektiğine de şiddetle inanıyoruz. Bu nedenle bizim mekânsal önerilerimiz küçük ölçekli ve kökleri yerel derinlerde... Hoşça kal ütopya! İşimiz burada başlıyor!

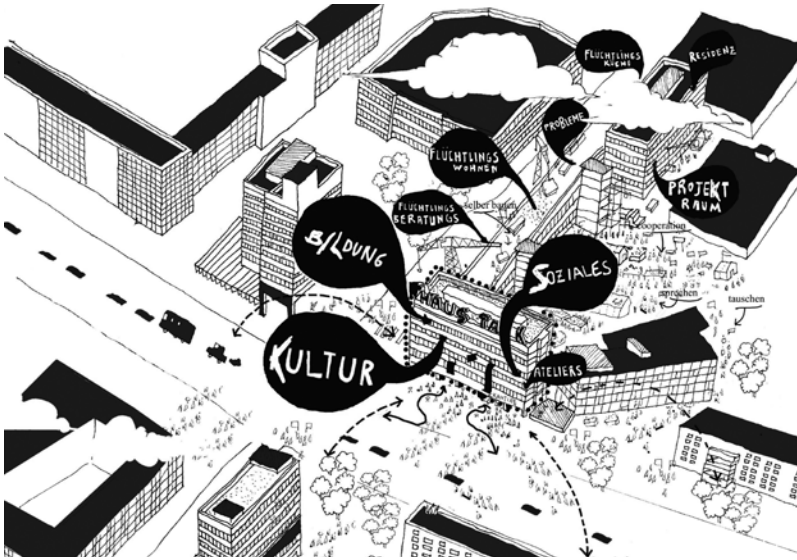
“Raumlaborberlin”, bir ağ içerisinde ve belirli bir strüktüre bağlı olarak işbirliği için bir araya gelen 8 mimarın ortak çalışma platformu. Ekip mimarlıkla, kentsel tasarım ve planlama ile sanatın arakesitine yöneliyor çalışmalarında. Kentsel değişimi ve dönüşümü süreç olarak ele alıyorlar. Farklı özelliklere ve farklı zaman dilimlerine ait olan veya farklı ideolojileri yansıtan, terk edilmiş ya da geçiş döneminde olan mekânlar üzerinde deneysel çalışmalar gerçekleştiriyorlar. Bu yaklaşım, aynı zamanda alternatif düşüncelere, kolektif mimarlığa, çoğulculuğa açılan bir pencere. Projelerinde disiplinlerarası takımlar kurmak, sakinleri ‘uzmanlar’ olarak sürece katmak, yaklaşımlarının bir parçası. Böylelikle tarih, istekler, endişeler, gereksinimler hakkında doğrudan bilgiye ulaşıyorlar. Yeni bilgi, yeni eylem biçimlerini, yeni çözüm önerilerini beraberinde getiriyor.

Bois-le-Prêtre Kulesi, iç mekândan.

Bois-le-Prêtre Kulesi, dış mekândan.

Raumlabor Berlin üyeleri.





Atölye çalışmasından,
Alexanderplatz, Berlin.

Xsüd atölye çalışmasından,
Köln, 2017.

Kendileri bunu “araştırma temelli” tasarım olarak adlandırıyorlar. Çözüm yerine, çözüm üretebilecek yaklaşımları, yeni dinamikleri değerlendirebilecek süreçleri başlatmayı deniyorlar.

Global Award for Sustainable Architecture

“The Global Award for Sustainable Architecture” Award Program was created in 2006 by the architect and scholar Prof. Dr. Jana Revedin, the Cité de l’Architecture et du Patrimoine and the member institutions of its international Scientific Committee. After 2011, the Award was placed under umbrella of UNESCO.

Each year the mentioned program recognizes five architects who share the principles of sustainable development and a participatory architectural approach for the needs of society, from all over the world. Until today there have been 55 special architects who have been awarded. The program has gained a significant international attention, proving a platform for scientific independence to unite the award winners in a community of collective research and experimentation of architectural and urban self-development projects. Shortly, it supports new creative ideas for today's world of architecture, bringing alternative approaches and focusing on different and participatory methods with a social and cultural responsibility. Among the laureates awarded until 2018, there are famous architects such as; Wang Shu, Alejandro Aravena, Carin Smuts, Diébédo Francis Kéré, Studio Mumbai, Anna Heringer, Anne Feenstra, Al Borde, Rotor, Talca School of Architecture, Kengo Kuma, Gion Caminada.

In our periodical Mimar.ist, we want to inform our readers about the important architectural award program and share the knowledge of the laureates of the year 2018.

The theme of 2018 has been selected as “Architecture as an Agent of Civic Empowerment” and the awarded architects under this topic have been announces on 14th May 2018 in the Ceremony at the Cité de l’Architecture et du Patrimoine, Paris. They are:

- Boonserm Premthada, (Bangkok Projects Studio), Thailand
- Nina Maritz, Nina Maritz Architects, Klein Windhoek, Namibia
- Marta Maccaglia, Asociación Semillas, Peru
- Anne Lacaton & Jean-Philippe Vassal and Frédéric Druot, Paris, France
- Raumlabor, Berlin, Germany.

In our compilation short information on the laureates and their successful projects are shared with our readers.



Proje çalışmalarına örnekler olarak “Der Berg” projesi (2005), “Eichbaumoper” kurgusu (2009), kentsel alandaki çözüm önerileri “Moderato Cantabile” (2008), “Graz Festival Merkezi”, “Open House” (2010) veya güney Kore’de açık toplum için düşey kent projesi “KNOT” (2010) gösterilebilir.

Kentsel planlama alanında ise, “Kolorado Neustadt” (2003-2006), kentsel çeşitlilik için küçülen kent “Halle-Neustadt”, “Rahmenplanung Dachauer Sokağı”, Münih (2009), aktive eden kentsel gelişme: Tempelhof Havaalanı, Berlin (2007-2008) ve de “IBA Berlin 2020” (2011) çalışmalarına katılım projeleri sayılabilir.

Raumlaborberlin, kentsel yenileme alanında da çalışmalar sürdürüyor. Kentsel mekânları, farklı şekilde ele alarak yaratıcı fikirlerle dönüştürüyor, yeni potansiyelleri ortaya çıkartmayı hedefliyor. Yerel aktörlerin ve çeşitli disiplinlerden uzmanların katılımıyla, yeni eylem alanları tanınıyor ve geleceğe yönelik olarak planlıyor.

Mimarlık onlar için katılımcı süreçlerle desteklenmesi gereken bir deney laboratuvarı. Mimariyi, ürün olarak değil, zamanın ve tarihin izdüşümü olarak yorumluyorlar. Sanatçıların ve mimarların, bir aktivistten öte kenti dönüştürme sorumlulukları olduğuna inanıyorlar. **■**

Deniz İncedayı, Prof. Dr., MSGSÜ Mimarlık Bölümü

Yararlanılan Kaynaklar

<http://www.ninamaritzarchitects.com>

<https://www.leadingarchitecture.co.za>

<http://raumlabor.net>

<https://www.dezeen.com/2013/04/16/tour-bois-le-pretre-by-frederic-druot-anne-lacaton-and-jean-philippe-vassal>

<https://www.citedelarchitecture.fr>

<https://www.lacatonvassal.com>

“Sustainable Design III” Towards a New Ethics for Architecture and the City, Marie-Hélène Contal ve Jana Revedin, Editorial Tervatives, 2014.

<https://www.bangkokprojectstudio.com/bio.html>

<https://www.archdaily.com>

<https://www.semillasperu.com/sobre-nosotros>

<https://global-award.citedelarchitecture.fr>

Dosya: Kentsel Bir Ulaşım Altyapısı Olarak D-100 (E-5) Karayolu

İstanbul XX. yüzyılın ikinci yarısına kadar kentsel altyapı gereksinimlerini karşılayabilen, özgün coğrafyasıyla bir yaya kenti olarak karşımıza çıkmaktadır. Genç Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ülkenin ulaşım politikası demiryolu ağları üzerinden şekillenmiştir. Yüzyılın ikinci yarısı ise, ülke politikalarında kamunun rolünün piyasa mekanizmaları lehine yer değiştirmeye başladığı bir dönemi göstermektedir. Yeni bulvarların, yeni bağlantı akslarının açıldığı, lastik tekerlekli araç sahipliğini teşvik edecek uygulamaların gündemde yer edindiği yıllar olarak da bilinmektedir.

Dosyaya konu olan D-100 (E-5) karayolu da bu döneme kadar güzergâh tanımlama (Avrupa yakasında Londra Asfaltı, Anadolu yakasında Ankara Asfaltı) dışında fonksiyonu sınırlı olan bir ulaşım altyapısı olarak hizmet vermektedir.

XX. yüzyılın üçüncü çeyreğinin sonlarına doğru (1973) Boğaziçi Köprüsü, yeni Haliç Köprüsü ile birlikte doğu-batı doğrultusunda iki kıtayı karayolu ile bağlayarak kentin kuzey- güney yönleri arasında fiziksel bir eşik oluşturmuştur. Bu fiziksel eşik kentin kuzeyine yönelik olası yapılaşmaları engelleyememiş, aksine beklenildiği gibi yasadışı yapılaşmalara zemin hazırlamıştır. Kentin yerleşme kararlarında tarih boyunca güney kıyılarına açılan yüzeyler, tepeler tercih edilmişken, kuzeye açılan yüzeyler coğrafi ve iklimsel veriler açısından uygun görülmemiştir. Üçüncü çeyreğin sonuna doğru yapılan Boğaziçi Köprüsü ve çevre bağlantı yolları o güne kadar büyük bir değişime uğramayan kentin makro formunda değişimin yolunu açmıştır. İzleyen yıllarda kuzeye doğru yeni açılan Boğaziçi köprüleri ve bağlantı yolları ile tüm fiziksel eşikler birer birer yok olmaya başlamış ve arada kalan alanlar yasadışı yapılaşmalarla ve/veya kamu mülkiyetindeki alanların plan değişiklikleri ile yapılaşmalara açılmasıyla kentin makro formu ciddi değişimlere uğramıştır. D-100 (E-5) karayolu zaman içinde ana ulaşım aksı olmanın yanı sıra, kent içi ulaşım işlevini de üstlenerek, “aradakalmışlık” kimliğine bürünmüştür. Bu aks üzerinde yer alan yapılar, kentsel boşluklar, dere yatakları, ekolojik koridorlar, toplu ulaşımaya yönelik (metrobüs, metro) çözümlerin de bu aks üzerinde yer almasıyla birlikte, özellikle kavşak ve metro durak çıkışlarına yakın bölgeler başta olmak üzere, çok yoğun ve birbiriyile ilintisiz farklı işlevlere sahip yapılaşmalarla dolmuştur. Bu bağlamda dosya, alanı farklı yönleriyle ele alan, farklı disiplin alanlarından bakışları içeren çalışmalarla oluşturulmuştur.

*Dosyamızda yer alan ilk makale, **Erdem Üngür** tarafından kaleme alındı. Üngür bu makalesinde, “kent”, “kentleşme” ve “biyopolitika” kavramları üzerinden bu ulaşım aksını geçmişten günümüze taşıdı. İkinci makale, planlama bilim alanı disiplini içinden bir bakışı okuyucuya sunuyor. **Ali Kılıç** karayolundan kent içi artere dönüşen fakat karayolu işlevini de devam ettiren bu aksın, üst ölçekli plan kararlarından, parsel ölçeğine indirgenen plan değişiklikleriyle oluşan yeni örüntüsüne dikkat çekiyor. Bu aks üzerinde yer alan kamu mülkiyetindeki İller Bankası alanının plan değişikliği ile dönüşümünün çarpıcı sonuçlarını okuyucularla paylaşıyor. Dosyanın üçüncü makalesi, yine planlama disiplini içinden bir bakışı bizlere sunuyor. **Ercan Koç**’un hazırladığı bu makale, kamusal alan politikalarının bu ulaşım aksına yansımalarının farklı verilerle desteklenmiş bir dökümü olarak dikkat çekiyor. Özellikle bu aksın, kentsel rant açısından en yoğun emsal değerleri ile yapılaşmalara sahne olmuş Çağlayan-Zincirlikuyu bölümüne odaklanıyor. **M. Zafer Akdemir** tarafından kaleme alınan dördüncü makale, bu aks üzerinde yer alan “mimarlık halleri”ne dikkat çekiyor. Özellikle yakın geçmişe yönelik, bağlamından kopuk yapılaşmalara odaklanan bu yazı, planlama bilim alanı dışından, tasarımcı gözüyle bir bakışı yansıtmaya çalışıyor. Dosyanın son makalesi ise, oldukça farklı bir alandan okuyucuya sesleniyor. **Ömer Alkın**, “Memleket Yolculuklarının Farklı Yüzleri: ‘Sıla Yolu’nun Türk Sinemasında Anlatımına Bir Bakış” yazısıyla, ulusal ve uluslararası sergilerde “Sıla Yolu” başlığı ile yer almış ve kitaba dönüşmüş çalışmayı bizlerle paylaşıyor.*

Dosya editörü: **M. Zafer Akdemir**

Kentleşmeyi Gerçekleştiren Biyopolitik Bir Araç Olarak D-100 Karayolu

Erdem Üngür

Şekil 1. 1980-2000 arasında İstanbul'da gerçekleştirilen toplu taşıma altyapı projeleri: M1a (1989) ve T1 (1992-1996).

Coğrafi olarak iki su yoluyla üç parçaya bölünmüş olan tarihi İstanbul şehri, II. Dünya Savaşı sonrasında kara surlarının delinmesiyle Trakya'ya doğru genişlemeye başlamış, 1973 yılında açılan Boğaz Köprüsü ile batıdaki Londra Asfaltı, doğudaki Ankara Asfaltına bağlanmış ve 1930'lardan beri hayal edilen E-5 karayolunu oluşturmuştur. Kentleşmeyi sınırlandıracak ve İstanbul'un kuzeye doğru büyümesini engelleyecek bir tasarım aracı olarak düşünülen E-5¹ karayolu, aksine şehri kuzeye sıracacak gelişimin önünü açmış ve diğer boğaz köprülerinin de yapılmasıyla sürekli bir biçimde şehri karayollarıyla ağ şeklinde genişletmiştir.

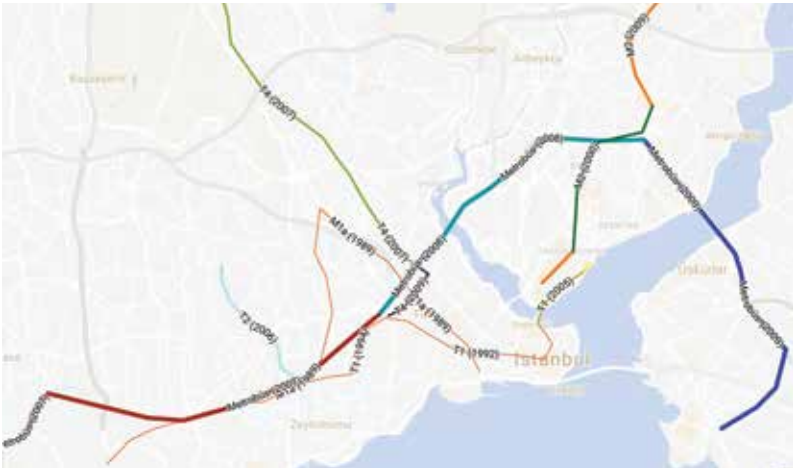
Aureli (2011) kentleşmeyi, şehirden ve şehirleşmeden farklı olarak merkezine yeniden üretimi alan biyopolitik bir kontrol toplumunun gelişimi şeklinde tanımlamaktadır. Kentleşme (*urbanization*) kavramını ilk olarak kullandığı düşünülen İspanyol mühendis Ildefonso Cerdá (1815-1876), "Kentleşmenin Genel Teorisi" adlı eserinde *urbs* kökünün sadece fiziksel kenti tanımladığını ve bu yüzden *civitas*'ı çağrıştıran *ciudad* (şehir) kelimesi yerine *urbanizacion* kelimesini kullandığını belirtmektedir. Cerdá'nın "Kentleşmenin Genel Teorisi" ile birlikte modern kent planlamanın temellerinin atıldığı kabul edilmektedir. Böylece mimarlık, XVIII. yy'ın ikinci yarısından itibaren bir düzenin temsili olmayı bırakarak, kendisini mekânı düzenleyen ve yöneten bir araç olarak modellemeye



başlamaktadır (Wallenstein, 2008). Aureli'ye (2011) göre Cerdá'dan itibaren insan birliğinin temel mekânı, şehrin politik mekânından evin ekonomik mekânına doğru kaymaya başlamıştır. Bu argüman kent (*city*) ve kentleşme (*urbanization*) arasında antik Yunan'dan (*polis/oikos*) Roma'ya (*civitas/urb*) uzanan ve kapitalizm içerisinde bugünkü haline evrilen temel bir ayırım olduğu iddiasına dayanmaktadır. Aristoteles politika (*techné politiké*) ve ekonomi (*techné oikonomiké*) arasında temel bir ayırım yapmaktadır. Buna göre bireylerin ve farklı grupların bir arada yaşamaları için kamu yararına yönelik karar alma mekanizması politikadır ve polis olmadan olması imkânsızdır. Ekonomi (*oikos-nomos*) ise adı üstünde evin (*oikos*) yani özel alanın yönetimiyle ilgilidir. Dolayısıyla ekonomi konutun eril, hayatın yeniden üretimine odaklı ve apolitik özelliklerine dayanmaktadır ve karşı kutbunda şehir yani polis bulunmaktadır. Kentleşme, bu anlamda evin şehir üzerinde kurduğu hâkimiyettir.

Modern devlet kenti evcilleştirmek için –güvenliğinden ve gelişiminden sorumlu olduğu– nüfusun yaşamını düzenleyecek ve yönetecek kontrol tekniklerine ihtiyaç duymuştur. Bu sebeple Michel Foucault'ya göre XVIII. yy sonunda politika Batıda yeni bir biçim alarak indirgemeci bir iktidardan üretici bir iktidara geçmeye başlamıştır ve bu da iki tarihsel olay sonucunda meydana gelmiştir: İlki bireysel bedenin kapasitesini artırmaya yönelik disiplin tekniklerinin (anatomo-politika), ikincisi ise yeni bir politik özne olan nüfusun düzenlenmesine ve yönetimine odaklanan kontrol tekniklerinin (biyo-politika) ortaya çıkışıdır. Bu iki aksın birleşimiyle hedefine hayatı koyan bir iktidar biçimi olarak biyo-iktidar oluşmuştur. Biyo-iktidar yeni toplumsal yönetim

Şekil 2. 2000-2010 arasında İstanbul'da gerçekleştirilen toplu taşıma altyapı projeleri: T1 (2005, 2006), T4 (2007, 2009), M2 (2000, 2009), Metrobüs (2007, 2008, 2009).



biçimleriyle birlikte yeni öznellikler de oluşturmaktadır. Buna göre iktidar artık yukardan öznelere dayatılan bir şiddetle değil, ama öznelere yaşamını kontrol eden normalleştirici düzenleme yöntemleriyle işlemektedir (Mills, 2011). Modern kentin planlayıcısı olarak yol, var olan biyopolitik ilişkileri örmekte, sağlamlaştırmakta ve yeniden üretimini garanti altına almaktadır.

Boğaz Köprüsü'nün açılmasıyla otomobil tüketimini teşvik ederek şehir sakinlerinin zaman-mekân algısını ve özneleşme biçimini değiştirmeye başlayan D-100 karayolu, özellikle 1980 sonrasında sermayenin kendisini soğuracağı mekânlar için gereken altyapıyı sağlamıştır. Sayıları hızlanarak artan büyük yapılar arasında kurduğu bağlantılarla politik karşılaşmaların olmadığı evcil bir kent yaşamını üretirken, buna uygun öznelere üretimine de katkıda bulunmuştur. Otomobile dayalı yaşam tarzının yayılmasında birinci Boğaz köprüsünün ve dolayısıyla D-100'ün doğrudan etkili olduğu söylenebilir. 1972 yılında boğazı geçen araç sayısı günde 16.000 iken 1975 yılında 51.500'ü köprü ile 3.700'ü araba vapuru ile olmak üzere 56.200'e yükselmiştir. 1980 yılında ise İstanbul'da var olan 211.382 otomobil günde yaklaşık 1.170.000 yolcu taşımaktadır (Tekeli, 2009). 2013 yılına geldiğimizde otomobil 3.182.534 yolculuk sayısı ve %24 oranla diğer ulaşım araçları arasında birinci sıraya sahiptir (Cirit, 2014). Birinci Boğaz köprüsü açıldıktan bir yıl sonra yazdığı bir yazıda İlhan Tekeli (2009) otomobil sahipliğinin toplumun yaşam biçimini ve yerleşme yapısını değiştirecek dolaylı etkileri olacağını öngörmüştür. Buna göre artan hareketlilik şehir yaşantısından uzaklaşan, daha bireyci, sınıflar arası ayrımı derinleştiren bir toplum düzeni ortaya çıkaracaktır. Özneleşme olarak adlandırılabilir bu sosyokültürel dönüşüm, karayolunun bedenlerin hızı üzerinde yarattığı fiziksel etkiyle doğrudan ilişkilidir. Sirkülasyonun sürekliliği için hızın kontrollü bir şekilde artırılması gerekmektedir. Zamana karşı verilen bu yarışta hızın korunması için güvenlik ve gözetimin artırılması kaçınılmazdır:

Akış, hareketin daha hızlı biçimlerine öncelik vererek hızı artırmayı ve zaman kazanmayı hedefler. Bu tercihler sisteminin sebebi olarak çoğu zaman güvenlik ön plandadır: Düzenlenmemiş karşılaşmalardan kaynaklanan tehlike, karışıklık ve yavaşlama olasılığı, trafik mühendislerinin vasıtalar arasındaki "çatışma" adı verdikleri şeyin incelenmesi için karmaşık yapıların oluşturulmasıyla sonuçlanmıştır. Tipik olarak yavaş araçlar hızlılara, yayalar bütün araçlara öncelik verir. Yürüyenler



arabalara, arabalar trenlere, trenler uçaklara boyunca. Modern kent planlaması bu türden bir çatışma engelleyici zırh etrafında yapılanmıştır (Sorkin'den aktaran Diken ve Laustsen, 2002).

Hızın ve sürekliliğin hedeflendiği akışlar mekânında hız politikanın ötesine geçmiştir. Politika için karşılaşmalar, diyalog ve zaman gerekliken, akış politikayı ortadan kaldırmıştır. Akış sadece otoyoldaki arabaları değil, petrol boru hatlarını, ders müfredatlarını, iş yerindeki performans sistemlerini, fiber optik kabloları akan enformasyonu, kredi kartlarıyla ve internet üzerinden yapılan insansız alışverişleri ve sosyal medya dezenformasyonları dahil maddi ve kognitif birçok bedeni kapsamaktadır. Antik Yunan agorasında gerçekleştiği düşünülen politik karşılaşma için gereken zemin biyopolitik akışlar mekânında ortadan kalkmıştır:

Politik mücadele zaman ve sorumluluk, yani diyalog gerektirir; bununla birlikte göçebe iktidar agorayı es geçebilir. İlgisizlik artık güç ilişkilerinin dış sınırı değildir ve belirsizlik mücadeleye yol açmaz. Bunların ikisi de iktidarın etkili stratejilerine dönüşmüştür. Mücadele ilişkisi gerektirir ancak taraflardan birisi siyasetin dışına çekilmiştir. İktidar 'akış mekânları'na yöneldiği ölçüde politika ya da agora sürekli olarak yerelde kalmaktadır. Kısacası hız, politikanın ötesindedir (Diken ve Laustsen, 2002).

Ulus Baker (1995) hız ve güvenlik arasındaki bu ilişkiyi doğrudan kapitalizmin kâr ihtiyacına bağlarken, medyanın da bu ilişkiyi muğlaklaştırdığını belirtmektedir. Hız adına yürütülen ölüm

Şekil 3. 2010-2016 arasında İstanbul'da gerçekleştirilen toplu taşıma altyapı projeleri: Metrobüs (2012), M4 (2012), M1b (2013), M3 (2013), Marmaray (2013), M2 (2014), M6 (2015), M4 (2016).

Şekil 4. 1980-2000 arasında D-100 karayolu yakın çevresindeki mekânsal sabitler: 1. Atatürk Havalimanı (1983), 2. Mecidiyeköy İş Merkezi (1985), 3. Perpa (1988), 4. Atrium AVM (1988), 5. Capitol AVM (1993), 8. Medicana Avcılar (1995), 9. Carrefour İçerenköy (1996), 10. Profilo AVM (1997), 11. Florence Nightingale Gayrettepe (1997), 12. İstanbul Kültür Üniversitesi (1997), 13. Doğu Üniversitesi (1997), 14. Migros AVM (1997), 15. Eski Haliç Üniversitesi (1998), 16. Maya İş Merkezi (1993), 17. Okan Üniversitesi MYO (1999), 18. Tat Towers (1988.). 6 numaralı Adnan Menderes Anıt Mezarı (1990) ve 7 numaralı Turgut Özal Anıt Mezarı (1993) 'ideolojik sabit' olarak ayrıca kavramsallaştırılabilir.



politikasının sonuçları, medyanın enformasyon akışını yeniden düzenleyerek yönetmesi sonucunda görünmez kılınmaktadır. Sonuç olarak hızın sürekli ve verimli bir biçimde gerçekleşebilmesi için güvenliğe ve denetime ihtiyacı vardır:

Medyanın “kamuoyu oluşturma” adına “iş kazalarına” karşı münferit ve bağlantısız uyarıları, ancak kayıtsız bir kulak verisi celp edebilirken, fikirler arasındaki düşünsel bağlantı aynen trafik dünyası gibi vahşi kapitalizm dünyasının, oradaki iş örgütlenme biçiminin iş kazalarının gerçek nedeni olduğunu kolayca görebilir. Ayrıca süratin ve denetimin aynı oranda zorunlu kılındığı vahşi trafik alanıyla vahşi kapitalizm arasındaki bağı da: zaman paradır; öyleyse sürat de paradır... (Baker, 1995)

Bahsedilen hız organizasyonu D-100 karayolunu kesintisiz bir otoyol olarak ele aldığı için, toplu taşıma sistemleriyle entegre olmuş ve trafik sıkışıklığıyla boğuşan şehir içi bir araç yolu olarak D-100 karayolu ile aralarındaki farkı belirtmekte fayda var. İlkinde yol, özel araç sahibi orta ve üst sınıfa hitap ederken, ikincisinde düşük gelirli de kapsayarak toplumun tamamına yayılmaktadır. Bu tespit üzerinden zaman içerisinde karayolunun biyopolitik etkisini artırdığını ve yaygınlaştırdığını iddia edebiliriz. Her ne kadar metrobüste bedenler birbirine yaklaşıp da sürdürülebilir ilişkiler kurulmamakta, trafikte bekleyen araçlar iki nokta arasındaki mesafeyi en kısa sürede kat etme güdüsünden sıyrılmamaktadır. Dolayısıyla D-100 karayolu toplu taşıma entegrasyon bütünüyle mekânsal olarak daha uzak ve aynı zamanda daha yakın bölgelere (kılcallaşma) etkinken, toplumsal olarak sınıflar üstü bir kapasiteye ulaşmıştır. Zaman-mekân sıkışması nedeniyle bir fabrikanın ya da özel üniversitenin işçi seçiminde mekân anlamını yitireceğinden, işveren ve işçi lehine olasılıklar artmaktadır. Bunun emlak piyasası açısından anlamı merkezdeki iş yerlerine yakın olan ve düşük gelirli konut stoku barındıran bölgelerin yüksek gelir grubuna açılması sorununun

ortadan kalkmasıdır. Merkezdeki yüksek rant değerine sahip arsalar büyük şirketlere açılırken, buralarda yaşayan insanlar merkezden kilometrelerce uzağa göç ettirilebilecektir. Yeterince hızlı bir sirkülasyon ağıyla işçiler ve mallar çeperden sorunsuzca aktarılırken, merkezdeki değerli kent toprağı da elit yönetici sınıfa ve uluslararası sermayeye açılmaktadır. Oluşturulan yeni sirkülasyon ağıyla mekândan kaynaklanan maliyetler düşecek ve sirkülasyon hızlanacaktır.

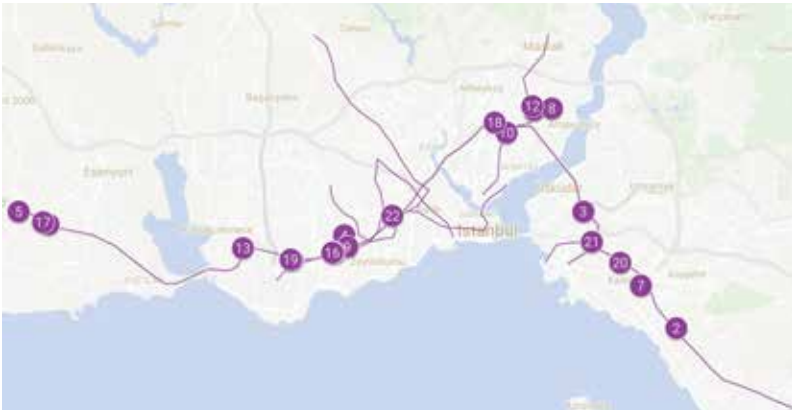
Artan ulaşım olanakları D-100 aksında bulunan arsaların rant değerini yükseltirken, sanayi yapılarının ve düşük gelir grubuna ait konut birimlerinin desantralizasyonuna yol açmaktadır. İşçi sınıfı sanayi ile birlikte zaman içerisinde merkezden uzaklaşırken, onlardan boşalan yerleri finans, turizm, hizmet sektörü ve yüksek gelir grubuna hitap eden konut fonksiyonları almaktadır. En büyük projeler ise genellikle bunların toplamından oluşan ve ‘yaşam merkezi’, ‘busidence’ ya da ‘(x)center’ şeklinde isimler alan karmaşık programlardan oluşmaktadır. D-100 karayolunun getirdiği sirkülasyon altyapısı ve erişilebilirlik, her dönem sınıflararası mekânsal dağılımı yeniden kurarken; giderek güvenlileştirilen, medyalastırılan ve borçlandırılan² toplumun içinden çıkamayacağı kapalı bir akış sistemine dönüşmektedir.

Bülent Diken (2004) Agamben’in “kamp” nosyonu üzerinden kapalı sitelere bakarken ulaşım altyapısının birleştirici değil aksine ayrıştırıcı bir işlev üstlendiğini söylemektedir. Buna göre yollar kendi içine kapalı dünyalar arasındaki geçişliliği sağlayarak bunların ayrık kalmasını desteklemektedir:

[...] Bununla birlikte yeniden düzenlenen parçalar bir kent oluşturmazlar: Elde ettiğimiz şey parçalardır: alışveriş merkezleri, kültür merkezleri, ofis kuleleri, kapalı siteler, gettolar ve temalı alışveriş merkezleri, havaalanı satış alanları, busidence gibi hibridler. Parçalanmış ve bağıntısız bir yapı üreten bu parçalar, ancak ihtiyaç duydukları sosyoekonomik bağlantıları uzaktaki mekânlar ve insanlarla kurmalarına izin veren altyapı ağlarına bağlanmaları halinde varolabilirler... Böylece altyapı ağları, parçalanmış kentsel çevrelerin maddi inşasını destekleyerek doğrudan parçalanma sürecine katkıda bulunur (Graham ve Marvin’dan aktaran Diken, 2004).

Özellikle 2010 sonrasında D-100 karayolunun toplu taşıma sistemleriyle entegrasyonu ile birlikte ‘büyük’ yapıların birbirine bağlanarak oluşturduğu yeni bir kent sisteminden bahsetmek mümkündür. Barınma, eğitim, sağlık, hukuk ve her türlü tüketim imkânını içinde barın-

Şekil 5. 2000-2010 arasında D-100 karayolu yakın çevresindeki mekânsal sabitler: 1. Kadir Has Üniversitesi Haz. Böl. (2001), 2. İstanbul Ticaret Üniversitesi (2001), 3. Selçuklu Konakları (2002), 4. Medica Bahçelievler (2003), 5. Beykent Üniversitesi (2003), 6. Metrocity (2003), 7. Acıbadem Kozyatağı (2004), 8. Akmerkez (2005), 9. Ömür Plaza (2005), 10. Cevahir (2005), 11. Beylicium AVM (2005), 12. Kanyon (2006), 13. Arel Üniversitesi (2007), 14. Medical Park Bahçelievler (2007), 15. İstanbul Kültür Üniversitesi (2007), 16. Metroport (2008), 17. Medica International Beylikdüzü (2008), 18. Florence Nightingale (2008), 19. Airport AVM (2008), 20. Medical Park Göztepe (2008), 21. Almond Hill (2008), 22. Yeni Yüzyıl Üniversitesi (2009).



dıran, iklimlendirilmiş ve güvenlik altına alınmış, kredi kartının ve reklamların hâkimiyeti altında ki büyük yapılardan müteşekkil bu ağ, güvenleştirilmiş, medyalastırılmış ve borçlandırılmış öznelere içinden çıkamayacağı kapalı bir akış sistemine dönüşme potansiyeline sahiptir.

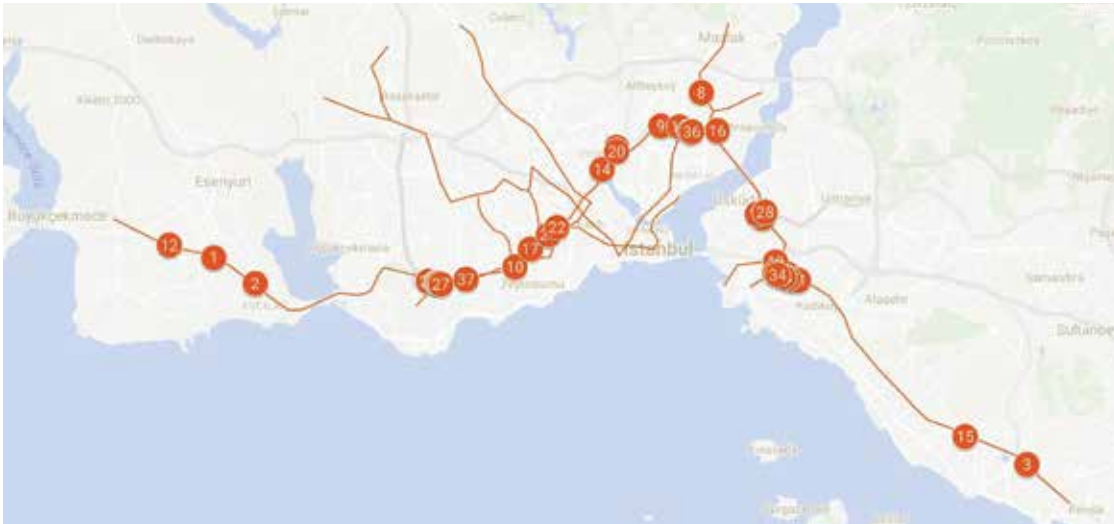
Yeniden üretim için gerekli olan güvenlik ve sağlık altyapılarının sağlandığı, refah ve huzur içerisinde çalışıp yaşanabilecek mekânlar kapalı siteler ve ofis kulelerinde yoğunlaştırılırken bunun dışarısında kalan ‘eski kent’, Agamben’in izinden gidilirse, çıplak yaşamın sürdürdüğü bir kampa dönüşmektedir: Kentte bombalar patlayabilir, polis evlere baskın yapabilir, sel baskını yaşanabilir, uyuşturucu çeteleri mahallelerde gezebilir, kentsel dönüşüm ya da deprem riski nedeniyle evinizi boşaltmanız gerekebilir, parkınız bir AVM ya da yeni bir metro istasyonu tarafından işgal edilebilir. Devlet biyopolitik görevini artık eski kentin üzerinde değil güvenleştirilmiş büyük-lükler arasında örülen ağ üzerinde gerçekleştirmektedir. Sermayenin ikinci çevrimi³ için gerekli olan bu sirkülasyon ağı 1980 darbesi sonrasında ANAP hükümetinin getirdiği ekonomik ve mali liberalizasyon politikalarına ve 2002 sonrasında AKP hükümetinin gerçekleştirdiği kamu yönetimi reformuna paralel olarak üretilmeye başlanan ve günümüzde hızlanarak devam eden toplu taşıma altyapısıyla oluşturulmaya başlanmıştır.

1989 yılında Yenikapı-Atatürk Havalimanı Metro Hattı (M1a), 1992-2006 arasında Bağcılar-Kabataş Tramvay Hattı (T1), 2000-2014 arasında Yenikapı-Haciosman Metro Hattı (M2), 2007-2009 arasında Topkapı-Mescid-i Selam Tramvay Hattı (T4), 2012-2016 arasında Kadıköy-Tavşantepe Metro Hattı (M4), 2013 yılında Yenikapı-Kirazlı Metro Hattı (M1b), Kirazlı-Olimpiyat-Başakşehir Metro Hattı (M3), Marmaray (2013) ve 2015 yılında Levent-Boğaziçi Üniversitesi Metro Hattı (M6)

hizmete girmiştir. 2007-2009 yılları arasında devreye giren metrobüs hattıyla birlikte D-100 karayolunun raylı sistemlerle entegrasyon süreci başlamıştır (Şekil 1-3). 1980-2000 arasında D-100 karayolu üzerinde ve yakın çevresinde inşa edilen büyük ölçekli 16 proje tespit edilmiştir (Şekil 4). Bunlar aynı zamanda İstanbul’da ilk defa ortaya çıkan AVM, özel üniversite ve özel hastane programlarından oluşmaktadır. Söz konusu projelerin sayısı çeşitlenerek ve metrekareleri büyüyerek 2000-2010 arasında 22’ye (Şekil 5); 2010-2016 arasında ise 37’ye ulaşmıştır (Şekil 6).

Bugün 1980 öncesi sanayi ve gecekondu karakterini koruyan birçok arsanın da inşaatı açılma hazırlığında olduğu düşünülürse bu sayının artacağı kuşkusuzdur. Özellikle 2000 sonrasındaki toplu taşıma altyapı projeleri (metro/metrobüs/tramvay) ile birlikte bütün büyük projeler birbirlerine ağ şeklinde bağlanarak eski kentin üzerinde yer altından ve yer üstünden ulaşılabilen ikinci bir kent katmanını oluşturmaya başlamaktadır. Bu ağın içerisinde bütün toplumsal kurumlar özelleştirilmiş ve güvenleştirilmiş olarak yer almaktadır: barınma (lüks konut kuleleri), eğitim (özel üniversiteler), sağlık (özel hastaneler), tüketim (AVM ve hipermarketler), hukuk (İstanbul’un iki adliyesi), finans (x-towers), uluslararası ulaşım (Atatürk Havalimanı). Mimari olarak büyük kütle, yeraltı otoparkı, yapay iklimlendirme, asansör/yürüyen bant, özel güvenlik ve gözetleme sistemleri gibi ortak özellikleri bulunmaktadır. Bu sınıflandırma içerisinde yer alan birçok AVM (Zorlu Center, Trump Towers, Metrocity) ve özel hastane (Acıbadem Hastanesi, Medical Park) kendilerine has toplu taşıma bağlantısına sahiptir. Dolayısıyla yaşamın küteller arasındaki sirkülasyonda geçtiği ve neredeyse tamamen kapalı bir sistemden bahsetmek mümkündür.

Şekil 6. 2010-2017 arasında D-100 karayolu yakın çevresindeki mekânsal sabitler: 1. Torium AVM (2010), 2. Pelican Mall AVM (2010), 3. Gedik Üni. (2010), 4. İstanbul Medeniyet Üni. (2010), 5. İstanbul 29 Mayıs Üni. (2010), 6. İstanbul Şehir Üni. (2010), 7. İstanbul Ticaret Üni. (2011), 8. Sapphire (2011), 9. Avrupa Adalet Sarayı (2011), 10. Forum Marmara (2011), 11. Üsküdar Üni. (2011), 12. Marmara Park AVM (2012), 13. Trump Towers (2012), 14. FSM Vakıf Üni. (2012), 15. Anadolu Adalet Sarayı (2013), 16. Zorlu Center (2013), 17. Platform Merter (2013), 18. Akasya AVM (2014), 19. Akasya Acıbadem (2014), 20. Haliç Üni. (2015), 21. İstinye Üni. (2015), 22. Avrupa Konutları Kale (2016), 23. Avrupa Konutları Ataköy (2016-), 24. Selenium Retro (2016-), 25. Ataköy Towers (2016-), 26. NEF22 (2016-), 27. Selenium Ataköy (2016-), 28. Şehrizar Konakları (2016), 29. Yenitepe Kadıköy (2016-), 30. Renovia İstanbul (2016-), 31. Business İstanbul (2016-), 32. Concord İstanbul (2016-), 33. Dumankaya Fikirtepe (2016-), 34. Fikirtepe Kentsel Dönüşüm (2016-), 35. Torun (2017), 36. Quasar (2017), 37. Acıbadem Has. (2017).



Biyo-iktidarın belki de en çok günümüzde hissedilen etkilerini, yeni bir ulus devletin kurulmasıyla 1930'larda başlayıp, neoliberal düzene geçilen 1970'lerin sonunda altyapısal inşası tamamlanan D-100 karayolu üzerinden okumak mümkündür. Yeni bir politik özne olan nüfusun düzenlenmesine ve yönetimine odaklanan kontrol tekniklerinin İstanbul'un kentleşmesiyle olan bu ilişkisini incelemek için D-100 karayolu araştırılmayı bekleyen çok sayıda olgu sunmaktadır. ■

Erdem Üngür, Dr. Öğr. Üyesi, İstinye Üniversitesi

Notlar

1. Söz konusu karayolu, Avrupa'dan Asya'ya ulaşımı sağlayacak kesintisiz bir otomobil yolu fikriyle 1930'lardan başlayarak her dönemde farklı bir amaç ve isimle gündeme gelecek yaşamını sürdürmüştür: 1930'ların İngiltere'sinin sömürgelerine ulaşma hayali ve yeni ortaya çıkmakta olan turizm ekonomisinden beklenen gelirler ile 1940'ların Alman işgaline karşı Trakya'nın güvenliğini sağlama paranoyası İstanbul'dan Londra'ya kadar uzanan bir yol (Londra Asfaltı) öngörürken; 1950'lerin tarımda modernleşmeyle birlikte iç pazar entegrasyonunu sağlama ve Amerikan yaşam tarzına sahip olma hedefleri turizme eklenerek (Yeni Londra Asfaltı/Marşal Bulvarı) eski kısmi asfalt yolu genişletmiş, uzatmış ve geliştirmiştir. Bu dönemde Avrupa'nın ekonomik entegrasyonuna katılma hayaliyle Londra Asfaltı Avrupa E-Yol sistemine dahil olmuş, bununla birlikte belediye sınırlarının dışında kalan alanlara uzanarak arsa spekülasyonunu ve gecekondulaşmayı tetiklemiştir. 1960'ların planlı ekonomi düzeninde E-5 karayolu şehri bölgesel ölçekte planlayacak ve sanayi desantrali-

zasyonunu sağlayacak bir omurga olarak tasarlanmıştır. 1975 yılında imzalanan AGR (Uluslararası Ana Trafik Arterleri Avrupa Anlaşması) ile E-5 tanımı ortadan kalkarak yerini E-80'e bırakmıştır. 1980 sonrasında ise küreselleşmeye başlayan İstanbul'da yetersiz kalan bir şehir içi karayoluna dönüşmüş ve yeni yapılan devlet yolları sınıflandırmasında D-100 olarak tanımlanmıştır.

2. Gelişen finans mekanizmalarıyla özel araç sahipliğinin borçlandırma yoluyla toplumun daha geniş kesimlerine yaymak mümkün olmuştur. Türkiye Bankalar Birliği (TBB) raporlarına göre 1989 yılı aralık ayı içerisinde kredi kullanan 95.069 kişiden 15.585'i otomobil alımı için borçlanmıştır. 2005 yılı haziran ayı içerisinde kredi kullanan toplam kişi sayısı 2.790.663'e çıkarken, 92.408 kişi taşıt kredisi kullanarak borçlanmıştır (TBB, 2017). Finansın ve bankaların egemenliği sonucunda toplumda borç temelli yeni bir öznel-lik şekillenmektedir. Borç, insanlara çalışma ritmi ve belirli tercihler dayatarak hayatlarını kontrol etmekte ve suçluluğu yaşam biçimine dönüştürmektedir (Hardt ve Negri, 2012).

3. Harvey'e (2003) göre aşırı sermaye birikiminin yaratacağı ekonomik krizin önlenmesi için sermayenin kendisini söğürcek mekânlar bulması gerekir. ABD, 1930'larda bu amaçla az gelişmiş bölgelerde geleceğe dönük kamu projeleri gerçekleştirirken, Almanya'da Nasyonal Sosyalistler ilk otopanları inşa etmişlerdir. Sermayenin 'ilk çevrimi' olarak adlandırılabilir olan endüstriyel üretimin karşılaştığı aşırı birikim krizine, sermaye ve işgücü fazlasının emilmesi yoluyla çözüm aranmaktadır. Bu noktada sermaye fazlasının mekâna sabitlenmesi gerekmektedir. Böylece, aşırı birikimden kaynaklanan kriz, bu birikimin mekânsallaştırılması ve coğrafi yayılmaya konu edilmesi aracılığı ile dönemsel olarak geciktirilmektedir (Altınok ve Enil, 2012). David Harvey, kentsel yapı çevrenin ve altyapının üretilmesini içeren bu türden sabit sermaye yatırımlarını sermayenin 'ikinci çevrimi' olarak adlandırmaktadır. Sermayenin 'üçüncü çevrimi' ise bilimsel-teknolojik araştırmalara ve sosyal harcamalara yapılan yatırımları kapsamaktadır ve devlet müdahalesi ön plana çıkmaktadır (Penpecioglu, 2016).

Kaynakça

- Altınok, E., Z. Enil (2012), "Mekânın Yeniden Organizasyonunun Ekonomi Politikası", *Sigma*, 4 (1): 37-44
- Aureli, P. V. (2011), *The Possibility of an Absolute Architecture*, MIT Press
- Baker, U. (1995), "Medyaya Nasıl Direnilir", *Birikim*, S. 68-69 (Aralık/Ocak)
- Cirit, F. (2014), "Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması", Uzmanlık Tezi, TC Kalkınma Bakanlığı, Yayın No: 2891
- Diken, B. (2004), "From Refugee Camps to Gated Communities: Biopolitics and the End of the City", *Citizenship Studies*, 8 (1): 83-106
- Diken, B., C. B. Laustsen (2002), "Zones of Indistinction: Security, Terror, and Bare Life", *Space and Culture*, 5 (3): 290-307
- Hardt, M., A. Negri (2012), *Duyuru*, çev. Abdullah Yılmaz, Ayrıntı Yayınları
- Harvey, D. (2003), *The New Imperialism*, Oxford University Press, NY
- Mills, C. (2011), *Futures of Reproduction: Bioethics and Biopolitics*, Springer
- Penpecioglu, M. (2016), "Yapılı Çevre Üretimi, Devlet ve Büyük Ölçekli Kentsel Projeler: Kapitalist Kentleşme Dinamiklerinin Türkiye'deki Son 10 Yılı", *İnşaat Ya Resulullah*, Tanıl Bora (ed.), Birikim Kitapları, s. 163-180
- TBB (2017), İstatistiki Raporlar, <https://www.tbb.org.tr/tr/bankacilik/banka-ve-sektor-bilgileri/istatistiki-raporlar/59>
- Tekeli, İ. (2009), İstanbul ve Ankara için Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları, Tarih Vakfı Yurt Yayınları
- Wallenstein, S. O. (2008), *Biopolitics and the Emergence of Modern Architecture*, Princeton Architectural Press, NY

D-100 Highway as a Biopolitical Tool of Urbanization

The city of Istanbul, which is divided into three parts geographically by two water ways, began to expand into Thrace after the Second World War by penetrating the land walls. The London Asphalt in the west and the Ankara Asphalt in the east were connected by the Bosphorus Bridge in 1973 thus bringing the E-5 Highway into existence, which was a concrete dream since 1930s. E-5 (D-100) Highway was also thought to be a design tool in order to control the urbanization of Istanbul and prevent the growth of the city towards the north. However, on the contrary, the highway started the urban sprawl towards the Northern Forests by creating new highway connections. The highway increased automobilization while changing the time and speed perception of the citizens. In connection with the public transportation system it also created new residential and commercial areas changing the land values. These new climatized, sanitized and securitized buildings with different programs such as university, busidance or hospital created also a new closed circulation system with a new indepted and mediatized subject in it. In this paper, the concept of urbanism should be understood as a domesticating tool in the sense of apolitical biological reproduction, which removes the ancient distinction between oikos and polis. Urbanization, in this sense, is a part of the control technique focusing on the organization and government of a new political subject called 'population'. Michel Foucault and later many authors such as Giorgio Agamben and Antonio Negri have used the notion of biopolitics/biopower in different contexts and with different interpretations in order to examine these modern governmental techniques. Following this conceptual pathway, it is intended to start a historical and theoretical examination of the biopolitical urbanization of Istanbul in relation with D-100 Highway.

Karayolundan Kent İçi Ana Arterine E-5 Koridorunun Plan Kararları ile Değişimi

Ali Kılıç

XVII. yy'a kadar 'tarihi yarımada' odaklı bir sur içi yerleşmesi olan İstanbul, gerek askeri yatırımlar, gerek kent çeperlerindeki mesire alanlarının kullanımı ve gerekse yazlık saraylar aracılığı ile Boğaziçi, Marmara kıyıları ve Haliç vadisi boyunca büyümeye girmiştir. Kuzey kıyıları'nın iklim verileri ve topoğrafik eşiklerinin yerleşime uygun olmaması dolayısı ile kent yüzünü güney kıyılarına dönmüş ve doğu-batı doğrultusunda büyümüştür. Bu büyüme sürecinin temel belirleyicisi ise doğal yapının yanı sıra ulaşılabilirlik koşulları olmuştur. Güney kıyıları'nın görece uygun topoğrafyası, rüzgâr açısından korunaklı, yüzünü manzara ve güneşe dönen yapısı, nüfusun bu bölgede yer seçmesine neden olmuştur. Bölgenin gerek deniz gerekse karayolu ulaşım olanakları, arazi kullanış ve büyümenin de dinamiğini oluşturmuştur. Bu bağlamda kenti Edirne ve Avrupa'ya bağlayan 'Londra Asfaltı' ve Anadolu'ya bağlayan 'Ankara Asfaltı', bir dönem E-5, sonrasında da D-100 (kısmen) olarak adlandırılmış ve kentin ana omurgasını oluşturmuştur. Kent omurgası olarak tanımlanacak bu arter prestij yolu, belirli işlevler için çekim merkezi ve sosyal-mekânsal açıdan bir kırılma/ayrışma aksı olarak kenti biçimlendirmiştir.

Çalışmanın amacı, 1930'lu yıllardan günümüze E-5 koridoru ve yakın çevresinin üst ölçekli planlar aracılığı ile nasıl tanımlandığı ve değiştiğini irdeleyerek, günümüzde bünyesinde yeni yapının, Küçükalya'da yer alan İller Bankası parseli örneğinde kamusal alanın değişimi, yoğunluk, kimlik ve mekânsal açıdan tartışılması olarak belirlenmiştir.

Çalışma iki temel alt başlıkta ele alınmıştır. İstanbul'un makro ölçekli gelişimini yönlendirmeye çalışan planların ele alındığı ilk başlıkta, 1936 onanlı Wagner'in 'İstanbul Havalisi Planı'ndan, günümüze kadar onanlı planlar üzerinden, E-5 koridorunu etkileyecek kararlar ve plan dönemlerine karşılık gelen arazi kullanım verileri karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. İkinci bölümde ise, İstanbul'un doğu yakasında Küçükalya sınırları içinde yer alan İller Bankası

parseli örneğinde plan kararları ile nasıl bir değişim sürecinin yaşandığı irdelenmiştir.

Bu çalışma kapsamında varılmak istenen sonuç, kent omurgası olarak tanımlanan E-5 koridorunun belirli kırılma dönemlerinden geçerek kimlik değiştirdiği, ancak bu kimlik değişiminin bütüncül bir plan ve yaşanabilirlik koşulları göz önünde bulundurulmadan gerçekleştirildiğinin ortaya konmasıdır. 2000 sonrası E-5 koridorunda parsel bazında gerçekleştirilen plan değişiklikleri ile kent topoğrafyasında önemli birer eşik olan dere yataklarında yüksek yoğunluklu, karma işlevli yapıların yer seçtiği, kentin doğal yapı, ölçek, oran, kimlik ve silüet değerlerinin zedelendiği, yapı yoğunluğu ve işleve koşut kent içi trafik yoğunluğunun arttığı, kamusal ve açık alanların yitirildiği bir yapıya dönüştüğü izlenmektedir. Dolayısı ile bu çalışma 2000 sonrasında E-5 koridorunda meydana gelen planlama ilkelerine ve kamusal yarara, daha önemlisi yaşanabilirlik ölçütlerine aykırı dönüşümün ortaya konmasına odaklanmaktadır.

E-5 Koridorunun Biçimlenmesinde İstanbul'un Üst Ölçekli Plan Kararlarının Etkisi

1936-1967 Dönemi

Bu dönem, Cumhuriyetin ilanı sonrasında yabancı plancılar aracılığı ile kentlerin planlarının üretildiği ve kısmen bu planlar ya da yöneticilerin Avrupalı çağdaşlarından etkilenmeleri sonucu gerçekleştirilen imar uygulamalarına konu olması ile dikkat çekmektedir. Öte yandan 1950 sonrasında da içeren bu dönemde, hızlı kentleşme ve göç olgusunun yaşanması, kent mekânında yasadışı yapılaşmanın egemen olması, hızlı büyüme gibi etkiler, E-5 koridorunu sosyal ve mekânsal ayrışmanın temsili mekânı haline getirmiştir.

Dr. Ing. Martin Wagner tarafından 1936 yılında üretilen İstanbul Havalisinin Planı'nda İstanbul hinterlandı ile ele alınmış, İstanbul'un Trakya ve Anadolu hinterlandı içinde yer alan "ana çıkış şoseleri"nin inşa edilmesini öngörmüştür. Bu şoseler, İstanbul'u batı yakasında

Edirne, Sofya ile Lüleburgaz, Dedeâğaç ve Atina'ya, doğu yakasında ise İzmit, Ankara, Şam, Bağdat, Singapur'a bağlayan bir temel omurga olarak tanımlanmıştır (Özler, 2007). Dolayısı ile kenti hinterlandı ile birlikte ele almak gerekliliğini vurgulayan bu yaklaşımda E-5 koridoru, uluslararası ilişkilerin bağlantı noktası olarak önemsenen bir içerik ortaya koymaktadır.

1950'li yıllarda iktidara gelen DP yönetimi sırasında İstanbul'u güzelleştirmeyi hedefleyen Menderes'in imar operasyonlarında önemli bir yer tutan Londra Asfaltı, Edirne-İstanbul yolunun Küçükçekmece'den Topkapı'ya kadar olan kısmıdır. Florya ve Yeşilköy Havalimanı geniş yollarla bu ana yola bağlanmıştır. Eski yol 6.00 m genişliğindedir. Bağdat Caddesi ne kadar Bağdat'a gidiyorsa, Londra Asfaltı da o kadar Londra'ya gider. Asıl amaç Yeşilköy Havalimanı'ndan şehre gelenlerin birinci sınıf bir yoldan girmesini sağlamaktır. DP'li basının diliyle "... işte onların zamanındaki yol: İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan bir yol vardı 7.00 m. genişliğinde, 100 kadar virajlı, inişli çıkışlı, yamalı bohça gibi bir asfalt. Şimdi bir yol var. 35 m. genişliğinde, gidiş geliş yolları ayrı, sadece 6 geniş viraj. Otomobiller 100-120 km. hızla gidiyor. Beton asfalt üzerinde kayan vasıtalar 15 dakikada havaalanına varıyor. İki otomobilin yan yana geçemediği yola karşılık yapılan geliş gidiş kulvarı muazzam bir eser..." (Boysan, B., 2010). Boysan'ın da vurguladığı üzere E-5 uzak erişimli bir yol yerine, kentin dışı gösterdiği yüzü ile simgesel bir içerik taşıyan 'prestij yolu' (ancak bir bölümü ile) olarak tasarlanmıştır.

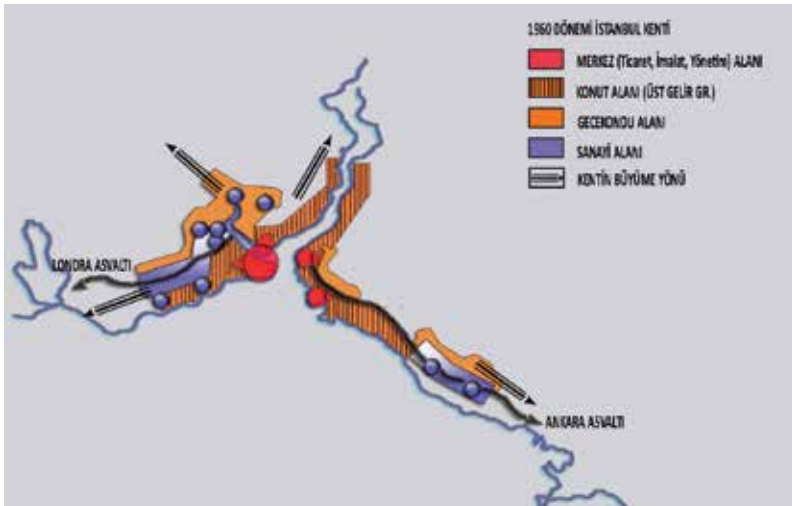
1963 yılında, İmar ve İskân Bakanlığı tarafından hazırlanan Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı'nda "bölge içi gelişme aksı" olarak tanımlanan E-5 koridoru, esas gelişme aksı olarak kabul edilmektedir. Metropolün gelişmesinin

bu aks üzerinde kurgulanacak olan 9 nüve merkez üzerinden yönlendirilmesi ile kıyı bandı ve Boğaziçi üzerindeki yapılaşma baskısının azaltılacağı düşünülmektedir. Aksın yapılaşmaya uygun bir topoğrafya üzerinde konumlanması, kentin ana merkezi ile yaklaşık 10-15 km erişme mesafesi içinde bulunması ve henüz yapılaşmamış olması dolayısı ile önemli bir "sanayi gelişme" koridoru olarak tanımlanmıştır (Özler, 2007).

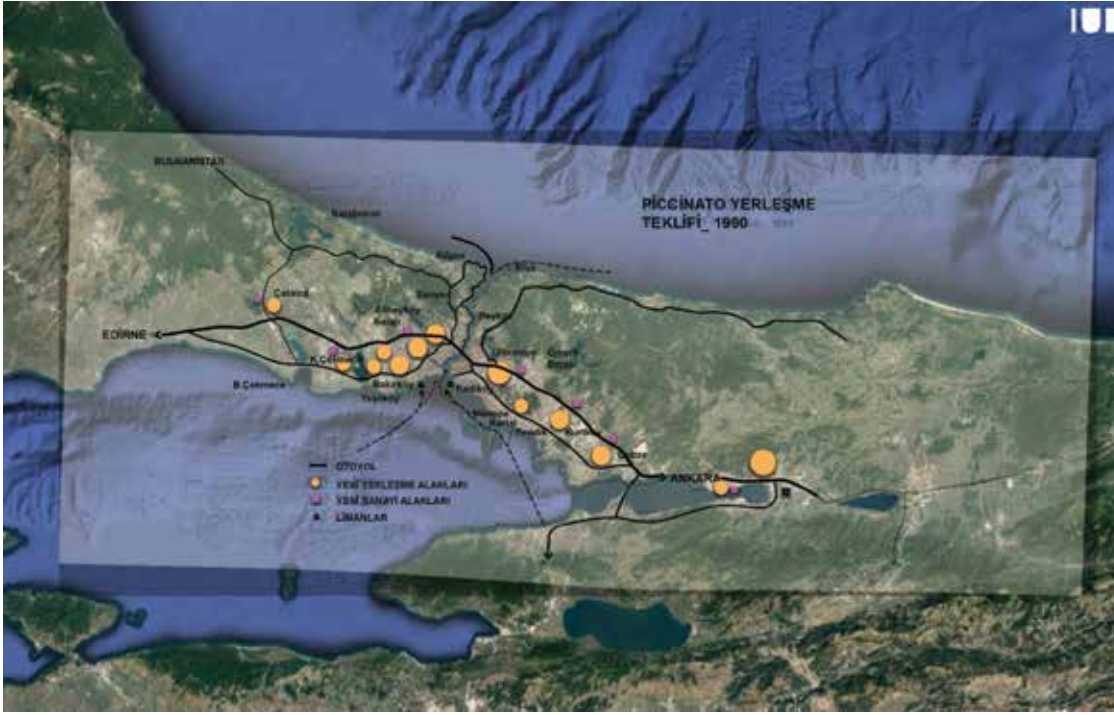
Öte yandan H. Prost'un İstanbul için ürettiği nâzım planlarda (1937) Haliç, "ağır sanayi bölgesi" olarak seçilmiştir. Ancak 1955 ve 1966 İstanbul Sanayi Nâzım Planlarında (Erbaş, 2018) Haliç sanayiinin Topkapı, Levent ve Maltepe-Kartal bölgesine desantralize edilmesi, E-5 koridorunun "sanayi gelişme bölgesi" olarak seçilmesinde son derece etkili bir karar olmuştur. 1960'lı yıllarda Londra Asfaltı boyunca, Gaziosmanpaşa, Bakırköy; Beyoğlu yakasında Bomonti, Kâğıthane; Ankara Asfaltı boyunca Kartal, Maltepe aksında yer seçen sanayi alanlarının yakın çevresi ise yasadışı konut alanları ile sarmalanmıştır. Bu bağlamda Gaziosmanpaşa, Alibeyköy, Küçükköy, Sağmalcılar, Osmaniye, Esenler, Güngören, Zeytinburnu, Haliç çevresi, Kâğıthane, Çağlayan, Çeliktepe, Gültepe, Ümraniye, Fikirtepe, Gülsuyu, Yakacık çevresinde yer seçen gecekondu mahalleleri ile İstanbul, Londra ve Ankara asfaltlarının kuzeyi ve güneyi olmak üzere sosyal ve mekânsal açıdan bir kırılma ve farklılaşma ortaya koymaktadır (Şekil 1). Aksın kuzeyi alt gelir grubunun kaçak konut alanı, aks sanayi gelişme koridoru, güneyi ise görece üst gelir grubu ve planlı konut gelişme alanı niteliğindedir.

Ana Hatları İzah Raporu'nda bölgelerarası dengesizlik sorununu çözmek ve İstanbul üzerindeki baskıyı azaltmak üzere; çevre illerle bağlantıyı sağlayan bir ana ulaşım sistemi belirlenmiştir (Şekil 2). Bu sistemin ... belkemiğini Bulgaristan ve Yunanistan'dan gelen ve Trakya'yı kat ederek Boğaziçi'ni aşan, Kocaeli Yarımadası üzerinden eski Ankara yolu güzergâhı ile İzmit, Sakarya ve Ankara'ya ulaşan hat oluşturmaktadır. İzmit'ten itibaren diğer bir kol Bursa yönüne ayrılmıştır. Bu hat Bandırma, Bursa, Eskişehir ve Ankara'yı birbirine bağlamaktadır. Deniz ulaşım sistemi de kurguyu destekleyecek şekilde Bandırma, Tekirdağ, Dil İskelesi ve Hersek üzerinden sağlanacağı bu bağlamda oluşturulan ulaşım ringinin Tekirdağ ve İzmit Limanlarının yükünü artırarak İstanbul'un yükünü nispeten azaltacağı öngörülmektedir.

Şekil 1. 1960 Dönemi İstanbul Kenti Mekânsal Gelişme Şeması (Akin, 2012).



Şekil 2. Luigi Piccinato, İstanbul Yerleşme Teklifi (İstanbul Urban Database).



Bu raporda İstanbul'un canlı, yaşayan ve organik bir bünyeye kavuşmasının ancak "lineer bir makro form" ile mümkün olabileceği ve dolayısı ile doğu batı ekseninde büyümeyi teşvik edecek yeni çekim merkezleri ve Boğaz Köprüsü, çevre yolları, bu formun en önemli yönlendiricisi olarak görülmektedir. Çevre yolu aksı sanayi gelişme koridoru, kuzeyi ise yeni gelişen konut alanları yer seçim bölgesi olarak tanımlanmış, kentin kuzey yönünde büyümesinin teşvik edilmemesi gerektiği vurgulanmıştır. Ancak yüzünü güneye dönen kentin karayolu ağının deniz yolu ve demiryolu sistemiyle de entegrasyonu son derece önemsenmektedir. Uygulamaya geçemeyen bu plan kararları yerine, kentin makro formu E-5 koridoru üzerinde yer seçen sanayi birimlerine koşut, yasadışı konut alanları ile belirlenmiştir. Doğu-batı ve kuzey yönünde önce yaygınlaşan sonra yasallaşarak yoğunlaşan bu yapı kentin yağ lekesi biçiminde büyümesine ve kamu arazilerinin ele geçirilmesine neden olmuştur.

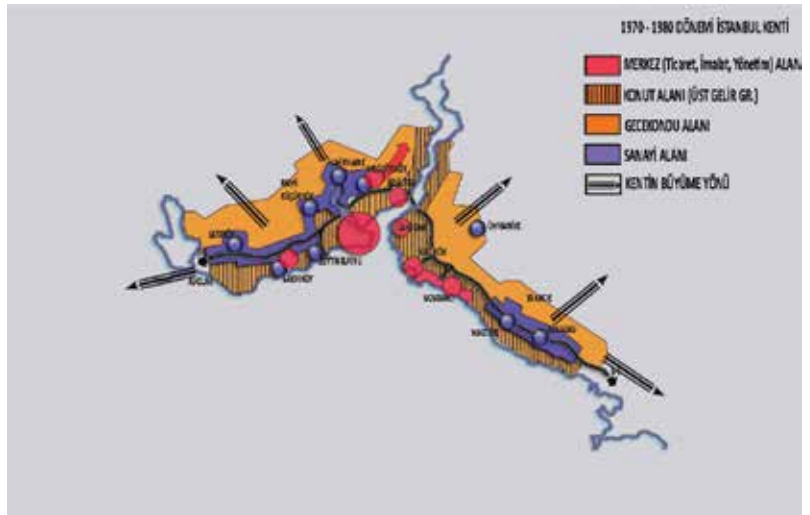
1967-1995 Dönemi

1960'lı yıllarda başlayan ve 1980 sonrası askeri darbe ile sonlandırılan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nâzım Planı ile öngörülen 1. Boğaziçi geçişi ve çevre yolları, 1973 yılında tamamlanarak kentin hem büyüme yönü hem de doğu ve batı yakası nüfus, işlev dengesini değiştirerek önemli bir kırılma noktası oluşturmıştır (Şekil 3) (Tekeli, 2009).

Nâzım Plan Bürosu'nun yeni planı hazırladığı 1967-1968 yılları, İstanbul'un kaderini

belirleyecek olan Boğaz Köprüsü'nün yapılması hakkında kamuoyunda çok yoğun tartışmaların yapıldığı yıllar olmuştur. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları hükümetin prestij projeleri olarak görülmüştür. Mimarlar Odası kentin büyümesinin bu aşamasında Boğaz Köprüsü'nün yapılmasının kent formuna yapacağı etkileri, bunun bir köprüler tuzağı yaratacağını, her on yılda bir yeni bir köprü yapmak gerekeceğini, bu köprülerin büyük ölçüde özel otomobil trafiğine hizmet edeceğini, düşük ve orta gelirli sınıfların kent içi ulaşım sorununu çözmediğini, yatırım kaynaklarının kıt olduğu bir ülkede önceliğin bu sınıfların kent içi ulaşım sorununu çözecek metroya verilmesini savunmuştur. 1968 yılında İmar ve İskân Bakanlığı sadece köprü ve çevre yollarının çizildiği "Çevre Yolları Mevzii Planı"nı onaylamıştır. 1973 yılında inşaatı bitirilen köprü, İstanbul'un zaman-uzaklık matrisini

Şekil 3. 1970-80 Dönemi İstanbul Kenti Mekânsal Gelişme Şeması (Akin, 2012).





Şekil 4. 1980 İmar İskân Bakanlığı Büyük İstanbul Nâzım Planı tarafından üretilen 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nâzım Planı Kent Şeması.

değiştirmiş, metropoliten alanın gelişme dinamiğini belirlemiştir. Bu yollar ile kıydan içerde ikinci bir eksen yaratılması, böylece yoğun kentsel alanlar ve sahiller üzerindeki baskının azaltılması istenmektedir (Tapan, 1998; Türel, 1998).

1980 yılında İmar İskân Bakanlığı Büyük İstanbul Nâzım Planı Bürosu tarafından üretilen 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nâzım Planı'nın amacı; "Metropoliten İstanbul'un ülke ve dünyaca bilinen öz değerlerini yitirmeden uluslararası düzeydeki önemini ülke yararına artırılması, bu arada ülke kalkınmasına uyumlu olarak metropolün büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılması" olarak tanımlanmıştır. Tanımlanan amaç doğrultusunda ulaşım ile ilgili belirlenen hedef: "Metropolün bütünü içinde toplu taşıma ile bireysel ulaşım dengesinin daha verimli, adil ve çevreye en az zarar verecek şekilde gerçekleştirilmesini sağlamaktır." Bu hedefin gerçekleştirilmesi için ise, toplu ulaşım sistemine ağırlık verilmesi, özel otomobil hareketliliğinin sınırlandırılması, iş amaçlı yolculukların ortalama uzunluğunun azaltılması, çalışma alanlarına toplu taşıma ile erişimin sağlanması yönünde politikalar önerilmiştir (Özler, 2007).

Makro form açısından ise, kentin kuzeye büyümesinin önüne geçilerek, güney kıyılarına paralel bir makro formda lineer olarak büyümesi, yerleşmelerin birbirine eklemlenmesi yerine, orman, koru, mesire yerleri ile kuzey-güney doğrultusunda boşluk oluşturulması gerektiği ifade edilmiştir. Lineer gelişmenin yanı sıra batı

yakasinda Galata, Beyoğlu, Şişli, Mecidiyeköy ile Gaziosmanpaşa, Küçükköy, Alibeyköy doğrultusunda doğu yakasında da Ümraniye, Dudullu yönünde işinsal gelişme aksları tanımlanmıştır. Böylece lineer ve yarı radyokonsantrik karışımı bir makro form üzerinde uzlaşmıştır. Bu makro form ile batı yakasında Ambarlı çevresi, doğu yakasında da Dilovası çevresi sanayi desantralizasyon odağı olarak belirlenmiş, sanayi organize sanayi siteleri aracılığı ile günümüzdeki TEM otoyoluna taşınmış, E-5 ise merkez ve konut işlevini üstlenmiştir (Şekil 4).

İstanbul makro formu E-5 koridoru boyunca büyüyen sanayi işlevine koşut biçimlenirken, 1960 verileri ile üretilen nâzım plan, 1980 tarihinde onaylandığında mevcut kent ile üst üste örtüşmeyen bir içerik ortaya koymaktaydı ve kısa bir süre sonra iptal edildi. 1984 yılında 2. Boğaziçi Köprüsü'nün açılması ise, yerleşme lekesinin kentin kuzeyi yönünde büyümesi ve iki çevre yolu arasındaki bağlantı yolları üzerinde yeni sanayi akslarının oluşmasını tetikleyen başlıca unsur olmuştur. 1980 sonrası tüm dünyada yeni ekonomik politikalar ve kentlerin rollerinin yeniden tanımlandığı süreçte, İstanbul'da da 'hizmet kenti' tartışmaları gündeme gelmiş ve mevcut sanayi alanlarının konumlandığı E-5 ve Büyükdere Caddesi, sanayiden hizmet sektörüne dönüşme yolunda önemli baskılara maruz kalmıştır. Yine 1982 yılında çıkartılan Turizm Teşvik Yasası, bakanlıkça sanayi parsellerinin 'özel turizm bölgesi' lejantı ile yüksek katlı, karma işlevli hizmet sektörü yapılarına dönüşmesinde



Şekil 6. 1996 Onanlı, 1/50.000 ölçekli İstanbul Büyükşehir Nâzım Planı.

2009 onanlı, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda ilkel kent gelişim yapısı, "İstanbul'un doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca doğrusal bir yapıda ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda sıçrayarak geliştirilmesi ve kuzeye doğru gelişimin kontrol altına alınması" olarak tanımlanmıştır.

Mekânsal kararlar:

- Kuzeye eğilim gösteren kent gelişimi engellenerek doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimin sağlanması;
- Merkez ticaret alanı ve alt merkezler belirlenerek, merkezler kademelenmesinin sağlanması;
- Kentin doğrusal, kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimini destekleyecek yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sisteminin oluşturulması;
- İstanbul'da çok merkezli-kademeli doğrusal bir makro form önerisi doğrultusunda, merkezi iş alanının batıya (Topkapı-Maltepe-Bayrampaşa bölgesine) yönlendirilmesi ve iki yakada raylı sistemlere entegre olmuş alt kademe merkezlerin oluşturulması kararları alınmıştır.
- Kentin doğrusal ve alt bölgeler halinde oluşacak kentsel gelişmesini destekleyecek nitelikte, Avrupa yakasında Bakırköy, Yenibosna Basın Aksı ve Silivri'de; Anadolu yakasında ise Kartal ve Ataşehir-Kozyatağı'nda birinci derece merkezler önerilmiştir.

- İkinci derece merkezler olarak, Avrupa yakasında iki göl arasında Esenyurt-Harmidere çevresi ile sanayiden hizmete dönüşümü öngörülen Gaziosmanpaşa, Anadolu yakasında ise merkeze dönüşme eğilimi olan Pendik-Şeyhli sanayi alanının güney bölümü önerilmiştir.
- Avrupa yakasında Avcılar, Selimpaşa ve Çanta, Anadolu yakasında ise Ümraniye, Maltepe ve Tuzla-Orhanlı'nın alt merkezler olarak gelişmesi öngörülmüştür.
- Mekânsal kısıtlardan ötürü büyüeyebilme imkânı bulamayan, ileri teknoloji kullanma gereksinimini karşılayamayan ve bu nedenle uluslararası nitelikte ürünler veremeyen sanayilerin yapısal dönüşüm geçirerek yukarıda belirtilen olanakların karşılandığı alanlara yönlendirilmesi planın sanayi ile ilgili temel yaklaşımıdır (İstanbul ÇDP Raporu, İBB, 2009).

Görüldüğü üzere temel ilkenin 'hizmet kenti'ne odaklanması, sanayinin desantralize edilmesi, E-5 gibi ana arterler üzerinde gelişen (özellikle Maltepe, Kartal arası) sanayi bölgelerinin yeni yapılaşma yoğunlukları ile hizmetler ve konut yapılarına dönüşmesine neden olmuştur. Bu dönüşüm sadece sanayi parselleri ile kısıtlı kalmamış, bu parsellerin yakın çevresindeki toprak değerlerini de artırarak altyapı ve donatısız, yüksek yoğunluklu yapıların (Merdivenköy, Fikirtepe, Yenisahra vb) ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Tüm bu planlama süreci değerlendirildiğinde de açıkça görülmektedir ki, İstanbul hiçbir

 26.02.2007 onanlı Maltepe E-5 Güneyi 1/1000 ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı; Kismen İdari tesis alanı (İller Bankası), kısmen yol alanı, kısmen de kavşak refüjünde kalan yol alanı	 28.01.2010 onanlı Maltepe E-5 Güneyi 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı; Kismen TAKS: 0.20-0.40, KAKS:1.75 Ticaret alanı, kısmen idari tesis alanı (İller Bankası), kısmen de yol alanı	 20.04.2011 onanlı İstanbul İli, Maltepe İlçesi, 2588 ada 25 parseline ilişkin 1/1000 ölçekli UİP değişikliğinde; Kismen ticaret (TAKS:0.20 – 0.40, KAKS:1.75) kısmen idari tesis kısmen de yol alanı
 T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 26.06.2012 tarih ve 10223 sayılı Olur'u ile tadilen Re'sen onaylanan 1/1000 ölçekli UİP değişikliğinde; ➢ Kismen T+K (TAKS:0.50, KAKS: 2.50, Hmax. 70.50 m.) kısmen dini tesis, kısmen de yol	 T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 21.11.2013 tarih ve 18424 sayılı Olur'u ile tadilen Re'sen onaylanan 1/1000 ölçekli UİP değişikliğinde; ➢ Kismen T+K (TAKS:0.50, KAKS: 2.50, H: Serbest), kısmen dini tesis, kısmen park, kısmen de yol	Sonuç: - Kamusal alan üzerine yapı yapılamayacak büyüklükte bir dini tesis ve yol kenarı refüje indirgenen yeşil alan. - TAKS: 0.30'lardan, TAKS:1.00'e, - Doluluk / Boşluk Oranının %100'e, - Üçüncü boyutta ise kat adedinin 4 katlı bir yapıdan H:serbest uygulamasına, ↓ - Kamusal alanın yok edilmesi, - Artan yapı yoğunluğu, - Karma kullanımlı yapıda yer alacak konut alanlarının beraberinde getirdiği nüfus yoğunluğu ve donatı eksikliği, - Trafik yükü,

zaman bütüncül bir plan kararı ile yönlendirilememiş, planlar mevcut eğilimleri ya da yasadışı gelişmeleri yasallaştırmanın aracı haline gelmiştir. Alt ölçekli planlar ve daha da kötüsü parsel bazında getirilen kararlar ile E-5 koridorunun sanayiden konut ve hizmet sektörüne dönüşümü gerçekleştirilmiştir. Ancak bu dönüşüm kentin yoğunluk ve ulaşım kademelenmesi, işlevler arası ilişkiler, kimlik, kent silüetine katkı vb planlama ilkelerinden uzak, salt inşaat alanı elde etme kaygısı içinde, yaşanabilirlik ilkelerinden uzak bir şekilde biçimlenmektedir. Çalışmanın ikinci bölümünde Küçükalyalı İller Bankası parseli örneğinde bu olgu ayrıntılandırılacaktır.

Küçükalyalı İller Bankası Parseli Örneğinde Değişimin Sorgulanması

Küçükalyalı İller Bankası parselinin yer aldığı bölgeye ilişkin plan kararları irdelendiğinde temel-

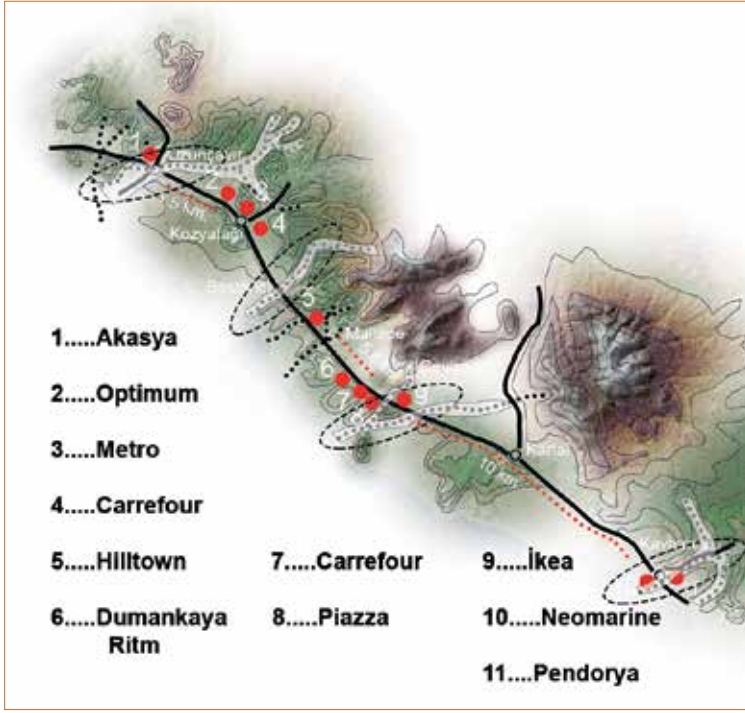
de iki kırılma noktası izlenmektedir. Birinci kırılma noktası, 28.01.2010 onanlı 1/1000 ölçekli Maltepe E-5 Güneyi Uygulama İmar Planı (UİP) Revizyonudur. İlk kez bu plan ile konu parsellerin bir bölümü TAKS: 0.20-0.40 / KAKS: 1.75, ayrınk düzen, ön bahçe 5.00 m, yan bahçe 4.00 m ve yapı yüksekliğinin belirlenmediği ticaret işlevine özgülenmiştir. Mevcut idari tesis ile kısmen yapılaşmış ve mevcutta bahçe kullanımına ayrılan bir alanın, plan değişikliği ile ticaret kullanımına konu edilmesi ile yapılaşma oranının, yapı yoğunluğunun (parseldeki dolu/boş dengesi) ve bu kullanım ile mevcut altyapı üzerine getirilen yükün artması söz konusu olmuştur.

İkinci kırılma noktası ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 26.06.2012/10223 sayılı re'sen onayladığı 1/5000 ve 1/1000 ölçekli plan kararları ile gerçekleşmiştir. Bu plan kararı ile alanın idari tesis lejantı tamamen kaldırıl-

Tablo 1. Küçükalyalı İller Bankası Parseli'ne İlişkin 2007 - 2013 Tarihleri Arasındaki Plan Kararları.

Tablo 2. İller Bankası 2011, 2015 Günümüz Kesitinde Yoğunluk ve Yapılaşma Biçimi Değişimi.

2011 Yılı Halihazır Durum	2015 Yılı Halihazır Durum	2018 Yılı Yapılaşma Biçimi
		



Şekil 7. E-5 Koridoru Üzerinde Yer Alan Vadiler ve Yapılaşma.

rak çok büyük bir bölümü “ticaret + konut” işlevine özgülülmüştür. Mevcut durumda yapılaşmış yüzey oranı son derece düşük olan bir işlevin kaldırılarak yerine ticaret + konut işlevinin getirilmesi, gerek inşaat alanı ve yapı yoğunluğu, gerekse nüfus yoğunluğu açısından dengeleri tamamen değiştiren bir yaklaşım ortaya koymaktadır. Toplamda 41.752 m² olan parselin 30.607 m²'si ticaret + konut alanına ayrılmıştır. Bu yaklaşım ile toplam 76.517,5 m² inşaat alanı, 38.258,75 m² konut alanı (%50 oranı sabit kalmak kaydı ile) ve toplam 1530 kişi artı nüfusun parsel, yakın çevreye ve kente eklenmesi söz konusu olmuştur. Parsel bazında karar üreterek, planlama ilke ve tekniklerine aykırı bir içerik taşıyan bu yaklaşım ile zaten

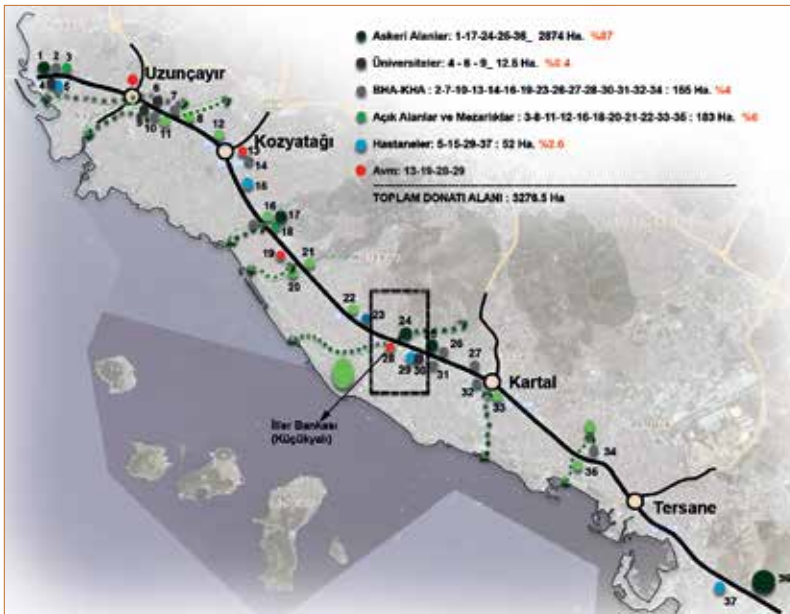
donatı dengesinin sağlanamadığı kentte/bölgede, çok daha yüksek yoğunluk tanımlamaları ile yaşam kalitesi standartlarına önemli bir olumsuzluk daha yüklenmiştir. Dolayısı ile bu yaklaşım mevcut altyapı ve yol ağı üzerine çok daha fazla yük getirerek yoğunluk artırıcı ve donatı azaltıcı bir içerik ortaya koymaktadır. Öte yandan yapılaşmış yüzeyin artmasının bölgeden zaten var olan açık ve yeşil alan sorununun çok daha yoğun bir şekilde yaşanmasına da neden olacağı açıktır. Bu uygulama ile toprak ve yeşil alanların yapılaşmış zemine dönmesi, yaşam kalitesini daha da zedeleyecektir (Tablo 1, 2).

Kamusal donatı adına planda çim döşenmiş, oksijen üretemeyen, karayolu ile yapı arasında perdeleme (gürültü, kirlilik vb) etkisi bile gösteremeyecek içerikte pasif bir yeşil alan tanımlaması getirilmiştir. Bu yaklaşım ile gerek bu parsel üzerinde yaşayacak nüfus, gerekse yakın çevre için yaşam kalitesini artıracak içerikte bir yeşil ve açık alan kurgusu oluşturulmamış, zaten yetersiz olan yeşil alan donatısında daha fazla kişi paylaşacağı için de donatı azaltıcı bir etki oluşturulmuştur. 2010 yılından bu yana getirilen her plan kararında yapılaşma koşullarının artırıldığı, işlevsel değişimin mekâna daha fazla kullanıcı ve yaşayan yoğunluğunun yanı sıra alışveriş merkezi olması nedeniyle de ziyaretçi yoğunluğu getirilmesine karşın, ulaşım altyapısı kararlarında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Sonuç olarak artan yoğun kullanım, mevcut ulaşım altyapısı üzerinde önemli bir yük oluşturacaktır. Mevcut ulaşım altyapısının İstanbul metropoliten alanı bütününde akışkanlık problemi ortaya koyması karşısında, parsel bazında alınan yeni yoğunluk kararlarının bu altyapı üzerine yeni yükler getireceği ve süreç içinde ulaşılabilirlik konusunun çok daha büyük sorunlar ortaya koyacağı açıktır. Dolayısı ile yoğunluk kararlarında ‘taşıma kapasitesi’ konusu değerlendirilerek kararların üretilmesi gerekmektedir.

Sonuç ve Değerlendirme

E-5 koridorunun sanayi işlevinden merkez işlevine dönüşmesinin parsel bazında birbirleri ile ilişkilendirilmeyen kararlar ile yönlendirilmesi, planlama ilke ve kararları ile örtüşmemektedir. Bu dönüşüm, kentin ana bulvarı üzerinde yeni bir merkezin bütüncül planlanmasını ve yine bütüncül olarak kamusal açık alanların kurgulandığı kentsel tasarım projelerine konu olması gerekmektedir. Küçükyaşı İller Bankası parseli

Şekil 8. E-5 Koridoru Üzerinde Yer Alan Kamu Arazileri.



örneğinde görüldüğü gibi kentin yeni merkezinin birbirinden bağımsız ve parsel bazında sadece inşaat alanı tanımlar içerikte, kamusal açık alanlardan yoksun hatta mevcut açık alanları da yapılaşmış yüzeye dönüştüren planlar aracılığı ile yönlendirilmesi, kentin yaşam kalitesinin yükseltilmesi aşamasında önemli bir fırsatın kaçırılmasıdır.

Bir diğer vurgulanması gereken konu ise E-5 koridorunun üzerinde yer aldığı doğal yapı ve rölyeftir. Bölge tepe ve vadilerin birbirini izlediği ve bu vadilerin dereler aracılığı ile denize kavuştuğu, doğal drenaj ve havalandırma koridorları ile kuzey-güney doğrultusunda bölünmüş bir yapı göstermektedir. Ancak gerek ulaşım amaçlı bağlantı ve kavşaklar, gerekse vadi tabanlarında yer alan yüksek yoğunluklu yapılar, bu doğal drenaj ve havalandırma koridorlarını kapatmaktadır (Şekil 7).

Oysa E-5 koridoru boyunca yer alan beş önemli vadinin Marmara denizi kıyılarına kadar olan bağlantısı, kentin kimliği, silüeti ve en önemlisi iklimi açısından son derece önemlidir. Dolayısı ile bu vadilerin yeşil sistemler ile denize kavuşturulması, kentin yaşam kalitesi ve geleceği için vazgeçilemez bir öncelik teşkil etmektedir. Üstelik bu alanlarda büyük kamusal alanların varlığı da bir fırsat olarak karşımızda dururken, “kamusal yarar” söylemi ile açık alan (ya da düşük yoğunluklu yapılaşma) niteliğindeki kamu arazilerinin, yüksek yoğunluklu yapılaşma ile özel mülkiyete konu edilmesi,

açıkça bir tehdide dönüştürülmektedir. E-5 koridoru boyunca yer alan yaklaşık 3300 ha kamusal arazi varlığının mezarlıklar, askeri alanlar, hastaneler dışında yaklaşık %20’sinin dönüşüme uğrayarak yoğun yapılaşmaya konu olduğu görülmektedir. Haydarpaşa’dan başlayarak Kurbağalı Dere, Bostancı, Maltepe, Küçükyalı, Kartal, Pendik’te kuzey-güney doğrultusunda uzanan vadi üzerinde yer alan kamusal alanların, kent kimliği ve iklimi açısından kesinlikle yapılaşmaya konu edilmemesi gerekmektedir (Şekil 8). ■

Ali Kılıç, Dr. Öğr. Gör., YTÜ Mimarlık Fak. Şehir ve Bölge Planlama Böl.

Kaynakça

- Akın, O. (2001), “Farklılaşan Üretim-Tüketim İlişkilerinin İstanbul Kent Mekânı Üzerindeki İzleri ve Makro-form Dönüşümleri”, *Avrupa Birliği’nde Mekân Planlama Stratejileri Ekonomik ve Ekolojik Perspektifler Uluslararası Sempozyumu*, YTÜ, s. 154-170
- Akın, O., (2012), “İstanbul Kentinin Değişim Öyküsü”, *Mimar.ist*, S. 45 (Güz), s. 46-59
- Boysan, B. (2010), “Caddeler”, İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul: NTV Yayınları, s. 279
- Erbas, A. E. (2018), “İstanbul Metropoliten Alanı’nda 1980 Sonrası Kentsel Değişme Dinamikleri ve İdari Coğrafyada Sınır Değişiklikleri”, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt 5, Sayı 1
- İstanbul Urban Database, <https://www.istanbulurbandatabase.com>
- Özler, Ş. (der.) (2007), *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi
- Tapan, M. (1998) “İstanbul’un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri”, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, s. 75-88
- Tekeli, İ. (2009), *Modernizm, Modernite ve Türkiye’nin Kent Planlama Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları
- Türel, A. (1998), “İstanbul’un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri”, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, s. 155-170

From the Highway to an Urban Arterial Road: The Change of E-5 Corridor Planning Decisions

In this study, the function, the form of construction and the density change process of the E-5 corridor, which has been reduced to the main access artery for the city, are considered. In the first part of the study, how the city’s macro-scaled plan decisions and identified visions are reflected in the E-5 corridor. In the second part, change over a sample parcel; function, identity, density and public-space relationship are discussed. As a result, the point to be reached is; the E-5 corridor, which was privately decontaminated and used for public use in the years after 2000, parcel-based and fragmented plan decisions made with the hurdle to obtain maximum structured surface, in this context, it shows a structure that destroys the natural structure and silhouette and further increases the infrastructure and reinforcement problems.

Kamusal Alan Politikasının İstanbul E-5 Aksına Yansıması

Ercan Koç

Planlama genelde fiziki boyutu ile algılanmakta, bundan dolayı da imar hakları sağlamanın aracı olarak değerlendirilmektedir. Oysa planlamanın birincil amacı insanın mutluluğu ve kalınmasıdır. Diğer bir ifade ile planlamanın sosyal ve ekonomik boyutu fiziki boyutun önünde gelir ve kaliteli mekân, kaliteli insan yetiştirilmesi amacının peşinde gider. Bu bağlamda özellikle kamusal alanların varlığı önemlidir. İnsanın her türlü donatı gereksinimini sosyal devlet ilkesi gereği ve eşitlik ilkesi kapsamında kamu veya kamusal alanlarda karşılamak planlamanın bir boyutu iken, yeterli kamusal alanların sağlayacağı sosyal ve ekonomik fayda da ikinci boyutudur. Konu günümüz özelleştirme politikalarının aksine kamu mülkiyetlerinin korunması ve kamu yararına kullanımı gerektirmektedir.

Tüm dünya kentlerinde yaygın bir yenileme, sağlıklılaştırma, yeniden canlandırma, kentsel dönüşüm süreçleri izlenmektedir. Bu kentsel proje uygulamalarında ana amaç mekânsal kalitenin iyileştirilmesinin yanı sıra kamusal mekânların elde edilmesi, donatı ölçütlerinin artırılmasıdır. Bu yöndeki çabalar da fonlarla teşvik edilmektedir. Yaşanabilirlik ölçütlerinin iyileştirilmesi kentsel yerleşmeler için bir yarış ortamıdır. Uygulamada kamusal kullanımlar öne çıkmakta, kamusal alanların artırılması sadece proje alanına değil çarpan etkisi ile tüm kente yansımakta ve ancak kamusal alan yaratıldığında mekân tüm

yaşayanların bütünleşme alanına dönüşebilmektedir. Bu kapsamda özellikle kamusal alanların kaybedilmemesi, endüstriyel mirasa saygılı sosyal donatı alanları olarak kullanılması yaygın modeldir. Ülkemizde ise özelleştirme adı altında kent içinde kalmış ve ederi yüksek kamu alanlarının sermaye taleplerine yönelik kullanılması tanımlanan model ile çakışmamaktadır.

İstanbul tarihi ve doğal değerleri ile dünyanın özel kentlerindendir. Diğer yandan İstanbul çok özel bir coğrafyada yer almakta ve doğal afet riskleri taşımaktadır. Kamusal alan yoksunluğu ise yüksek yoğunluk değerlerine sahip İstanbul'un en önemli sorunlarından. E-5 karayolu ise günümüz İstanbul makro formunun MİA aksı ve ana omurgasıdır. Bundan dolayı da sermayenin yoğun yatırım taleplerine sahne olmaktadır. Bu nedenle özellikle kamu mülkiyetlerinin kaybedilmemesi ve işlevini yitiren kamu alanlarının donatı amaçlı kullanılması çok daha önemlidir.

E-5 karayolu aksında yoğunlaşan kamu alanlarının özel mülkiyete dönüşme süreci 1980 sonrası başlayıp 2000 sonrası yaygınlaşan özelleştirme içerikli kamusal alan politikaları kapsamında kamu alanlarının kaybına neden olmuş, yoğunluk değerleri yükselmiş, donatı ölçütleri ise düşmüştür. Bu kapsamda İstanbul ölçeğinde kamu alanlarının korunması ve parsel ölçeğinde plan değişikliklerine konu edilmeden sosyal donatı yoksunluğunu giderme amaçlı kullanılması, yaşa-

Çağlayan Kavşağı'ndan
E-5 silüeti.



1. Boğaz
Köprüsü'nden E-5
Aksının
şekillendirdiği
İstanbul silueti



nabilir İstanbul hedefi için önemlidir. Bu çalışmada söz konusu kamusal alan politikasının E-5 karayoluna yansması Çağlayan-Zincirlikuyu aksında incelenmiştir. Çağlayan-Zincirlikuyu aksının seçilmiş olması hem işlev olarak hem de coğrafi olarak kentin merkezi olması, toplanma-dağılma işlevi, arazi değerlerinin ve yoğunluk değerlerinin yüksekliği, buna karşın kamu alanları ve kamusal kullanımların düşük ölçütüdür. Kamusal kullanıma açık olmayan mezarlık alanları dışında satılabilecek kamu mülkiyetinin kalmadığı bu aks, planlama, yapılaşma, yargı süreçleriyle incelenmiş, özelleştirme içerikli kamu yararı tanımlamasının yaşanabilir, kaliteli mekân ilkeleri ile bağdaşıklığı irdelenmiştir.

İstanbul'da Kentsel Mekân Kalitesi ve E-5 Karayolu

Kentlerin ve kentsel mekânların kalitesi ve bu kalitenin iyileştirilmesi günümüz planlama çalışmalarının odağındadır. Evrensel boyutta amaç, mutlu birey ve kalkınma olduğundan kentsel mekânın kalitesi daha da önem kazanmakta, planlama eylemi ve etkinliği de bu amaca hizmet etmektedir. Kaliteli kentsel mekânların bir boyutu fiziki, sosyal ve ekonomik mekân ile ilgiliyken, diğer boyutu da kamusal mekânları korumak, artırmak ve bunların yeterliliğidir. Kamusal alanların yeterliği amacı, en çok eşitsizlikleri giderme temeline dayanan sosyal devlet ilkesi, özünde demokrasi için önem taşımakta, bireyler ancak kamusal mekânda eşitlenebilmektedir. Bir başka ifade ile yolda yürümek, bir konseri izlemek,

parkta oturmak, yürüyüş yapmak, spor yapabilmek vb etkinlikler bireyler arasındaki her tür ayrımı ortadan kaldırmakta, bireyler ancak herkese ait kamusal mekânlarda eşitlenebilmekte, demokrasi bu yolla hayat bulmaktadır.

İstanbul, 1950 sonrası sahnelenen yasadışı gelişme modeli ile 1970 sonrası E-5 karayolu, 1980 sonrası TEM karayolu ve günümüzde 3. çevreyolu ile öngörülen doğrusal gelişme modelinin aksine kuzeyde gelişmiştir. Yasadışı kentsel gelişim modeli ile donatı ölçütlerinin son derece yetersiz olduğu ve alt bölgeleri tanımlı olmayan İstanbul'da mevcut kamu mülkiyetleri ise donatı ölçütlerinin kısmen karşılanması potansiyelini taşımıştır. Fakat bu fırsat değerlendirilmemiş, 2000 sonrası izlenen ve farklılaşan kamusal alan politikaları ile kamu mülkiyetleri özelleştirilerek kaybedilmiştir.

1985 yılında çıkarılan 3194 sayılı İmar Yasası ile yerleşmiş görünen planlama yetkilerine karşın merkezi yönetimin müdahaleleri bütüncül olmayan, karmaşık, çok aktörlü bir planlama sistemini yönlendirmiş, planlamaya inançsızlık, yargının kısıtlı etkinliği, kentsel mekân sorunlarını daha da derinleştirmiştir. Bu süreçte parsel ölçeğinde plan değişiklikleri koşutunda artan yoğunluk değerleri kamu ve kamusal alan yetersizliğini artırmış, kamu alanlarının kaybına yönlendirmiş, kentsel kalite ve yaşanabilirlik ölçütleri düşmüştür. Özellikle 2000 sonrasında sermayenin E-5 aksında yoğunlaşan yatırım talepleri için kamu mülkiyetlerinin kullanılması kentsel mekânın şekillenmesinde belirleyici olmuştur.



Çağlayan-Zincirlikuyu aksında özel mülkiyete dönüşmüş eski karayolları lojmanları, yeni Zorlu Center alanı. Proje görselindeki tescilli karayolları binası bir sonraki aşamada tescilli kaldırılarak yıkılmış, yerine 45 katlı 2 bloktan oluşan Çiftçi Tower yapılmıştır. (<https://akillibinasurdurulebiliryasam.files.wordpress.com>).



Zorlu Center ve Çiftçi Tower binaları.



1950’lerde Menderes operasyonları kapsamında yapılmış olan Londra ve Ankara asfaltları ile temellenen, 1960’larda Piccinato’nun çalışmaları ile çevre yolu önerisine dönüşen ve 1970’te yapımına başlanan E-5 Karayolu 1980, 1995, 2009 onanlı bütüncül NİP’nda İstanbul’un en önemli ulaşım aksı olarak kurgulanmıştır. 1980 öncesi çevresinde sanayi yoğun arazi kullanış şeması ile E-5, kuzeye yönelik yasadışı yapılaşma içerikli kentsel gelişmenin tetikleyicisi olmuştur. E-5 aksında yer seçen sanayi yapıları, 1980 sonrası İstanbul’un sanayiden arındırılması yaklaşımı koşutunda E-5 bağını koruyarak kent dışına çıkmış, yerine hizmet ağırlıklı yapılaşma gelişmiştir. Bu mekânsal gelişim E-5’e yan yollar yapılması dışında parsel ölçeğindedir ve bir kentsel tasarım çalışmasına dayanmamaktadır. Günümüzde ise metrobüs ve M4 metro hattını da içeren E-5 aksı tamamen yerleşik alan içerisinde kalmış, bağlantıları ile “çevre yolu” kimliğini yitirmiştir.

Yaklaşan İstanbul depremi de dönüşüm sürecinin aracı olarak kullanılmış, toplu taşıma olanakları ve kazandığı konum özelliği ile E-5, büyük ölçekli projeler için yer seçimi tercihi oluşturmuştur. Bütüncül plan ilkelerine uygun olmayan, İstanbul silüetini pazarlayan parsel ölçeğinde imar hakları da içeren gelişim, E-5

odaklı yeni MİA aksını tanımlamıştır. E-5 aksına ilişkin kentsel dönüşüm sürecinde pek çok uygulamada da E-5 karayolundan giriş çıkış olanağı sağlanmış, bağlantı kısıtlaması pek çok noktada proje bazlı bozulmuş, Kozyatağı Optimum AVM, Göztepe ve Bahçelievler Medical Park Hastanesi gibi yaygın örneklerini izlediğimiz E-5 aksını otoyoldan kent içi bulvara dönüştüren ayrıcalıklı uygulamalara olanak sağlanmıştır. Aynı zamanda da inceleme alanında yer alan Zorlu Center, Cevahir AVM, Trump Tower örneklerinde de izlendiği gibi proje bazlı metro bağlantısı ayrıcalığı sağlanmıştır.

2000 kesitine kadar ağırlıklı E-5 aksında yer alan işlevini yitirmiş veya günümüz kesitinde yanlış yer seçimini tanımlayan kamu mülkiyetlerinin kentin gereksinim duyduğu açık alan kullanımı için olanak sağladığı değerlendirilmiştir. Umut, gelecekte kamu mülkiyetlerinin kaybedilmeyeceği, açık alan gereksinimini karşılama amaçlı kullanılacağı yönündedir. Oysa E-5 aksında tanımlanan kentsel dönüşüm süreci kamu mülkiyetlerinin kamu yararı adına özel mülkiyete dönüşmesini yönlendirmiştir. Bu kapsamda tanımlanan dönüşüm sürecinin önemli bir boyutu da olası bir İstanbul depreminde gereksinim duyulan açık alan ihtiyacının karşılanması olana-

Trump Tower.

Nurol Tower.



ğının yitirilmiş olması ve çok katlı yapılara ilişkin uygulamanın taşıdığı, günümüze kadar deneyimlemediğimiz deprem riskleridir.

Tanımlanan süreçte Çağlayan-Zincirlikuyu inceleme alanı, 1940'ların kırsal karakterli köy yerleşmesinden, E-5 karayolunun yapılması ile yoğun ve donatısız merkez yerleşmesi kimliğine ve 2000 sonrası günümüz MİA'sına dönüşmüştür. Kamu kurumlarına ait mülkiyetlerin bu süreçte parsel ölçeğinde plan değişiklikleri ile özelleşmesi ise mevcut yerleşik dokuya son müdahale yöntemi olarak şekillenmiş, E-5 aksı İstanbul'un ana omurgası olarak çevresinde yer alan kamusal kullanımlar ve açık alanlar ile kentsel bütünleşme aksı potansiyelini yitirmiştir. 2000 sonrası tüm yatırımlarda E-5 aksına yakınlık ve erişme süresi pazarlamada prestij unsuru olarak kullanılmış, kamu mülkiyetlerinin özelleşmesi sonrasında üretilen projelerin pazarlama stratejilerinin ortak noktası "İstanbul'un tam kalbinde" sloganıdır.

Günümüzde kentin ana omurgasını oluşturan E-5 aksı, açık ve yeşil alanlar, diğer donatı alanları ve kamusal mülkiyet için bir yoğunlaşma aksı tanımlanamakta, var olan donatıları da yok ederek büyüyen AVM, yüksek katlı ofis ve rezidans uygulamaları için yoğunlaşma aksıdır. E-5 aksında süregelen özelleştirme uygulamaları diğer yandan sosyal donatı alanlarına ilişkin "paraya dayalı sosyal donatı yapılanma politikasının" farklı bir yönünü de yansıtmaktadır. Çağlayan-Zincirlikuyu aksında izlendiği gibi 2000 sonrası uygulamalarında her tür donatı alanı proje bazlı yer almaktadır. Ancak projelendirilen donatı alanlarının her biri bedeli ödenerek kullanılabilmekte ve bu içeriği ile kamusal kullanım niteliği taşımamaktadır. Diğer yandan değişen kamusal alan politikası kapsamında özel açık ve yeşil alan niteliği de değişmiş, çekme mesafeleri de zemin altında parsel

boyutunda yapılaşmış, ağaç yetiştirilemeyen sahte açık alan düzenlemeleri söz konusudur. Tüm donatı alanları iskân edilmeyen bodrum katlarda sağlanmış, her bir donatının kullanımı üyelik sistemine dayanmaktadır. Bu durum eşitlik temelli sosyal devlet ilkesi ve kamu yararı ile bağdaşmayan farklı bir penceredir. Olumlu yorumlanabilecek donatı yapılanması ise otopark olanakları ve sadece Cevahir AVM bünyesinde kamuya ait bir tiyatro bulunmasıdır.

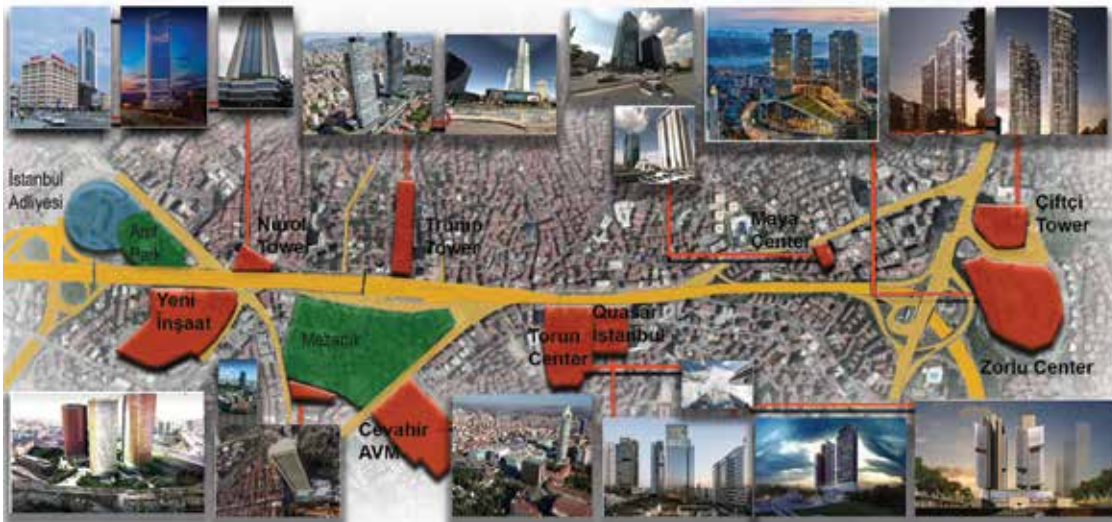
Kamusal Alan Politikasının Çağlayan-Zincirlikuyu Aksında Yönlendirdiği Dönüşüm

E-5 aksında kamu alanlarına ilişkin yukarıda tanımlanan kentsel dönüşüm içeriği yaklaşık 3 km'lik Çağlayan-Zincirlikuyu arasında incelenmiştir (Şekil 1). Bu aks aynı zamanda yoğunluk ve arazi değerlerinin en yüksek olduğu, yatırımcılar açısından en çok talep edilen ve İstanbul silüetine en hâkim konumda yer alan, sosyal donatı alanları açısından düşük değerlere sahip kentsel doku ile İstanbul MİA'nın odağı konumundadır.

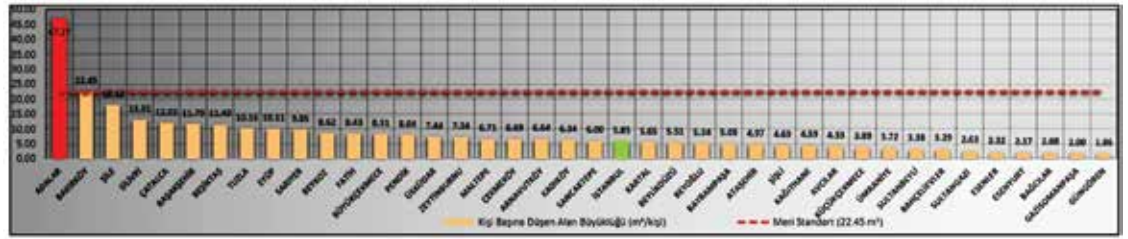
Donatı Ölçütleri ve Doğal Afet Riskleri

İnceleme alanı E-5 karayolunun Şişli Belediyesi sınırları içerisinde kalmaktadır. Çağlayan-Zincirlikuyu aksı İstanbul MİA içerisinde kalan, ticaret ve hizmet ağırlıklı bir arazi kullanış şemasına sahiptir. Bundan dolayı da kamu mülkiyetlerinin özel mülkiyete dönüşüm sürecinde karma işlevli projeler uygulanmıştır. Tablo 1'de izlendiği gibi Şişli'de donatı ölçütleri imar tüzecinde tanımlanmış donatı ölçütlerinin ve İstanbul geneli kişi başına düşen donatı ölçütlerinin çok altındadır (Grafik 1). İstanbul genelinin üzerinde olan sağlık tesis alanı ve ortaöğretim tesis alanı donatı ölçütü de merkezi konum nedeniyle yoğunlaşan özel sağlık ve eğitim tesislerinden kaynaklanmaktadır.

Şekil 1. Çağlayan-Zincirlikuyu aksında özel mülkiyete dönüşmüş kamu mülkiyetleri (Fotoğraflar: www.google.com/search).



Grafik 1. İstanbul'da kişi başına düşen donatı ölçütleri (Koç vd, 2018).



İnceleme alanındaki kamu mülkiyetlerinin işlevini de değiştirerek dönüşümü süreci aynı zamanda da yerine yeni donatı alanları, kamu veya kamusal mülkiyetler koyma olanağı olmadı­ğından imar tüzesine aykırıdır. Mekân kalitesi donatı alanları açısından bu boyutta olumsuzluk taşıırken ve imar tüzesinde öngörülmüş ölçütlerin altında iken kamu mülkiyetlerinin korunması gereği tartışmasızdır.

Türkiye’de yaşanan sık deprem olaylarında önemli deneyimler edinilmiş olmasına karşın yüksek yapılara ilişkin deprem deneyimimiz bulunmamaktadır. E-5 aksında yapılan uygulamalar ise deprem riskleri açısından yüksek yapılara ilişkin deneyimi yaşayarak öğreneceğimizi göstermektedir. Konuya dünya uygulamaları bağlamında bakılmakta ve doğal afet riskleri önemsenmemektedir. Oysa İstanbul farklı bir coğrafyadır ve deprem sonrası sığınma alanı işlevi de görecektir kamu mülkiyetlerinin korunması gerekmektedir. E-5 aksındaki uygulamalar bu yapıların depremde hasar görmesi durumunda kullanılamayacak E-5 aksı ile çıkmaza girecek İstanbul ulaşımı için de önemlidir.

E-5'in Çağlayan-Zincirlikuyu aksında günümüzde Mecidiyeköy'deki Rum ve Ermeni Mezarlığı ve Hürriyet Tepesi'ndeki Anıt Park dışında açık alan kalmamış ve yeni yapılmış olan İstanbul Adliyesi dışında satılabilecek tüm kamu alanları özel sektör eline geçmiştir. (*Şekil 2*). İzlenen süreç E-5 aksının yapılaşma talepleri açısından taşıdığı önemi de yansıtmaktadır. Trafik sorunlarına karşın günümüzde E-5 cepheli yatırımlar sermaye odaklı çekicilik taşımakta,

kamunun koruması gereken alanların da pazarlamasını yönlendirmektedir.

Bütün bu gelişme sürecinde inceleme alanı günümüzde İstanbul ve MİA'sının odağı olmasına karşın yüksek yoğunluk değerleri, aktarma noktası işlevi, trafik yoğunluğu, kaybedilen kamu alanları ve mezarlıkları, sınırlı donatı yapısı ile tanımlanabilmektedir. Kamusal işlevleri içermeyen, meydan ve açık alanları yok edilmiş, dışa kapalı AVM uygulamaları nedeniyle inceleme alanı kentliler için bütünleşme olanağı sağlamamakta, gelip geçilen alan kimliğindedir.

Tablo 2 de de izlendiği gibi 2000 sonrası dönemde sadece Çağlayan-Zincirlikuyu aksında 390.290 m² kamu alanı veya vakıflar eliyle kamu yararına kullanılan alan özelleştirilmiş ve kaybedilmiştir. Bu sayısal değer donatı sorunları üst boyutta olan ve açık alan gereksinimi duyulan bölge için önemlidir. Aynı zamanda da açık alan sorunun çözümü için potansiyel alanlar olarak bakılan kamu alanlarının kaybının boyutunu, İstanbul için yaşanamamazlık çizgisini işaret etmektedir.

İnceleme alanı sadece kamusal alanların kaybını değil aynı zamanda da donatı ölçütlerinin düşmesi ve artan yoğunluk değerlerini yansıtmaktadır. Sadece Çağlayan-Zincirlikuyu aksında E-5 cepheli projeler ile toplam 4.520.248 m² ilave inşaat alanı yükü getirmiş, kent daha fazla betonlaşmış, yeşil doku yok edilmiştir. Ortalama 20 m²'de bir kişinin çalışacağı veya yaşayacağı düşünüldüğünde ziyaretçiler hariç bölgeye ilave 226 bin nüfus yüklenmiştir. Bu değer artan yoğunluk değerleri ve ilave donatı alanı gereksinimini işaret ederken diğer yandan da kamusal terkleri içermeyen düzenlemelerde donatı alanlarına ilişkin yeni bir politika izlenmesi gerektiğini de yansıtmaktadır.

Ulaşım

E-5 karayolu Zincirlikuyu-Çağlayan aksında 3 km'lik bant içerisinde 3 kavşak (Çağlayan, Mecidiyeköy, Zincirlikuyu) bulunmaktadır. 1970'lerde inşa edilmiş bu kavşaklar aynı zamanda E-5 karayolu aksında en yakın mesafeli kavşak düzenlemelerini içermektedir. Bu da bölgenin ulaşım bağlantıları, aktarma noktası işlevi ve merkez olma niteliğinden kaynaklan-

Tablo 1. Donatı Ölçütleri Tablosu (Koç vd, 2018).

	Standart 501.000+ m²/kişi	İstanbul Geneli m²/kişi	Şişli İlçesi m²/kişi
Anaokulu Tesis Alanı	0.60	0.04	0.02
İlköğretim Tesis Alanı	4.00	0.57	0.40
Ortaöğretim Tesis Alanı	2.00	0.58	0.73
Yeşil Alanlar	10.00	2.57	1.80
Sağlık Tesis Alanı	1.60	0.38	0.88
Sosyal ve Kültürel Tesis A.	1.50	0.62	0.54
İbadet Tesis Alanı	0.75	0.37	0.29
Teknik Altyapı Tesis Alanı	2.00	0.62	0.04
	22.45	5.85	4.69

maktadır. E-5 aksının kent içinde viyadük ile geçmesi, merkez alanlarda tercih edilmeyen ulaşımında çok katmanlılığı yönlendirmiştir. İnceleme alanında E-5 aksının yüksek kotta viyadükle geçmesi E-5'ten doğrudan bağlantı sağlanan uygulamaları olanaklı kılmamış, ancak Zorlu Center, Cevahir AVM, Trump Tower projeleri için zemin altında metro bağlantısı olanağı sağlamıştır.

E-5 aksı Çağlayan-Zincirlikuyu bandında işletmede olan Hacıosman-Yenikapı (M2) ve inşa sürecinde olan Kabataş-Tekstilkent (M7) ve Gayrettepe-3. Havaalanı (M11) metro hatları bulunmaktadır. Bir anlamda da çok katmanlılık sadece yüzeyde değil zemin altında da sürmektedir. Diğer bir toplu taşıma sistemi ise E-5 yüzeyini kullanan metrobüs hattıdır. İBB verilerine göre metrobüs hattı 2017'de 276 milyon kişi tarafından kullanılmış, günlük ortalama 870 bin yolcu taşınmaktadır.

Daha başlangıçta raylı sistem olması gereken metrobüs hattı kullanıcı sayısı da E-5 aksının kentin en önemli omurgasına dönüştüğünü yansıtmaktadır. Diğer yandan metrobüs hattı yapılırken E-5'in şerit sayısı azaltılmamış, mevcut şerit en kesitleri daraltılmıştır. Minimum 3.50 m olması gereken şerit genişliği inceleme alanında yaklaşık 3 m ve altına düşmektedir. Bu düzenleme de trafik güvenliği açısından önemli riskler taşımakta ve E-5'in 1970'lerdeki otoyol niteliğini dönüştürmüştür.

İnceleme alanındaki önemli bir diğer sorun ise kentin merkezi olarak tanımlanacak bir alanda ulaşımın mekânsal kaliteyi de etkileyen içerikte viyadük şeklinde geçiyor olmasıdır. Düzenleme hava, gürültü ve görüntü kirliliğinin yanı sıra mekân algısını olumsuz yönde etkilemekte, ulaşım aksları ciddi eşik oluşturmakta, kentin en önemli aktarma noktaları olan Mecidiyeköy, Zin-

cirlikuyu ve Çağlayan meydanları da algılanamamakta, meydan kimliği taşımamaktadır. Bu bağlamda inceleme alanı İstanbul Boğazı ve Haliç arasında transit trafiğin tünelle geçebileceği, katlı araçlı ulaşım sistemleri, üstgeçitler, altgeçitler yerine görsel bütünleşmeyi de sağlayacak hemzemin uygulamalarını yönlendirebilecek kentsel tasarım çalışmalarına gereksinim duymaktadır.

Planlama ve Yapılaşma Hakları

Cumhurbaşkanı Erdoğan, 2017'de İstanbul'da Şehir ve STK Zirvesi'nde "... biz bu şehrin kıymetini bilmedik, biz bu şehre ihanet ettik, hâlâ da ihanet ediyoruz, ben de bundan sorumlu-yum. Bizim evlerimiz genişlese de gönüllerimiz daralıyor. ... Binalarımız yükseldikçe ufkumuz kararıyor. Şehirlerimiz giderek milyonlarca insanın hep birlikte yalnız olduğu yerlere dönüşüyor" şeklinde konuşmuştur (<https://tr.sputnik-news.com>). Bu konuşma içeriği parsel ölçeğindeki plan değişiklikleri ile ağırlıklı yatırım kararlarının yoğunlaştığı kıyı mekânı, koruma alanları ve E-5 aksına yansımıştır.

Erdoğan, aynı yıl "Ben dikey mimariden yana değilim. Ben yatay mimariden yanayım. İnsan, topraktan uzak değil, toprağa yakın olarak yaşamalıdır. ... Bugünün Türkiye'si, böyle bir çirkinliği, böyle bir nobranlığı asla hak etmiyor" demiştir. Üçüncü kişiler suçlanmış olmasına karşın İstanbul'da parsel ölçeğinde plan değişikliği yapılarak sağlanan ayrıcalıklı imar hakları koşutunda 2010-15 arasında her sene 100'den fazla "yüksek yapı" inşa edilmiş ve rekor, 158 binayla 2013 yılına aittir (Tanışan, 2016).

1994 yılından günümüze kadar aynı siyasi yapı tarafından yönetilen İstanbul'da, yüksek yapıların hem sayısı hem de yükseklik ortalamaları artmıştır. İstanbul'da 1994 öncesinde sadece 4 tane, 2002'de 24 adet yüksek yapı bulunuyorken

Proje	Önceki Mülkiyet / Kullanım	Yapım yılı	Parsel m ²	Toplam İnşaat Alanı m ²	Brüt KAKS	Kat Adedi
Nurul Tower	Yıldız Teknik Üniversitesi	2011	6.842	68.612	10	36
Marriott Hotel Şişli	Şişli Halk Pazarı	2011	6.500	81.200	12	36
Maya Akar Center	Şişli Belediyesi	1992	4.700	69.000	15	32
	Şişli Meslek Lisesi		100.000	1.000.000	10	Proje Aşamasında
Trump Tower	Spor Tesisi Alanı	2015	23.370	260.000	12	Konut Bloku 39 Ofis Bloku 37
Torun Center	Ali Sami Yen Stadı	2015	34.640	250.000	7	2 Rezidans Blok 42 Ofis Blok 36
Quasar İstanbul	Tekel Likör Fabrikası	2015	23.700	189.620	8	2 blok 43
Zorlu Center	Karayolları Lojmanları	2010	84.064	626.000	8	4 blok 33
Çiftçi Towers	Karayolları Hizmet Binası	2016	44.000	292.000	7	2 Blok 45
Cevahir AVM	İETT Garajı	2005	62.474	356.000	6	10
Toplam			390.290	4.520.248	12	

Tablo 2. Yaklaşık 3 km'lik Çağlayan-Zincirlikuyu Aksında Kaybedilen Kamu Mülkiyetindeki Alanlar

Şekil 2. Çağlayan-Zincirlikuyu aksında donatı payı ayrılmadan ve ayrıcalıklı imar hakları özgülenerak, parsel ölçeğinde plan değişiklikleri ile kaybedilmiş kamusal kullanım alanları.



2002 sonrası dönemde 1075 adet “47 metre veya daha yüksek” bina yapılmış, ortalama yükseklik 77 metre, yapılan yüksek yapıların toplam uzunluğu 83 km’dir. Bu sayısal değerlere son iki yılın değerleri de eklendiğinde mesafe, 110 kilometre olduğu tahmin edilen uzay sınırına eşittir (<https://www.emporis.com>; Tanışan, 2016). Devam etmekte olan düşeyde yükselme, 2017’de yapılan Skyland projesi ile 284 m’ye ulaşmıştır. Unutulan ise 1. derece deprem kuşağında, dünyanın en riskli fay hatlarından biri üzerinde ve özgün silüetiyle tanımlanan İstanbul gerçeğidir.

Bu gelişim sürecinde E-5 aksı İstanbul’un üst ölçek planlarında öngörülmediği içerikte günümüzün MİA aksına dönüşmüş, özellikle hizmet sektörüne ilişkin, toplu taşıma durakları ve kavşak noktaları ile yoğunlaşan, gökdelenleri içeren arazi kullanım şemasına sahiptir. Bu niteliği ile ana omurgasını E-5 aksının tanımladığı, denizlerle sınırlanmış, arka planı olmayan, korunması gereken ortak yaşam kaynaklarını yok ederek büyümüş özel bir coğrafyada yer alan İstanbul korumayı ön plana çıkaran özel yaklaşım ve duyarlılık gerektirmektedir. Kentin büyüklüğü, nüfus değerleri ve yüksek yoğunluk düzenlemeleri koşutunda ortaya çıkan donatı gereksinimi de sınır değerleri geçmiş, ciddi sorunlar tanımlanmaktadır.

Dünyadaki tüm kentler birbiri ile yarışmaktadır. Kalkınma ve mekân kalitesini yükseltme ereklili bu yarış ortamında yabancı yatırım çekilebilmek, turizm gelirlerini artırabilmek vb ana amaçtır. Yarış ortamının önemli bir boyutu da kamusal alanları korumak ve artırmak içeriğindedir. Kamusal alanları artırabilen yerleşmeler küresel ölçekte rol kapabilmek ve önemli teşviklerden yararlanabilmek için öne çıkmaktadır. İstanbul sahip olduğu doğal ve tarihi değerlere karşın özellikle ulaşım sorunları ve düşük donatı ölçütleri ile bu yarış ortamında çok geridedir. Buna karşın E-5 aksında örneklediği gibi İstanbul var olan kamusal alanları da kamu yararı adına kaybetmektedir.

Çağlayan-Zincirlikuyu aksında örneklediği gibi kamu alanları özel sektör eline geçmiş, yaşanabilirlik ölçütleri düşmüştür. Bu uygulama-

mayı olanaklı kılan kamu yararı ilkesidir ve kamu yararı satışlardan elde edilecek parasal kaynak ile tanımlanmıştır. Oysa kentbilim ilkeleri kamu yararının para ile tanımlanamayacağını öngörmektedir. Bir annenin çocuğu ile parkta vakit geçirmesinin parasal karşılığı yoktur ve kamu yararı bu nedenle parayla ölçülememektedir.

Ülkemizde planlama sistemi yerleşmiş gibi gözükmeyle birlikte hemen her alana ve işleve ilişkin merkezi yönetimin plan yapma ve onama yetkisi bulunmaktadır. Özellikle E-5 Çağlayan-Zincirlikuyu aksında örneklenen uygulamalarda da izlendiği gibi planlama yetkileri her yerde her durumda merkezi yönetim kurumları tarafından kullanılabilir. Yukarıda örneklenen Zorlu Center ve Çiftçi Center Özelleştirme İdaresi, Torun Center, Nurol Tower vb TOKİ, Cevahir AVM İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Maya Center İBB ve Şişli Belediyesi eliyle planlanmış ve uygulamaya geçilmiştir. Konunun bir boyutu planlama ilkeleri ile çakışmayan, bütüncül ve sağlıklı olmayan parsel ölçeğinde planlama ve uygulama içeriği iken diğer boyutu da TOKİ, Özelleştirme İdaresi vb planlama yetkilerine sahip yatırımcı kurumların sağlanan imar hakları ile parasal karşılığı tanımlanabiliyor olmasıdır.

Diğer yandan Şehrizar Konakları gibi E-5’in yapım aşamasında şantiye alanı olarak kullanılmış veya karayolu koruma kuşağı olarak düzenlenmiş kamu alanları da imar planı değişiklikleri ile yapılaşmaya açılmış, kaybedilmiştir. Bu düzenlemeler kamu alanları kaybının yanı sıra E-5 aksına ilişkin gelecekteki düzenleme gereksinimlerini de sınırlamış, kentsel imaja da yeşil alan yerine yapılaşma görüntüsü ile zarar verilmiş, yoğunluk değerleri artmış, donatı ölçütleri düşürülmüştür. Çevresindeki koruma kuşakları ve kamu mülkiyetleri kaybedilerek E-5 aksına daha fazla kent içi bulvar niteliği kazandırılmıştır.

İmar tüzesinin gereği kamunun gerekli donatı alanlarını elde etmek bağlamında imar sürecinde elde edilen değer artışına karşılık parselin %40’ına kadar bedelsiz olarak kamusal kullanımlar için düzenleme ortaklık payı (DOP) olarak alma olanağı bulunmaktadır. Fakat zaten donatı

alanı olan, mülkiyet yapısı ile kamusal kullanım amaçlı korunması gereken Çağlayan-Zincirlikuyu aksında özelleştirilen eski kamu alanlarında bu konu değerlendirilmemiş, genelde kamuya hiçbir pay ayrılmamıştır. Zorlu Center uygulaması 96.000 m² alanın imar uygulaması sonucunda ihdas ve terkler sonucunda 84.000 m²'ye düştüğü ve kısmen yol kısmen de yukarıda işaret edilen vadi tabanındaki yeşil alanı kapsayan yaklaşık %10 civarında kamusal kullanıma terk gerektiren E-5 aksı üzerindeki ender uygulamalardandır. Ancak uygulama sonucunda terk kapsamındaki alanlar da proje kapsamında kullanılabilmekte, kamunun erişimine kapalıdır. Ali Sami Yen Stadı alanında da yeşil alan işlevi özgülünmüş, ancak imar planında yeşil alana rekreasyon işlevi tanımlanarak hem terke tabi olmayan, özel sektör elinde kalacak alan olanağı sağlanmış, hem de çekme mesafesi rekreasyon alanı olarak özgülünip donatı payı ayrılmış gibi yansıtılmıştır.

Örneklenen diğer uygulamalar gibi Zorlu Center proje alanı örneğinde de E-5 aksı bir yandan kamusal alanları yitirerek dönüşmekte iken diğer yandan da olanak sağlanan parsel ölçeğinde uygulama içeriği ile doğal yapı yok edilmiştir. AVM planlamasında da bodrum katlar ile zemin üzerindeki katlar önemini yitirmiş, dışa kapalı proje uygulamalarında kullanıcı hangi katta olduğunu, gece veya gündüz olduğunu, havanın güneşli veya kar yağışlı olduğunu algılayamamaktadır. Konu İstanbul Boğazi manzaralı Zorlu Center projesinde de AVM katlarında manzaraya açılma olanağı olmaması boyutundadır. Tüm projelerde manzara yüksek bloklar için pazarlama aracıdır. Projelerde izlenen yeşil doku da 12-15 katı bulan bodrum kat uygulamalarının üzerindeki ağaç yetiştirmeye olanak sağlamayan, sahte ve yapay yeşil alanlardır. Konunun bir boyutu da bodrum katların tüm uygulama örneklerinde emsal dışı tutulmuş olması ile kentsel ölçekte yeraltı suyunun beslenmesinin önleniyor olmasıdır.

Aynı şekilde eski Şişli İETT garajı alanı da plan değişikliği yapılarak İBB tarafından kat karşılığı sözleşme ile Cevahir AVM'ye dönüşmüş ve süreç içerisinde tamamen özel sektör eline geçmiştir. Parsel ölçeğindeki plan değişiklikleri ile yapılaşan ve özelleşen bu alanların genelinde olduğu gibi Cevahir AVM alanında da Emsal 3, yükseklik serbest, parsel ölçeğinde inşa edilecek bodrum katlar emsale dahil değil, metrodan doğrudan bağlantı yapılabilir ve avan projeye göre uygulama yapılacaktır koşulları tanımlanmıştır. Gerçek emsal değerleri ise 3 emsalin çok üzerindedir. Tablo 2'deki parsel büyüklükleri ve

toplam inşaat alanları yatırımcı şirketlerin proje bazlı tanıtım bilgilerine dayanmaktadır. Şişli Meslek Lisesi toplam inşaat alanı ortalama emsal değeri üzerinden hesaplanmış ve izlendiği gibi inceleme alanındaki uygulamalarda emsal değerleri 15'i bulmakta, kamusal kullanımdan özel mülkiyete dönüşen uygulamalarda ortalama emsal 12'dir. Bu değerler imar planları ile uygulamanın çakışık olmadığını yansıtmaktadır. Ortaya çıkan fark 12-15 katı bulan ve emsale dahil olmayan bodrum kat uygulamalarından, normal katlarda emsale dahil olmayan kat bahçesi, teras, balkon, depo vb projelendirilip kapalı alana katılan uygulamalardan ve yasadışı, onanlı proje hariçi uygulamalardan kaynaklanmaktadır. Yakın dönemde Cevahir AVM için 32.000 m² proje harici ilave inşaat alanı kullanıldığı şeklinde suç duyurusu yapılmış (www.hürriyet.com), imar barışı kapsamında proje bazlı yapı kayıt belgesine dönüştürülecek en fazla alan sınırı 30.000 m²'den 50.000 m²'ye inceleme alanındaki projeler nedeniyle çıkarılmıştır. Konu E-5 aksında ayrıcalıklı imar haklarının yanı sıra yasadışı yapılaşma sürecini de yansıtmaktadır.

İmar haklarının artırılması sürecinde bir yöntem de inşaat başlama ve sonradan proje tadilatı ile ilave inşaat alanı kazanımlarıdır. Onanlı projesine göre 30 katlı yapılacak Nurol Tower inşaatı için sonradan istenen ilave 6 kat ile ilgili proje İstanbul Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü'nce uygun bulmuş, ilave katlarla gökdelenin toplam inşaat alanı 55.782 m²'den, 68.612 m²'ye çıkarılmıştır (www.yurt gazetesi, 2013). Diğer yandan emsale dahil olmayan bodrum kat ve emsal harici alan uygulamalarının yanı sıra tartışılması gereken önemli bir konu da örneklenen projelerde gökdelenin bazasını oluşturan uygulamaların çevre yapılaşma dokusu ile emsal oluşturmalarıdır. Bir diğer ifade ile uygulamada iskân edilen bodrum katlar dışında imar planının sağladığı imar hakları gökdelenlerin bazasında kullanılmış, gökdelen kuleleri ise kullanılan bu imar haklarına ilavedir ve uygulama çevre yapılaşma hakları bağlamında eşitlik ilkesi ile bağdaşmamaktadır.

Kamu alanlarının özelleştirilmesi yaklaşımı kamu yararına faaliyet gösteren vakıflar tarafından da sergilenmiştir. 1980 darbesi sonrası yabancı vakıf taşınmazlarına el konulmuş, bu süreçte taşınmazlar kamu alanları olarak kullanılmış, ancak uluslararası yargı süreçleri gereği taşınmazlar vakıflara iade edilmiştir. Bu kez de Tablo 2'de izlendiği gibi ayrıcalıklı imar hakları sağlanarak eski halk pazarı alanı olarak kullanılan Karagözyan Vakfı arazisi Marriott Hotel Şişli,

İstanbul Boğazı'ndan E5 aksının şekillendirdiği yeni İstanbul silüetinden iki görünüm (Fotoğraf: E. Koç).



Bulgar Kilisesi Vakfına ait içerisinde Şişli Belediyesi Hizmet Binası ve Türkiye Hastanesi de olan Şişli Teknik Lisesi arazisi henüz uygulamaya geçmemiş ticaret + hizmet alanına, yine E-5 cepheli Türkiye Hastanesi bitişiğindeki park alanı kamu yararına kullanım amaçlı plan değişikliği yapılarak Lösemili Çocuklar Hastanesi alanına dönüşmüştür. Ayrıcalıklı imar hakları sağlanan bina bitirildiğinde Lösemili Çocuklar Vakfı da binayı Kolon Hastanesine satarak kamusal alanın özelleştirilmesine farklı bir model kazandırmıştır. İzlendiği gibi E-5 aksında özel sektör yapılanmasının yanı sıra kamu alanlarının özel sektöre satılarak kaybı ve aynı yaklaşımı kamu yararına çalışan vakıfların da sergilemesi söz konusudur. E-5 aksında sergilenen bu yaklaşım kamusal kullanımları ortadan kaldırmış, kamu yararına faaliyetler ve kamusal alanlar kaybedilmiştir.

Koruma ve Yargı Süreçleri

İnceleme alanındaki kamu mülkiyetleri içerisinde Çiftçi Tower proje alanında yer alan ve cephe sistemi ile İstanbul'un ilk yüksek katlı yapısı olması nedeniyle tescil edilmiş olan Karayolları Binası, 1950 öncesinde meyve bahçeleri ile ünlü Mecidiyeköy'de bu nedenle yapılmış olan endüstri mirası niteliği ile tescil edilmiş Likör Fabrikası, tescilli anıt ağaçlar gibi tescilli eserler ve parseller de yer almaktadır. Bu tesciller kaldırılarak tescilli eserler yıkılmış ve betona, benzeşen cam yüzeyli cephelere dönüştürülmüştür. Kayıp sadece tescilli eserler değil geleceğe taşınması gereken kentin hafızasıdır. Koruma bağlamında diğer bir başlık ise Çiftçi Tower ve Zorlu Center uygulamalarının Boğaziçi alanında kalıyor olmasıdır. Boğaziçi Yasası kapsamındaki bu proje alanlarında da parsel ölçeğinde plan değişiklikleri ile ayrıcalıklı imar hakları tanınmış, İstanbul silüeti pazarlanmıştır.

E-5 aksındaki örneklenen gelişmelerin koruma yaklaşımıyla bağdaşmadığı, Boğaziçi alanı kapsamında da kalan tescilli Karayolları Binası ile Likör Fabrikası örneklerinde izlendiği gibi her türlü engelin bir şekilde aşarak projelerin uygulamaya konulduğu izlenmektedir. Tamamı Maliye Hazinesi adına kayıtlı Tekel Likör Fabrikası alanı bedelsiz olarak TOKİ'ye, sonra da Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na devredilmiştir. 2005'te Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca Türkiye'deki modern endüstriyel mimarlığın en erken örneklerinden birini oluşturan *art deco* döneminin ünlü mimarı Robert Mallet Stevens tarafından inşa edilmiş fabrika ve arazisini "Özel Koşullu Ticaret Alanı" olarak gösteren imar planları hazırlanmıştır. Atatürk'ün emriyle 1930 yılında kurulan Şişli Likör Fabrikası, Cumhuriyetin ilk yapıları arasında sayılmakta, 2006'da kültür varlığı olarak, 2008'de de bu kez fabrika giriş pavyonu ve parseldeki ağaçlar 'anıt ağaç' olarak, 2011 yılında da 1960'lı yıllarda yapılan fabrika bacası tescil edilerek koruma altına alınmıştır.

Açılan dava sonucunda anılan planların iptali yolunda karar verilmiş, mülkiyet TOKİ'ye devredilerek "Özel Koşullu Ticaret" alanı olarak yeniden planlanmış ve yeniden dava konusu edilmiştir. Üçüncü kez bilirkişi raporu alınan davada yürütmenin durdurulmasına karar verilmiştir. Ardında da yasal süreci tümüyle başa döndüren 2011 onanlı 1/5000 ölçekli Nâzım İmar Planı hazırlanarak yeni dava süreci başlatılmış ve bu süre zarfında inşaat bitirilmiştir.

Süreç içerisinde tüm projeler örneklenen içerde yargıya taşınmış, yıllar süren yargı süreçlerinin hiçbirinde sonuç alınamamıştır. Donatı alanları ve kamusal alan kaybını içeren, yoğunluk artırıcı, koruma ilkeleri ile bağdaşmayan, kaybedilen donatı alanlarının yerine yenisini koyma olanağı

bulunmayan, parsel ölçeğinde terkleri içermeyen, özgün İstanbul silüetine zarar veren, planlama bütünlüğüne aykırı parsel bazlı uygulamalarda yargı süreçleri karar aşamasında bir plan notu ilavesi ile yeni bir plan onaylayarak aşılmış ve projeler bitirilmiş, yargı kararları ise uygulanmamıştır. Tüm bu sürecin sonunda da konu her zaman olduğu gibi ayla, 2018 yılında da “imar barışı” düzenlemesi ile çözüme kavuşturulmuş, 1999 Marmara Depreminde sığınacak alan bulunamayan bölgede yaşayanların açık alan talepleri ise ötelenmiştir.

Tanımlanan dönüşüm sürecinde E-5 aksı inceleme alanında İstanbul Boğazı ile yarışır içerikte İstanbul’un en yüksek arazi değerleri oluşmuştur. Yüksek yapı imajının yeni oluşması, güvenlik, prestij arayışı, merkez konum özelliği, ulaşılabilirlik, proje bazlı donatı olanakları, en önemlisi de tüm İstanbul silüetine hâkim konum özellikleri projeleri cazip kılmıştır. 4.300 m² sosyal alanın bulunduğu Quasar Mecidiyeköy’de metrekafe fiyatlar satış aşamasında 6 bin dolardan başlayıp, 11 bin dolara kadar yükselmiştir. Henüz satış aşamasında olan Çiftçi Tower’da da metrekafe fiyatları günümüz ekonomik koşullarının zorluğundan dolayı düşmüş ve 8-9 bin dolar civarındadır. Özünde insan için toprakla temas ve yakın olmak esastır. +200 kotunda bir gökdelende yaşamak ve bu bedelleri ödemek ise sosyolojik ve psikolojik boyutları ile çözümlenme gereksinimi duymaktadır.

Sonuç

Ağustos 2018’de Kültür ve Turizm Bakanlığı’nca hazırlanan İstanbul Eylem Planı (<https://konuttimes.com>) kapsamında dikey yapılaşmanın yerine mahalle eksenli yapılaşmanın tercih edileceği, çevresinden yalıtılmış, kapalı, güvenli site ve dikey yapılaşmaya son verileceği, İstanbul’un silüetini bozacak gökdelenlere, çok katlı

yapılara geçit verilmeyeceği, İstanbul Deprem Çalışma Stratejisi ile deprem odaklı önlemler alınacağı belirtilmiştir.

Yatay mimarinin tercih edileceği, çok katlı gökdelenlere izin verilmeyeceği ifade edilmekle birlikte İstanbul’da bulunan gökdelenlerin %95’i aynı iktidar döneminde (spoistanbul@spo.org.tr, 2018) ve ağırlıklı merkezi yönetim düzenlemeleri kapsamında yapılmış, deprem toplanma alanları, kentin özgün silüet değerleri, tarihi eserler, kamu mülkiyetleri yitirilmiştir. Mevcut gelişim özelleştirme ve betonlaşmadan yana ve kamu yararı ile kamu mülkiyetleri aleyhinedir. Bu kapsamda eylem ile açıklanan “eylem planı” örtüşmemektedir.

Kentler yaşayan organizmalar olarak dönüşür ve gelişirler. Her dönemin sosyal ve ekonomik yapısı, talepleri, işlevleri, teknolojik olanakları farklıdır ve bu farklılıklar mekâna yansır. Gelişmiş ülkelerde konu planlı bir süreçte mevcut kent dokusunu koruyarak ve kentin hafızasına saygılı bir yaklaşımla yeni gelişme alanları belirlenmesi şeklinde çözümlenmektedir. İstanbul’da ise yeni yatırım talepleri mevcut kent mekânına yansımış, mevcut kentin eskiyen dokusu ile kamu mülkiyetleri ağırlıklı E-5 aksı veya E-5’e yakın konum özelliği olmak üzere yatırım taleplerine sahne olmuştur. Bu süreçte zaten yetersiz kamu mülkiyetleri kaybedilirken, iyi ve modern olan da topluma cam cepheli gökdelende yaşamak, doğallığın yitirilmesi olarak sunulmaktadır.

Planlama, toplumsal, ekonomik ve mekânsal yapıya ilişkin kademeli, tutarlı ve akılcı, bilimsel ve sanatsal temellere dayanan, estetik ve kamusal yararları gözetilen bir eylemdir. Bu bağlamda E-5 aksında sahnelenen dönüşümün en önemli boyutu konuya parsel ölçeğinde bakılması ve bütüncül bir plan altlığı olmamasıdır. Kamu yararının gözetmekle görevli kamu kurumları ve kamu



E-5 aksında eski Likör Fabrikası ve Ali Sami Yen Stadı Alanının günümüz görüntüsü (<https://corpneed.com>).

yararına çalışan vakıflar ise kamu alanlarının ve kamusal kullanımların özel mülkiyete dönüşmesi için direnç yerine özel mülkiyet lehine yapabilirlik sergilemiş, parasal ederler kamu yararının yerini almıştır. Bu süreçte sivil toplum kuruluşları ve yaşayanların talepleri ve yargı kararları etkin olmamış, Gezi Parkı dışında hedeflenen her proje yasallık sınırlarının ötesine geçilerek uygulanabilmiştir. Kaybeden ise İstanbul'dur. Kayıplar kamusal alan, kent imajının iyileştirilmesi, donatı ölçütlerinin sağlanabilirliği, afet risklerinin azaltılması odaklıdır. E-5 aksında örneklenen uygulamalar ile donatı ölçütleri düşmüş, yoğunluk değerleri yükselmiş, açık alan yaratma olanakları kısıtlanmış, kamusal alanların korunması, kamu yararına yeniden işlevlendirilmesi odaklı yeni uygulamaların sağlayacağı imaj olanakları yitirilmiştir. Bu kapsamda topluma kamu yararının kamu mülkiyetlerini paraya dönüştürme içeriğinde sunulması, parsel ölçeğinde ve ayrıcalıklı plan onayları da trafik ve altyapı sorunlarının ağırlaşmasını, silüet değerlerinin yitirilmesini, yaşanabilir ve sürdürülebilir yerleşme hedefinden uzaklaşılmasını yönlendirmiştir.

Reflection of Public Space Policy on E-5 Axis in Istanbul
 Istanbul, by its historical and natural values is one of the world's exceptional cities. On the other hand, Istanbul is located in a particular geography and carries risks of natural disaster. Lack of transportation and public spaces are some of the significant issues of Istanbul, a city with a high density built area. For this reason, it is especially important that public properties are not perished and that public areas that lost their functions are used as public amenities. However, the public space policy is carried out in the opposite direction and the public spaces are sold and privatized and the public interest is defined with this approach. The E-5 highway, which was built in 1970's, is the main backbone of Istanbul's macroform which has exceeded the limits of optimal development. Therefore, the capital investors are demanding investment opportunities. Instead of public properties being preserved, they are lost and privatized for these demands. One hand, this is the loss of the potential for the use of public property as a public area and the fall of the public use standards. On the other hand, by lot scale plan changes, privileged development rights are defined and new and heavy loads are introduced in the built areas. This development process that damages the original silhouette values of Istanbul and causes the loss of the values that should be protected does not serve the purpose of livable Istanbul. In this process, while the problems of Istanbul are getting severe, Istanbul's silhouette is being marketed and major opportunities are lost. The public-to-private property transformation process of public areas on the E-5 highway axis has resulted in the loss of public space within the context of public space policies that began after 1980 and became widespread after 2000. In this study, the reflection of the public space policy on the E-5 highway is examined on the Çağlayan-Zincirlikuyu axis. Planning, construction, and judicial processes are also examined on this axis which has no other public property to sell, besides cemeteries. The results do not conflict with the livable quality spatial principles.

miştir. Örneklenen her proje uygulaması ile kamusal alan yitirilmişken her biri mahalle ölçeğinde nüfus içeren projelerin gerektirdiği sosyal donatı gereksinimi de önemsenmemiştir. Kamusal alanları yok eden ve yoğunluk artışına neden olan gelişimin tehlikeli diğer bir boyutu da uygulamanın trafik yoğunluğuna getirdiği ilave yükler ile sosyal donatı alanlarının proje bazlı özelleşmesi ve paraya dayalı bu yeni sistem ile sosyal devlet kavramından uzaklaşılmasıdır.

E-5 günümüzde İstanbul için ana omurga niteliğindedir ve MİA aksına dönüşmüştür. Fakat sadece metrobüs hattında yaklaşık 1 milyon kişinin seyahat ettiği E-5, dışa kapalı AVM yoğunluklu arazi kullanım şeması ve kamusal kullanımların kısıtlılığı nedeniyle İstanbul için bir bütünleşme alanına dönüşmemiştir. Günümüzde kamusal alan ve kamusal işlev yoksunluğu nedeniyle E-5 aksı gelip geçilen bir mekândır ve meydan bile tanımlanamamaktadır. Yaya veya motorsuz taşıt öncelikli düzenlemeler içermeyen E-5 aksı kentsel mekânı da Mecidiyeköy Köprüsü, Zincirlikuyu Kavşağı, Maltepe Köprüsü, Kartal Köprüsü vb gibi çoklu araçlı yüzeyler ile tanımlanmaktadır.

Günümüz kesitinde E-5 aksı katılımcı, ortak aklı çağrıştıran kentsel tasarım çalışmaları gerektirmektedir. Bunun için ise İstanbul kimliğini koruma odaklı bütüncül planlama ve tasarım yaklaşımları, birlikte karar alma sistemleri, kamusal kullanımları ön planda tutan, afet risklerini gidermeye yönelik bakış açısı, bütünde kamusal alan politikasının değişmesi gerekmektedir. ■

Ercan Koç, Dr. Öğr. Üyesi, YTÜ Mimarlık Fak.
 Şehir ve Bölge Planlama Böl., kocercanozan@gmail.com

Kaynakça

- ASCE River Restoration Subcommittee on Urban Stream Restoration (2003), "Urban Stream Restoration", *Journal of Hydraulic Engineering*, 129 (7): 491-493
- Bilsel, C. (2007), "Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995", *Mimarlık*, S. 338
- Koç, E., A. Kılıç, A. Özdal vd (2018), İmar Planlarında Ayrılmış Donatı Alanlarının Elde Edilmesine İlişkin Model Arayışı Analiz Çalışmaları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Bige İnşaat-Planlama
- Tanışan, U. (2016), www.diken.com.tr, 22.06.2018
- <https://3dkonut.com/trump-towers>, 30.09.2018
- <https://akillibinasurdurulebiliriyasam.files.wordpress.com>, 30.09.2018
- <http://www.archdaily.com/174242/chongae-canal-restoration-project-mikyoungh-kim-design>
- <https://corpneed.com>, 24.07.2018
- <https://www.emporis.com>, 03.07.2018
- <https://konuttimes.com/Sektorel2018-08-07>, 15:56:52
- <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr>, 07.07.2018
- spoistanbul@spo.org.tr, 12.08.2018
- <https://www.tuik.gov.tr>, 22.06.2018
- <https://tr.sputniknews.com>, 26.06.2018
- www.yurtgazetesi.com.tr, 25.12.2013 tarihli Yurt Gazetesi. 09.07.2018

Bir Ulaşım Altyapısı Olarak D-100 (E-5) Karayolunda “Mimarlık Halleri”

M. Zafer Akdemir

İstanbul XX. yüzyılın ilk yarısına kadar nüfus yoğunluğu ile kentsel altyapı gereksinimleri karşılayabilen bir yaya kenti olarak karşımıza çıkmaktadır.¹ 1950’lerin politik anlayışı çerçevesinde kentsel nüfusu artırmaya yönelik politikalar, başta İstanbul olmak üzere büyük kentlere yoğun bir göçü tetiklemiştir. Ancak bu dönemsel kesit, nüfus artışını karşılayabilecek kentsel altyapı hizmetlerinden yoksun bir İstanbul fotoğrafı sunmaktadır. Cumhuriyetin ulaşım politikalarında başat bir öneme sahip demiryolları, 1940’ların ikinci yarısından itibaren yerini otomobil sahipliğini teşvik eden, lastik tekerlekli araca dönük ulaşım politikalarına bırakmıştır.² Kuşkusuz ulaşımaya yönelik bu karar değişikliği İstanbul özelinde tarihi yarımada başta olmak üzere ciddi sayıda bina yıkımlarına ve bu yıkımların istismak bedelleri ile maliye politikasında sarsıntı yaratacak etkilere neden olmuştur.³

Planlama disiplini terminolojisi içinde genellikle “ana ulaşım omurgası D-100 (E-5) koridoru” olarak tanımlanan bu ulaşım aksının farklı dönemlerde yapılmış olan kentsel planlama çalışmalarını, Şener Özler’in Mimarlar Odası İstanbul Şubesi arşivini tarayarak oldukça titiz ve kapsamlı hazırlamış olduğu *Cumhuriyet Dönemi Planlama Raporları 1934-1995* üzerinden ve 95 sonrasını ise 2006 yılı Çevre Düzeni Planı (ÇDP) plan raporları üzerinden ele aldığımızda, önem arz eden dönemsel kesitlerle karşımıza çarpıcı sonuçlar çıkabilmektedir. Ancak planlama boyutuna yönelik ayrıntılı bilgiler, dosya konusunu oluşturan diğer çalışmaların içeriğinde geniş olarak yer aldığı için bu çalışmada yer verilmemiştir.⁴

Çalışmaya konu olan ulaşım aksı, 1950’ler öncesi Avrupa yakasında “Londra Asfaltı”, Anadolu yakasında ise “Ankara Asfaltı” adıyla, hedef doğrultuları tanımlayan ancak bunun altyapısına sahip olmayan, fonksiyonu sınırlı bir yol karakteri göstermekteydi. XX. yüzyılın üçüncü çeyreğinin sonlarına doğru (1973) Boğaziçi Köprüsü, yeni Haliç Köprüsü ile birlikte, doğu-batı doğrultusunda iki kıtayı karayolu ile bağlayarak kentin kuzey-güney yönleri arasında fiziksel bir eşik oluşturmuştur.⁵ Bu fiziksel eşik, kentin kuzeyine yönelik olası yapılaşmaları engelleyememiş, aksine meslek odaları ve ulaşım planlamasıyla ilgili disiplin alanlarının farklı platformlardaki sayısız itirazlarını haklı çıkaracak yapılaşmalara zemin hazırlamıştır.⁶ Kentin yerleşme kararlarında tarih boyunca güney kıyılarına açılan yüzeyler, sırtlar, tepeler tercih edilmişken, kuzeye açılan yüzeyler, coğrafi ve iklimsel veriler açısından da uygun görülmemiştir. Ancak 1973 yılında I. Boğaziçi Köprüsü ve çevre bağlantı yollarının açılması ile o tarihlere kadar büyük bir değişime uğramayan kentin makro formunda değişimin yolunu açılmıştır. İzleyen yıllarda kuzeye doğru açılan II. ve III. Boğaziçi köprüleri (1984, 2016) ve bağlantı yolları ile arada kalan ağırlıklı olarak da kamu mülkiyetindeki alanların plan değişiklikleri ile ya da yasadışı şekilde yapılaşmalara açılması, yeni yapılaşan alanlara yeni bağlantı yollarının yapılması, kentin yaşamsal öneme sahip kaynaklarına ve doğal alanlarına yönelik ciddi hasarlara yol açmıştır (*Şekil 1*).⁷

Kentler gelişimlerini sürdürdükleri zaman dilimi içinde değişime uğrayabilirler. Kuşkusuz bu değişimler (öngörülemez savaş, doğal afet vb durumlar dışında) üst ölçekli planların pro-

Şekil 1. D-100 (E-5) Karayolu aksının silüete etkisi, Adalar’dan bakış (Oya Akın).





Şekil 2. Fikirtepe'deki yeni yapılaşmalar.

jeksiyonları ışığında ve akılcı politikalar doğrultusunda yapıldığında kente etkileri de hesaplanabilir ve tolere edilebilir bir ölçeği içerir. Ulaşım politikaları da bu anlamda kamusal yarar öncelikli olarak planlarda belirleyici bir rol oynarlar. Bu yaklaşım içinde gelişimlerini sürdüren kentlerde zaman içinde bazı bölgeler ve bazı yapılar değer yitimine uğrayabilir, Almanya Ruhr Havzası sanayi peyzajı örneğinde olduğu gibi. Bu değer yitimi farklı alt başlıklar altında karşımıza çıkabilir:

- Fiziksel/yapısal değer yitimi,
- İşlevsel değer yitimi,
- Konumsal değer yitimi,
- Yasal değer yitimi,
- Görüntü, tarz açısından değer yitimi (Carmona vd, 2003).

Kuşkusuz yukarıda alt başlıklar altında karşımıza çıkan durum bir kentin gelişimi içinde uzun yıllara yayılan bir zaman boyutu içinde gerçekleşirken, 1970'lerde küreselleşme olgusuyla başlayan, ancak Türkiye'de 80'lerden sonra etkili olan neoliberal politikaların kentsel mekânı dönüştürmeye başladığı görülmektedir. Özellikle 1999 depreminden sonra sıkça dillendirilen "kentsel dönüşüm" uygulamaları, Fikirtepe örneğinde olduğu gibi kentsel mekânda piyasa mekanizmaları lehine arzulan operasyonların aracı olarak kullanılmaya devam etmektedir (Şekil 2). İstanbul'da özellikle 2000'ler sonrası siyasi erkin kent üzerindeki kararlarda belirleyici rolü üzerinden, kentsel mekân hızla metalaşmış, metalaşma kentin ulaşım aksları başta olmak üzere, yeni alanlara yayılım göster-



Şekil 3. Mecidiyeköy'de yeni ölçekler (Google Maps).

miştir. Üst ölçekli ulaşım kararları da birbirine entegre olmaktan ziyade III. Boğaziçi Köprüsü ve bağlantı yolları örneğinde olduğu gibi, hem kentin yaşamsal öneme sahip doğal kaynaklarını yok eden, hem de yeni yerleşme alanlarına zemin hazırlamaya dönük anlayışta ele alınmaktadır. Kentin yaygınlaşmasında tetikleyici faktör olarak ulaşım yatırımları son derece önemlidir. Toplu taşıma öncelikli olması gereken ulaşım politikalarının özel araç sahipliğini destekler içerikte sürdürülmesi yerleşme lekесinin sürekli yayılmasına ve mesafeleri artırmasına neden olmuştur.^{8,9}

Küreselleşme olgusu ile sermaye hareketlerine maruz kalan İstanbul, politik erkin kolaylaştırıcı düzenlemeleri ile sermayeye yer seçimi tercihlerinde ve aynı zamanda o yer üzerindeki tasarruflarında son derece özgür ve keyfi bir davranış iklimi yaratmıştır. Öne çıkan kullanımların başında hizmet odaklı ölçek büyümeleri gelmektedir. Mevcut doku ölçeğini, baza (yaygın kütle) olarak kabul edip ve bu bazayı da genellikle tüm parseli kapsayacak şekilde kullanarak üzerinde yükselmek, farklı yönlerden kent silüetine dahil olmak, sıradan bir uygulama olarak, kentlinin kanıksadığı fiili bir duruma dönüşmüştür (Şekil 3, 4).¹⁰

2000 sonrası E-5 ulaşım aksında meydana gelen işlevsel değişim, beraberinde ölçek, oran, tektipleşme, kimliksizlik, işlevin tanımsızlığı, insansızlık vb olgulara neden olmuştur. Bir ana ulaşım aksı üzerinde yer alma tercihi ve o tercihin işleve bağlı mimari karşılıklarına baktığımızda genellikle tüm kent girişlerinde benzer bir tipoloji içinde kente giriş yolunun kenarlarına konumlanmış kullanımlarla yüz yüze gelinir. O kentin bulunduğu bölge özelinde yer alan farklı ölçek ve çeşitlilikteki sanayi yapıları, otomobil sektörüne bağlı satış ve servis noktaları, mobilya zincirlerine ait “sahne dekoru”na indirgenmiş tiptleştirilmiş prototipler vb örneklerle karşılaşılır. Bu yapıların yol ile kurdukları ilişki, görünür olma çabaları, ya bina kabuğunu oluşturan malzeme tercihleri ile ya da kütsel biçim arayışlarıyla karşımıza çıkmaktadır (Şekil 5-10).

D-100 (E-5) karayolu zaman içinde kesiti genişletilerek bugünkü durumuna gelmiştir. 2000’lerden bu yana ağırlıklı olarak üçer şerit gidiş-geliş anayol ve ikişer şerit üzerine kurulu yan yol kesit karakteri sunmaktadır. Avrupa yakasındaki metrobüs hattı gidiş geliş yönlerinin ortasında konumlanmakta, Anadolu yakasındaki metro hattı ise, bu aksın altında yer almaktadır. Ancak gerek kavşak bağlantıları gerekse de



Şekil 4. Çağlayan'da mevcut doku ve yeni yapı baza (yaygın kütle) ilişkisi.

yan yol giriş ve çıkışları, ulaşım standartlarının tanımlarından uzak bir kullanım sunmaktadır. Karayolu koruma bandı da, gerek yapılaşma sınırlarıyla gerekse de yeni yol bağlantılarıyla büyük ölçüde ortadan kalkmış, metro ve özellikle metrobüse yönelik yaya bağlantıları da bu karmaşa içinde kaos yaratacak bir görüntü sergilemektedir (Şekil 11).

2000’ler sonrası Büyükşehir Belediyesi tarafından yoğun bir şekilde uygulama alanı bulan, kentli bilincine sahip kullanıcıların ortak görüşü olarak da yansıtılabilecek kamu kaynaklarının heba edilmesine çarpıcı bir örnek de “dikey

Şekil 5. D-100 üzerinde tiptleştirilmiş prototipler (Google Maps).

Şekil 6. D-100 üzerinde farklı kullanım ve mimari anlayışlar (Google Maps).





Şekil 7. Maltepe Türkan Saylan Kültür Merkezi (Google Maps).

Şekil 8. Farklı mimari yaklaşımlar.



Şekil 9. Maltepe'de farklı mimari kimlikler (Google Maps).



bahçeler”dir. Ulaşım akslarını sınırlayan özelliklerle kavşak ve bağlantı noktalarında ya da farklı kotlardan ana yola bağlantılarda ortaya çıkan duvar yüzeyleri dikey bahçe olarak sayısız çeşitlilikteki peyzaj düzenlemelerini içermektedir. D-100 (E-5) ana ulaşım aksı bu uygulamaya en fazla maruz kalan ulaşım akslarının başında gelmektedir (Şekil 12).

Özlem Erdoğan Erkaslan, Türkiye’de *kitsch* mimarlığın (Şekil 13) kökenleri ve farklı görünümleri üzerine makalesinde şöyle yazmaktadır:

Homojen Modern’in olmadığı, kimliklerin silinemeyeceği, bastırılan kimliğin başka biçimlerle tekrar su yüzüne çıktığı bugün artık tartışılmaz bir gerçektir. Dolayısıyla Modern’in bütün yüzlerini kabullenmek ve onlarla yaşamak zorunda olduğumuz da açıktır. Müzik son derece önemli bir kültürel üretimdir, değerlerin aktarılmasında güçlü bir araçtır. Yüzyıllarca etnik, dinsel, cinsel, ulusal kimliklerin kendini bulduğu etkin bir iletişim aracı olmuştur. Ancak tüketimi hızlıdır. (...)

Kentler, binalar aynı şekilde hızlı tüketilemezler. İstenmeyen binaları, açık alan düzenlemelerini görmezden gelmek, paylaşmamak olası değildir. (...) Ancak yıllarca ayakta kalacak binalar aynı şekilde kültürel var olma aracı haline geldiklerinde tüm kentlilerin ortak malı olmaktadır. (Erkaslan, 2001)

D-100 (E-5) karayolu üzerinde bugün ayakta olmayan bazı yapılara değinmek gerekirse; Haznedar’daki Seyfi Arkan’ın 1964 tarihli Pe-Re-Ja Kolonya Fabrikası (Şekil 14), Merter’deki Haluk Baysal’ın 2006’da yıkılan 1964 tarihli Vakko Fabrikası (Şekil 15), İncirli’de Türkiye’de arabaya servis yapılan ilk restoran olan Ömür Restoran (2000’li yıllarda AVM’ye dönüşüyor), Coca Cola Fabrikası, Mecidiyeköy’deki eski Likör Fabrikası gibi... Bu yapıların işleve bağlı mimari karşılıkları, dili, kütle kompozisyonu, ölçeği, yol ile ilişkisi ve dönem özellikleri, belleklerimizde yer edinmelerinde etkili olmuştur (Şekil 16).

Mimariyi birinci elden göndermelerle yorumlama çabası, Türkiye’de özellikle 2000’ler sonrası yapılmış örneklerde daha sık rastlanılan bir durumdur. Bu yaklaşıma güncel bir örnek olarak Karabük Üniversitesi Kamil Güleç Kütüphanesi gösterilebilir. Kitap ciltlerinden “esinlenerek” oluşturulmuş bu örnek, işleve yönelik mesajın bu denli çarpıcı bir şekilde sunumu ile dikkat çekmektedir (Şekil 17).

Oysa benzer bir işlevin Finlandiya’da Kristian Gullichsen tarafından tasarlanmış Civic

Centre Poleeni (1989) örneğinde, mimarın kitaplardan esinlenmiş skeçlerini mimariye yansıttığındaki soyutlamalar incelendiğinde, soyutlamanın mimari kütle düzenindeki karşılıklarının, çok laf kalabalığı oluşturmaktan ve birinci elden mesaj kaygısına düşmeden, rafine bir şekilde kotarılabildiğini göstermektedir (Şekil 18).

Mimarlık tasarım ortamının, akademik ortamın bu tür yaklaşımları (birinci elden göndermeleri) mimari bir değer olarak olumlaması, içselleştirmesi elbette beklenemez. Bir gönderme olacaksa bunun birinci elden değil, Finlandiya örneğinde olduğu gibi dolaylı anlatımlarla soyutlayarak yorumlamak, sonucu kentli kullanıcının okuma çabasına bırakmak daha kabul gören bir yaklaşımı içerebilir.¹⁰

Hatta mimari dışında, kentlerin meydanlarında da o kentlerin kimliğine özgü simgesel boyutlarda tasarlanmış “heykel”lere ya da o kentin tarihi açısından önem arz eden olgulara, şahsiyetlere vb yönelik “anıt”lara da sıkça rastlanabilmektedir. Ali Cengizkan anıt tasarımı üzerine makalesinde, “Umberto Eco’nun ‘Kötü Beğenin Yapısı’ başlıklı makalesinde, *kitsch* konusunda yaptığı incelemeye, onun ‘oransız’, ‘yersiz’, ‘gaf olarak adlandırdığımız inceliksiz bir söz’ ya da ‘gereksiz bir tantana’ olduğu saptamalarıyla başlıyor” sözleri ile gönderme yapmaktadır.

Kentin azmanlaşması yanında bina ölçeğinde de benzer bir tutumun yaygınlaşmaya başladığı İstanbul’da, yüksek yapılaşmanın yanı sıra, yatay düzlemde de azmanlaşma örnekleri artmaktadır. Bu azmanlaşma kentin her noktasında karşımıza çıkabilmektedir, Haramidere’deki D-100 (E-5) karayolu üzerine akacak gibi duran Otoport ve Torium AVM vb örnekler gibi. Bu ulaşım aksı üzerinde yer alan bu iki örnek özellikle trafiğin ağırlaştığı pik saatlerde kullanıcılar üzerinde ya da o bölgede yaşayan, çalışanlar üzerinde farkındalık konusunda bilinç düzeyine bağlı olarak, distopik duygular yaratabilmektedir.

Dimitry Glukhovsky’nin *Metro 2033* romanında nükleer savaş sonrası yaşanmaz hale gelen kentlerde hayatta kalanlar yeraltına, dünyanın en büyük nükleer sığınağı olan Moskova Metro’su’na sığınır. Mini devletlere bölünmüş istasyonlar içinde tek amacın hayatta kalmak olduğu distopik bir kurgu üzerine kurulu bu roman, İstanbul’da gündelik yaşam pratikleri içinde her an yüz yüze kalınabilecek potansiyel olgu olarak düşünülebilir (Şekil 19).



Şekil 10. Bina kabuğunda farklı malzeme tercihleri (Google Maps).



Şekil 11. Yola sınır yapılaşmalar.



Şekil 12. Dikey bahçe uygulama örneği (Google Maps).



Şekil 13. Farklı kullanımlar ve mimari yorumları.

Şekil 14. Pe-Re-Ja Kolonya Fabrikası, Haznedar-İstanbul, 1963-64, Seyfi Arkan (Modernist Açılımda Bir Öncü: Sergi Arkan).

Sonuç

İstanbul'un XX. yüzyılın ilk çeyreğinden sonra gelişimi incelendiğinde, karşımıza farklı dönemsel kesitler çıkabilmektedir. Çoğu kâğıt üzerinde kalan ya da fiili durumu meşrulaştırmaya dönük planlama çalışmalarında D-100 (E-5) ulaşım aksı da farklı kullanımlarla tanımlanarak karşılık bulmuştur. 80'lere kadar sanayinin yer

seçimi tercihlerinde ön plana çıkmış, sonrasında küreselleşme olgusuyla birlikte hizmetler sektörüne yönelik yapılaşmalara sahne olmuştur. I. Boğaziçi Köprüsü (1973) ile birlikte kentin ulaşım omurgasını üstlenen bu aks üzerindeki kullanımlar, karayolu ulaşımına yönelik politik tercihlerin devasa yatırımları ile yapılan II. ve III. Boğaziçi köprülerinden sonra kullanım yoğunluğu ve çeşitliliği değişerek "aradakalmışlık" kimliğine bürünmüştür. Özellikle 2000'ler sonrası toplu taşımaya yönelik çözümlerle (metro-büs, metro) birlikte, bu aks gerek kamusal kimliğe sahip yapılar gerekse de konut ve hizmetler sektörüne yönelik sayısız kullanımı çeperlerinde barındırmaktadır. Yan yollarla birlikte sekiz şeritli bu yol kesiti üzerinde her türlü taşıt trafiği (otomobilden en ağır tonajlı araçlara kadar) yer almaktadır. Bu aks üzerinde yer alan yapılar, trafiğin hızı, karmaşası ve yoğunluğunun yaratmış olduğu kirlilik, ısı adası etkileri, işitsel konfor koşullarını ciddi anlamda zorlayan gürültü düzeylerine maruz kalmaktadır. Bu bağlamda, konut, hastane ya da farklı ölçek ve çeşitlilikteki eğitim yapılarının vb yer seçimi tercihleri kullanıcıları açısından sorunlu görünmektedir. Yer tercihinde ağır basan öncelik, ana ulaşım omurgası üzerinden erişim ya da görünür olma durumunun pazar değeridir. Her yapı ayrıntısında, hatta her ölçekte sorgulanması gereken "kentsellik" kavramı açısından da sorunlu olan bu yapılaşmalarda öne çıkan mimarlık hallerine dönük karşılıklar, ayrıcalıklı imar haklarının getirdiği ölçek büyümeleri, kimlik problemi, keyfi olma durumu ya da kurlsızlık, bağlamsızlık, işlevin tanımsızlığı, insansızlık görünür olma halinin farklı motivasyonları vb olabilmektedir. Kuşkusuz İstanbul başta olmak üzere



Şekil 15. Vakko Fabrikası, Merter-İstanbul, 1969, Haluk Baysal (Haluk Baysal - Melih Bırsel Anma Programı, Sergisi, 2012-2014)

kentlerimizin asıl problemi tek yapı ölçeğindeki başarılı ya da başarısız olma durumu değil, kentlerin bizi bizi durumlarıdır. Asıl olan planlamaya dönük uzun erimli kararların olmaması ya da yaşama geçirilme noktasındaki politik iradenin yaklaşım problemidir. Planlama bilim alanının üretimlerini, her türlü bilgi ve birikimi yok saymanın sonuç ürünleri, somut karşılıkları kentlerimizi şekillendirmekte ve İstanbul ölçeğinde olduğu gibi içinden çıkılmaz hale getirmektedir. ■

M. Zafer Akdemir, Doç. Dr., YTÜ Mimarlık Fak. Mimarlık Bölümü, mzaferakdemir@yahoo.com.tr

Notlar

1. Kentin makro form olarak algısı Paris, Londra, Viyana, Berlin vb. İstanbul bunların dışında bir forma sahip. 1907’de 1.200.000 nüfusa sahip, 1927’de 680.000’e gerilemiş, şehrin altyapısı yaklaşık 1.500.000 kişiye göre yapılmış. 1950’lere kadar aşağı yukarı aynı nüfus yapısını sürdürmüş. (~700.000). Bu yıla kadar kent bir yaya kenti. 1946 yılında ülke nüfusunun %80 i kırlarda, %20 si şehirlerde yaşıyor. 1946 sonrası yarım asırda tam tersi oluyor. Şehirler %80, kır %20’lerde.

2. “Endüstri çağının kent yaşamına taşıdığı en görünür öğelerden biri ‘otomobil’dir. Kent mekânına büyük bir şiddetle dahil olan bu yeni öğe, yalnızca ulaşım mantığını değiştirmekle kalmadı, aynı zamanda modernleşmenin, ilerlemenin göstergesine dönüştü. Dünün tüm yükünü taşıyan kentlerde geleceğin imgesi de otomobil olacaktı.” (Köksal, 2009)

3. Büyük bir sanayisi olmayan bir ülkede bu kadar hızlı dönüşümün dünyada bir örneği yok. İstanbul bu dönüşümün öznesi, yaya kentini lastik tekerlekli araç kentine dönüştürme çabaları, devasa kamulaştırmalar (Murat Güvenç’e göre istimlakler yaklaşık 4.000-5.000 yapıyı içeriyor, bunun yaklaşık 1.000 tanesi tarihi yapı, Deniz Mazlum’a göre istimlak edilen bina sayısı 7.300’e yaklaşıyor), dış ödemeler dengesinin bozulması, 1958 devalüasyonu, topoğrafyası arızalı olan bu şehirde araca dönük olarak coğrafyayı bir anlamda terbiye etme çabası, caddelerin, bulvarların dümdüz cetvel gibi açılması, modernizasyon sürecinin Avrupalı aktörleri (plancılar, mimarlar) kendi ülkeleri dışında bir modernizasyon deniyorlar.

4. Cengizkan (2011) “... Sonuçta, bugün önümüzde şöyle bir İstanbul var: Büyüklüğü ve gelişmesi, bırakın planlanması ve yön verilmesini, denetlenemiyor ya da anca “büyük birader” gibi izlenebiliyor. Geleceğin metropol kesitlerine ilişkin güncel bir araştırmada, belediye sınırları içinde 12.7 milyon (metropol bölgede 15 milyon) kişi barındırıyor; yani benzeri Şangay, Mumbai ya da Sao Paulo olan programsızca irileşen bir kent. Bu nüfus artışı ile 1950’den beri %1000 sayısına ulaşan nüfus artışı ile 78 OECD metropol kenti arasında en başta; yani modern planlamayla şehirleşme zaman aralığını yakalayamayan bir kent. 5.343 km²’lik belediye sınırlarının %16’sında yerleşim olduğu halde, metropol alanı da 5.343 km² olan tek metropol, yani dağınık yerleşim değil, saçılmış bir yerleşim...” demektedir.

5. “... İstanbul’un kendine özgü coğrafya özellikleri ve benzersiz konumu nedeni ile 1950-1983 döneminde gözlenen yoğunlaşma ve boşluksuz büyüme süreçleri İstanbul’da kent merkezlerinin yapılanmasında genelde önemli bir değişmeye neden olmamıştır. 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü’nün açılışına dek kentin ana merkezi ve alt merkez sistemleri bulundukları konumda önemli bir yapısal değişimi sergilememiştir.” (Bilgin vd, 2010)

6. Enformel İskân ve Sanayi Peyzajı: Çevre yolunun kuzeyi: Kuzey ve güney kesimleri arasında çarpıcı karşıtlıkları bulunan birinci çevre yolunun (E-5) etrafında/kenarında ve kuzeyinde konumlanan yerleşimlerinin hepsi “yeni yerleş-



Şekil 16. Vakko Fabrikası, Merter (Twitter).



Şekil 17. Karabük Üniversitesi Kamil Güleç Kütüphanesi (Karabük Üniversitesi).



Şekil 18. Civic Center Poleeni, Finlandiya (pieksamaki.fi).



Şekil 19. Karayolu-yeni yapılaşma ilişkisi.

meye açılan” kategorisindedir ve büyük oranda gecekondu yapım süreçleri ile gelişmiş yeni gelişim alanlarıdır (Bilgin vd, 2010).

7. “Nasıl ki I. ve II. köprü bağlantı yolları İstanbul makro formunun son kırk yıldır temel belirleyicisi oldular. Marmaray ve III. köprü, yapılırsa Boğaziçi tekerlekli taşıt tüneli

İstanbul makroformunun yeni belirleyicisi olacaklar.” (Bilgin vd, 2010).

8. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Motorlu Kara Taşıtları 2017 ve Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre, İstanbul’da beş kişiye bir otomobil düşüyor (URL 1). 9. İhsan Bilgin, Akçakoca Forumu’nda toplu konut mimarisi ve ATK lojmanları üzerine sunumunda şöyle demektedir: “Şehir kendi içinde süreklilikleri, sınırları, algılanabilir ritimleri olan tanımlı bir mekan birimidir. Metropol ise fragmanter bir yapıdadır; nerede başlayıp nerede biteceği, nerelere sıçrayacağı, etkilerinin nerelere kadar uzanacağı kestirilemez. Mimari bu problemle, metropol gerçeğiyle gerçek anlamda ilk kez bu yüzyılın başında yüzleşti. (...) Bu yüzyılın başında, inşaat yatırımlarında da ölçek büyüyünce binalar tek tek yapılmak yerine bloklar, hatta yerleşmeler halinde inşa edilmeye başlandı. Ölçek büyümesi mevcut imarlı alanlardan kopabilmek anlamına geliyordu. Mevcut imarlı alanlardan kopabilmeyi destekleyen bir diğer önemli etken de demiryolu ve karayolu ulaşım şebekesinin gelişmesi, yakın mesafeli kitlesel insan taşımacılığının mümkün hale gelmesiydi. Her iki gelişmenin bu yüzyılın başında üst üste çakışması, sosyal ilişkilerdeki ve gündelik deneyimlerdeki fragmanterleşmeyi yerleşmenin fiziki yapısına da taşıdı. Sosyal yaşamdaki ‘gevşeme’, ‘çözümle’, yapı çevrenin fiziki yapısı üzerinden de okunmaya başlandı. ‘Yaşantısal süreksizlik’ ‘mekansal süreksizlik’ ile örtüştü.” (Bilgin, 1998)

10. Harvey, sermayenin coğrafyasını yüzergezer mekânların coğrafyası olarak tanımlar, mekândaki mutlak parçalanmışlı-

ğı yeni dünya düzeninin mantığının sonucu olarak görür. Harvey’e göre sermaye, parçalama, soyutlama ve organize etme mantığına göre çalışmaktadır. Parçalanmış her bir grid sermayenin kâr etme düzenine hizmet etmektedir. Bu durum mimarlıkta işlev ve biçim, program ve biçim ilişkisini yeniden tanımlamaktadır (Harvey, 1997).

11. “...her türlü mimari ifade biçimi bu çok yinelenen çoğulculuk tartışmaları içerisinde var olamaz. Zaten olmadığı da açıktır. (...) Demek ki çoğulcu söylemin mimarlık mesleği için ‘sınır’ları vardır ve kitsch ister istemez bu sınırların dışında kalmaktadır.

(...) Bir üstyapı olarak mimarlık kurumu ve söylemine rağmen, kentlerimiz büyük bir kitsch bombardmanı altındadır. Mimarların yıllardır kontrol edemedikleri nedir? Bu sorunun yanıtı mutlaka kitsch’in kökenleri ve farklı görünümlelerinde yatmaktadır. Ancak, yeni akademik gelenek, doktoriler modernizmin artık var olmadığından hareketle modernin öteki yüzlerine kucak açarken onu bekleyen iki tuzak vardır: kolay olumlama/içselleştirme ve popülist romantizm...

(...) Batı’da marjinal bir estetik sistem olarak hala azınlıkta kalan kitsch, bizim kentlerimizde giderek egemen değer haline geliyorsa, bu gerçeği kabullenmek, akademik olarak nedenlerini ve kökenlerini incelemek, ama bunları yaparken olumlamalardan kaçınmak gerekir. Eğer kitsch’in içselleştirebilecek bazı görünümlemleri varsa bunu sıradan kentli de, mimarlık öğrencisi de bilmelidir.” (Erkaslan, 2001)

Kaynaklar

- Bilgin, İ. (1998), “Toplu Konut ‘Mimarisi’ ve ATK Lojmanları”, *Arredamento Mimarlık*, 11 (Kasım)
- Bilgin, İ., G. Akın, B. Boysan, S. Bozdoğan, M. Güvenç, T. Korkmaz, E. Ünlü Yücesoy (2010), İstanbul 1910-2010: *Kent, Yapılı Çevre ve Mimarlık Kültürü Sergisi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi
- Carmona, Matthew vd (2003), *Public Spaces, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*, Boston: Architectural Press
- Cengizkan, A. (2000), “‘Söylelemesine’ Bir Etkinlik Olarak Anıt Tasarımı”, *Arredamento Mimarlık*, 10 (Ekim 2000)
- Cengizkan, A. (2011), “İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyetin Modern Kentine: Henri Prost’un İstanbul Planlaması (1936-1951)”, *Mimarlık*, 357 (Ocak-Şubat)
- Erkaslan, E, Ö. (2001), “Türkiye’de Kitsch Mimarlık Kökenleri ve Farklı Görünümleri”, *Arredamento Mimarlık*, 10 (Ekim)
- Glukhovsky, D. (2010), *Metro 2033*, Güner Yayınları
- Gullichsen, K., E. Kairamo, T. Vormala (2000), *Architecture 1969-2000*, Milano: Skira Architecture Library
- Güvenç, M. (2012), Kadir Has Üniversitesi, Konferans, 27.11.2012
- Güvenç, M. (2013), “İstanbul Kafası”, NTV, 12.01.2013
- Harvey, D. (1997), *Postmodernliğin Durumu*, çev. S. Savran, İstanbul: Metis Yayınevi
- Köksal, A. (2009), “Le Corbusier: ‘Otomobil Büyük Kenti Kurtarmalı’”, *Mimarlık, Kent ve Sanat Yazıları 1: Anlamın Sınırı*, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Mazlum, D. (2012), “İstanbul Tarihinde Yıkıcı Olaylar”, İstanbul Konferansları 3, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi
- Özler, Ş. (der.) (2007), *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Raporları 1934-1995*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi
- URL 1: <http://www.cnnturk.com/yasam/tuik-turkiye-nin-otomobil-zengini-illeri>

“Architectural Situations” on D-100 (E-5) Highway as a Transportation Infrastructure

The D-100 (E-5) Highway, which connects Istanbul linearly in east and west directions, has undertaken the identity of “being in the middle” in time, by functioning as urban transportation in the city as well as maintaining the main transport axis. The most important feature of this periodic segment, which started in the 80s and gained speed in the 2000s, is the decisive role of the construction sector in macroeconomics. Along with the reflection of this role on study area, built / unstructured parcels on this axis, urban spaces, river beds, ecological corridors, etc. were opened to construction. As a result of public transportation solutions such as metrobus and subway having been implemented on this axis after the year 2000, primarily the regions with industrial landscape (Kartal, Maltepe, Topkapı, etc.) but also regions connecting to and intersecting with (Kozyatağı, Zincirlikuyu, etc.) Bosphorus bridge as well as areas close to metrobus and subway stations face intense construction with varying and unrelated functions. In this study, it is aimed to observe and evaluate the “architectural situations” of structures on the D-100 (E-5) transportation axis in different periodical sections since 1930s. In this context, the aim of the study is to create a discussion environment especially on the language, scale and motivation of the buildings.

Memleket Yolculuklarının Farklı Yüzleri: ‘Sıla Yolu’nun Türk Sinemasında Anlatımına Bir Bakış

Ömer Alkın

Çeviri: Seda Niğbolu

2016 ve 2017’de Berlin ve İstanbul’da gerçekleştirilen “Sıla Yolu - Türkiye Tatili Yolu ve Otoban Hikâyeleri” sergisinin yaratıcıları Can Sungu ve Malve Lippmann bu yolda birçok kez gidip gelmiş ve kendi tecrübelerinden yola çıkarak proje fikrini geliştirmişler. Sergi vesilesiyle yayımlanan ve aynı ismi taşıyan kitapta seçilmiş metinler ve görseller bir araya geliyor. Ömer Alkın’ın dosyamızda çevirisine yer verdiğimiz makalesi de ilk defa bu kitapta yayımlandı.

Okuyacağınız deneme ‘sıla yolu’nun Türk sinemasında¹ 1970’lerden bu yana nasıl ele alındığına dair bilgi veriyor. 1970’lerden bugüne dek Almanya ve Türkiye arasındaki çok yönlü sınır geçişlerini anlatan film sayısının çokluğu sebebiyle elinizdeki metin sadece az sayıdaki birkaç örneği ele alabiliyor. Metinde filmlerdeki temsiller ve anlatılar doğrudan aktarılıp ‘sıla yolu’nun ardındaki motiflere ve bunların hayata geçirilmesine dair bilgi veriliyor.

Örnek Niteliğindeki ‘Sıla Yolu’ Filmi:

E5 Ölüm Yolu (1978)

‘Sıla yolu’, yani Avrupa’dan Türkiye’ye giden memleket yolu bir zamanlar ölümcül bir yoldu. Bu durum özellikle Federal Almanya Cumhuriyeti’yle İşçi Alımı Anlaşması’nın imzalanmasının ardından gelen yıllarda, caddeler ve arabaların 1960’larda ve 1970’lerde giderek daha güvensiz bir hal aldıkları dönemde söz konusuydu. Uçak biletleri pahalıydı ve ailelerin ödeme gücünü aşıyordu. 1970’li yıllarda sürgünde olan Türkiyeli oyuncu ve yönetmen Tuncel Kurtiz’in İsveç-Türkiye yapımı bu filmi, Münih’ten çıkıp tehlikeli ve kötü yapılmış yollar üzerinden İstanbul’a uzanan E-5 karayolundaki ölümcül zamanları anlatır. Filmin Türkçe adı, tatil sezonunda aşırı bir trafik yoğunluğuna sahip bu rotanın hayati tehlikesini o zamanlar yaygın olan bir tabirle ifade eder: *E5 Ölüm Yolu*. Ancak filmin sansasyonel hissi veren isminden aynı oranda sansasyonel bir içeriğe sahip olduğu sonucunu çıkarmak fazlasıyla kolay kaçmak olurdu.

Filmde Almanya ve Avusturya karayolları ve otobanları, özellikle de Zagreb ve Belgrad arasında bulunan ve bir memurun vukuat defterinin

tanıklık ettiği tehlikeli yol üzerinde çok sayıda kaza yapan arabayı, devrilen kamyonları ve çekilen araçları görürüz: Tatil başlangıcında, bir aydan kısa bir süre içerisinde, yani 14 Haziran’dan 14 Temmuz’a kadar geçen süre içerisinde sadece bu memurun gözetimi altındaki 200 kilometrelik yol üzerinde 12 kişi hayatını yitirmiştir. Memurun defterinde ismi geçen son kişi Burhan Çetinkol’dur. Olanlara kayıtsız olduğu izlenimini veren memur, Burhan Çetinkol’un nasıl öldüğünü anlatır. Almanca altyazı memurun Türkçe sözlerini şöyle tercüme eder: “Oğlu bir kamyonla çarpıştı, baba öldü.” Bu altyazı ekranda görünürken memurun Türkçe kelimelerini dış-ses olarak duyarız. Film karesinde şimdi sağ gözyaşı kesesindeki bir kesiğe işaret eden genç bir adamı görürüz (*Resim 1*). Kamera bunun ardından yakın planda, elindeki taşla taş zeminin üzerine dikdörtgen şeklinde üç kutucuk çizen bir eli gösterir (*Resim 2*). Ardından bir kazanın gidişatını çizdiği dikdörtgenler, yani onların temsil ettiği araçlar aracılığıyla açıklayan genç bir adamın titreyen sesini duyarız. Çizen ve yorumlayan kişi az önceki dondurulmuş karedeki adamdır: Burhan Çetinkol’un oğlu. Sarsılmış gibi tınlayan bir sesle kazanın nasıl gerçekleştiğini anlatır. Bunun ardından annesini ve kardeşlerini hastanede kaldığı sürenin ardından Türkiye’ye arabayla götürüşünü, babasını (iyi olduğunu düşünerek) hastanede bırakışını anlatır. Oğlu geri döndüğünde babası yaşamını yitirmiştir. Oğul bu sözleri söylediği sırada duraksamak zorunda kalır, duygusal olarak olayın etkisi altındadır. Bu sahne, filmin az da olsa sansasyonel etkisi uyandıran tek sahnesi² ve aynı zamanda en mahrem sahnesidir. Bu sahne, travma geçirmiş olan oğlun kaderine yakınlaşmaya çabalar ve sansasyonel olmasına rağmen genç adamı teşhir etmeyi göze alır.

Resim 1-2.



Ancak izleyicilerin bir kaza mağduruyla bu mahrem yüzleşmeleri Kurtiz'in belgeselinin repertuarında sadece bir ifade biçimidir. Kurtiz aynı zamanda Berlinlilere ve diğer göçmenlere gündelik hayattaki ırkçılık deneyimlerini sorar. Dinlenme tesislerinde mola veren sürücülerle konuşur, onların ağzını arar. Soru sorulan kişiler memleket, yolun çektiği eziyet ve onları bu eziyete rağmen bu tehlikeli yoldan geçmeye ayartan hasretin söz dinlemezliği hakkında kara kara düşünürler. Karadeniz şivesiyle konuşan bir göçmen bunu ayartılma olarak görmez, özellikle kışları “dolu, kar ve buzda” çekilen zorlukları bir maharet, bir keyif olarak tanımlar. Bunu dedikten hemen sonraysa mecburiyet hissini dile getirir: “Sürmek zorundayız.” Memleket hasretinin baskısı, Türkiye’de önceden yaşadıkları yerle ve çoğunlukla orada geride bıraktıkları çocuklarıyla olan bağlarını yeniden kurmak isteyen sürücüler için daimi bir motif olarak kalır. Sosyal bilimci Encarnación Gutiérrez Rodríguez bu dinmez hasreti “vantriloksal (yani karından konuşmaya dair) bir fantezi” olarak tanımlıyor ve memleketin, her daim göçmen öznelere “eylem ve bilinç” arasında “aporetik bir konuşma” yerleştiren (bilinçli/bilinçsiz) mitik bir yüceltme olarak da tesis edildiğini gösteriyor: Göçmenlerin ait olduğu bir yer varsa o da arada olma hali; yani yabancı bir yere ait olmama ile kısmen aldatıcı kısmense erişilemeyen, artık eskisi gibi de olmayan bir memleket arasındaki bitmek bilmeyen git-gel. Türk-Alman göçmenlerin yaşadıkları eski yere duydukları hasretin söz dinlemezliği *E5 Ölüm Yolu*’nda kendini en çok da o sene Noel tatilinde İstanbul’a gitmeyeceğine söz verdiği halde son anda fikir değiştirip herkesten önce arabasına atlayan bir göçmenin hikâyesinde belli ediyor. İşte bu noktada “bilinç ve eylem”in arası açılıyor.

Filmin dramatik yapısı, anlatısına uygun olarak ‘sıla yolu’ rotasını takip ediyor: Kurtiz yolculuğa Almanya’dan başlıyor ve tüm yolu ekiyle birlikte kat ediyor (ancak belgeselcilerden hiçbirini filmde görmüyoruz). Ancak arada sırada sözü Berlin’den veya başka yerlerden gelen göçmenlere vermeyi ihmal etmiyor, yani sürekli onlara geri dönüyor. ‘*Sıla yolu*’ ayrıca filmin bütününe ritmini veriyor. Toplumun ortasında, Berlin’de yaşayan göçmen halka sorulan sorularla başlayan film, E5 yolu üzerindeki kazalar, araçlar ve mola verenlerin yanından geçerek Türkiye’ye varılmasıyla son buluyor. Daha doğrusu torununun ninesine “Kontrabaslı Üç Çinli” isimli Alman çocuk şarkısını söylediği bir

ailenin mahrem alanında: İki farklı jenerasyon ve evde kalan (veya bırakılan) nine ve dedelerin jenerasyonu arasında uzlaştırıcı bir tablo.

Kurtiz yolda gerçekleştirdiği röportajlarla, Almanya hakkında söyleyecek sadece iyi sözü olan ve topluma iyi entegre olmuş kesimden tutun da Alman İş ve İşçi Bulma Kurumu’nun yöneticisi tarafından film çalışmalarının amacı hakkında histerik bir şekilde sorgulanan işçilere kadar göçmen toplumunun çeşitliliğini belgeliyor. Yukarıda sözü geçen bu yönetici, röportajlar aracılığıyla kuruma yönelik ihbarcılık yapıldığı olasılığından endişe ediyor ve sorduğu sorularla bu ihtimali ortadan kaldırmak istiyor. Filmde çeşitlilik tükenmiyor: Kızlardan oluşan bir grup Almanya’da iş ararken yaşadıkları ırkçı deneyimleri anlatıyor, ‘sıla yolu’ndan geçen bir grup erkek sürücü, ırkçılıktan ve Yugoslavların para düşkünlüğünden, yolsuzluklarından yakınıyor.

Kurtiz’in sahneleri bu esnada çoğunlukla otayolun kenarındakilerini gösteriyor. Mola veren, uyuyan, yemek yiyen, sigara içen, tamir eden, bekleyen, ayakta duran insanların görüntüleri kaza yapan araçlarınkiyle yer değiştiriyor. Kurtiz’in filmi ilerledikçe bu yolculuğun ölüm tehlikesine daha da odaklanırken mola veren büyük aileleri, karlı caddeleri, ama aynı zamanda yol kenarında oynayan ve piknik yapan çocukları da gösteriyor.

Yaşayan insanlar ve ölü arabalar Kurtiz’in filminin başrol oyuncularları. Ama harap olmuş arabalar, kazanın ölçeğine, yaşanan talihsizliğe ve sona eren veya zarar gören yaşamlara dizinsel olarak işaret ederlerken anlatan, araç süren, mola veren insanların görüntüleri ise bize bu yolun işlekliğini, onun mikrokozmosunu gösteriyor.

Kurtiz’in belgeseli böylelikle belgesel film görevini mükemmelen yerine getiriyor: Dışarıdaki gerçekliğe kadar uzanan bir görünürlük yaratıyor ve onu fotografik gerçekliğiyle (ama sadece onunla değil) “kurtarıyor” (Kracauer, 1990: 239).

Ağzına kadar dolu bir araba içerisinde mız-mızlanan çocuklarla veya bizzat mız-mızlanan bir çocuk olarak Türkiye’ye otuz saat süren araba yolculuğunu hiç yaşamamış olanlar Kurtiz’in filmindeki görüntülerle bu yol deneyimine dair bir dış perspektif kazanırken, XXI. yüzyılın başlarındaki gibi bir ticari göçebeliliğe veya kişisel gelişim peşindeki küreselleşmiş bir turist medeniyetinin halk sporuna dönüşmemiş bir kültürel fenomen hakkında bilgi ediniyorlar.

Bugünkü bakış açısından bakılırsa Kurtiz'in filmi, dünyanın çevresinde uçmanın ve yol almanın bugünün sosyal anlamda hareketli ve modern jet-set insanları için dinlendirici faaliyetler olarak görülmesine rağmen, aynı faaliyetlerin sabit bir aidiyet perspektifine sahip olmayan göçmenler için, memlekete duyulan susuzluğun giderilmesi ve tatmin edilmesi yolunda zorluk ve tehlike içeren çok derin bir duygusal deneyim anlamına geldiğini hatırlatıyor.

Göçmenlerin Memleketlerine Dönüşü Olarak 'Sıla Yolu'

Türk sinemasının "Yeşilçam" adıyla bilinen 1960'lar ve 1970'li yıllar arasındaki üretken yılları (o dönemde yılda yaklaşık 200-300 film üretilirdi, bkz. Arslan, 2011; Tunç, 2012), 'sıla yolu'nu farklı bir şekilde ve sadece motifler olarak anlatırlar. Bu filmlerde çoğunlukla (örneğin *Kara Toprak* (1973) ve *Baldız* (1975) benzeri erken dönem tersine göç filmlerinde olduğu gibi varış veya yola çıkış hikâyeleri anlatıldığında) 'sıla yolu'nun sadece başlangıç ve bitiş noktalarını görürüz. Burada illa ki şehirlerarası yolların köyün kapalı topoğrafyasına varışı gösterilir. Sözü geçen iki filmde de geri dönen kişi yalnız bir göçmen, ama hepsinden önemlisi dış görünüşü değişime uğramış erkek bir "misafir işçi"³, yani bir "Alamancı"dır. Fötr şapkası, kravatlı şık takım elbisesi ve asil arabası, sosyoekonomik yükselişine işaret ederler. Bunların hepsi filmde bir ötekileştirmenin imleyicileri olurlar (Alkın, 2016). Arabanın iç mekânı, "Alamancı"nın dışsal "başkalaşma"sını ayrıntılı şekilde gözlemleyebileceğimiz durağan bir "podyum" halini alır. Onu sürekli olarak yan profilden ve önden görürüz (*Resim 3, 4*).

Sinemasal göz bu esnada genel olarak alabilirdiğine hareketlidir. Kamera arabadan arka cama yönelir, daha detaylı şekilde söylersek "Alamancı"nın (*Resim 6*) sarı BMW'sindeki (*Resim 5*) "Avrupa"ya işaret eden küçük bayrakları gösterir, ya da oto radyosunu açan ele sabitlenir ve bizse filmin başkahramanının parmağındaki devasa altın yüzüğü görürüz (*Resim 7, 8*). Filmler böylelikle dikkati sinemasal olanın performansına çekerler. Film, yolculuğu topoğrafik açıdan sınırlı gözükken farklı kamera açılarından aktarır. Kamera bazen aracın içerisindedir ama farklı şekilde konumlandırılmıştır: Örneğin Mehmet Dinler'in yönetmenliğini yaptığı ve memlekete dönüş yolundaki "Alamancı" Murat'ın köye varışından az önce yaşadıklarını

anlatan *Kara Toprak* filminde kamera yolcu kol-tuğundadır. Arabanın içinden veya kaportadan dışarıya bakar. Arkadan takip eden araçtan görüldüğü gibi ya da iç veya dış aynayı kadrâjına alarak. Ancak kamera arabayla birlikte de hareket edebilir, ona uçan, "tanrısal" bir göz olarak da eşlik edebilir. Kamera yolcunun dünyasına dışarıdan veya içeriden konabilir ya da Dziga Vertov'un söylemiş olduğu gibi bu dünyayı "ele geçirebilir" (Vertov, 1994). Bir "misafir işçi"nin (Şoray, 2012: 133) geçirdiği benzer bir araba kazasıyla ilgili bir gazete haberinden ilham alan film, vatanına yabancılaşmış bir "Alamancı"nın köyüne varmadan kısa bir süre önce yeni Alman karısı ve bebeğiyle geçirdiği kazayı gösterir. Memleketinde geride bıraktığı ve kendisinden olan oğlunun ölmesine göz yummak zorunda kalan karısı Gülcan, arabanın enkazından sadece kocası İbrahim'in yeni doğmuş bebeğini kurtarabilir. Dokunaklı melodram, böylelikle seyirciler için en azından bir parça dayanılır bir son bulur.

Gökhan Güney'in yönetip oynadığı arabesk⁴ film *Bir Umut Uğruna* (1991) gerçeküstü ve kasıtsız olsa da gülünç bir ölümü, bir göçmen babası olan Kemal'in cesedinin sınır ötesine taşınmasını gösterir. Filmde, Alman bir kadına âşık olup onunla daha sonra oturma hakkı için "mantık evliliği" yapmak zorunda kalan bir göçmenin Almanya'da yabancılaşması anlatılır. Kemal, iki çocuğunu ve karısını, onları üç-dört ay içerisinde Almanya'ya getireceğine dair verdiği söze rağmen İstanbul'da bırakır. Kemal'in arkadaşı İstanbul'daki aileye babalarının bulunamadığı haberini verdiğinde aradan birkaç sene geçmiştir bile. Kemal'in bu geçen zamanda yetişkin olmuş kızı ve oğlu biriktirdikleri tüm

Resim 3-6.



Resim 7-8.



parayla babalarını bulmak üzere arabayla Türkiye’den Almanya’ya doğru yola çıkarlar. Vardıklarında babalarını bulurlar, ama beklemedikleri bir halde: Kemal bir araba kazası sonrasında ölüm döşegindedir. Hastanede çocuklarının gözleri önünde can verirken iki yetişkin çocuğun şimdi Kemal’in cesedini Türkiye’ye nakletmeleri gerekmektedir. Ama bunun için yeterli paraları yoktur. Oğlunun aklına bir fikir gelir: Kartondan bir televizyon kolisi (!) temin eder ve Kemal’in cesedini Türkiye’ye kaçak olarak sokup orada arzu edildiği gibi defnetmek niyetiyle içine yerleştirir. Koliyi arabanın tavanına yükledikten sonra duygusal olarak sarsılmış iki çocuk yeniden memleketlerine gitmek üzere ‘sıla yolu’na düşerler (Resim 9). Ama melodram, çocukların bu son tesellisi de paramparça olmasa doruk noktasına ulaşamazdı tabii. Kamera bize önce çocukların uyumak için durdukları bir dinlenme tesisinin çevresindeki kırsal bir manzarayı gösterir. Bunun ardından yakınlarda bir köydeki gün batışını görürüz: Bu kare gün doğuşunu ve bununla birlikte çocukların dinlenme tesisinde sona ermekte olan uykularını temsil eder. Oğul uyanıp da gözlerini açtığında kolinin yan camdan aşağıya sarmakta olan iplerini görür ve büyük bir şokla sarsılır: Televizyon kolisi çalınmıştır. Koliyi yakın çevrede arayan kardeşler, yakındaki derenin üstünden geçen köprüye geldiklerinde elleri ayakları tutmaz bir halde birbirlerine sarılırlar. Tam da o sırada kız kardeş nehir yatağında bir şey görür: İçinde babasının cesedinin bulunduğu koli altlarında akıntıyla birlikte belirsizliğe doğru yüzüyordur.

Mutlak Bir ‘Sıla Yolu’ Filmi: *Sarı Mercedes* (1987)

Dönüş hikâyeleri (Alkın, 2015: 208, 209) en çok Tunç Okan’ın⁵ örnek nitelikteki ‘sıla yolu’ filmi *Sarı Mercedes*’te yapıbozuma uğrar. Sosyal olarak başarı kazanıp memleketine geri dönen göçmen stereotipi burada bozguna uğratılır. Film, Ayşe Polat’ın *Yurtdışı Turnesi* (2000), Fatih Akın’ın *Temmuz’da’sı* ve Şamdereli kız kardeşlerin *Almanya’ya Hoş Geldiniz*’i ile birlikte az sayıdaki trajikomediden biri olarak ‘sıla yolu’nu neredeyse tüm anlatım süresi boyunca bir yol filmi unsuru olarak inşa eder. Okan’ın

filmindeki çöpçü Bayram, zorluklarla para biriktirerek satın aldığı altın sarısı Mercedes’i ile Münih’ten memleketi olan köye çocukluk aşkı Kezban’ı etkilemek ve onunla evlenmek üzere gitmektedir. Ancak bu kibirli göçmen işçi yolculuk boyunca çekici bir kadını, bir sınır memuresini, çok sayıda yol işçisini ve bir kamyon sürücüsünü ürkütüp kaçıtır ve köye varışının az öncesinde “Balkız” adını verdiği aracıyla bir de kaza yapar. Köyde kendisini törenle karşılayacak bir insan kalabalığı görmeyi umar, ama varışı yolculuğundan daha da korkunçtur: Köy sakinlerinin sosyoekonomik yükselişin mutlak statü sembolü olan Mercedes’ine övgüde bulunmalarını beklerken onu bir arkeolojik kazı alanı ve gençlik aşkının çoktan evlenmiş ve hamile olduğu haberi bekliyordur. Memleketlerine dönen göçmenler, önceki filmlerde sosyoekonomik olarak sınıf atlamalarıyla bir nebze de olsa halen köy ahalisinin kabul gören üyeleri iken, *Sarı Mercedes* göçü tersine çevirerek göçmen için hiçbir şeyin eskisi gibi olmadığı katıksız bir illüzyona dönüştürür.

Kapıkule Sınır Kapısı: Melodramatik Olayların İkonik Mekânı

‘Sıla yolu’ Yeşilçam sinemasında bazen daha az melodramatik olmasa bile daha öz ölümcül ve hepsinden önemlisi daha az tehlikeli bir rol oynar: Özellikle Natuk Baytan’ın aksiyon filmi *Yıkılış* (1979) bu yaklaşımı temsil eder. Memleketlerine temelli dönmek üzere tavanına kadar eşya dolu beyaz Mercedes’leriyle yolda olan bir göçmen ailesi Türkiye sınırından geçmelerinin ardından bir motosiklet çetesi tarafından gasp edilir. Motosikletlilerden biri uzaktaki dağlara kaçmakta olan gence çarpar ve onu hayatının sonuna dek tekerlekli sandalyeye mahkûm edecek denli ağır yaralar. Tüm servetini yitiren baba Dadaş Osman, intikam alacağına ve kaybettiği parayı yeniden eline geçireceğine yemin eder. Ancak aile birçok kez anavatanlarında karşılaştıkları acının gurbettekinden daha derin olduğunu ifade eder (krş. Alkın, 2015: 206). Film bununla birlikte ikonik bir mekânda, yani tatil dönemlerinde saatlerce kuyrukta beklemek zorunda kalınan en büyük ve en işlek sınır kapısı Kapıkule’de başlar. Ama Kapıkule sadece Türkiye sınırından geçişin sembolü ve göstergesi olmakla kalmaz, ‘sıla yolu’nu konu alan filmlerde çoklu bir rol oynar. Köy aksiyon-dramı *Öfke’nin Bedeli*’nde (1975) bir tren geçişini ve İstanbul’daki açılış planlarını gördükten sonra öznel görüş açısıyla bir araba penceresinden dışarı

bakınız. Bu sırada araba ikonik bir niteliğe sahip olan Bulgaristan sınırındaki Kapıkule sınır kapısını geçer. Bunun öncesinde Türkiye'ye varışın görsel ifadesini şarkı sözleri üzerinden melodik ve akustik olarak da kuvvetlendirmek amacıyla arka planda Ayten Alpman'ın milliyetçi klasiği "Memleketim" şarkısı çalarken Boğaz Köprüsünden geçilmiştir bile. Aracın içlerinden çekilen sahne bize sınır kapısından köye varışa kadarki yolculuğun tamamını gösterir. Kapıkule bu sırada diğer filmlerde de sıklıkla olduğu üzere ulusal bir sembol olarak yüceltilir. Kameranın Türk askerlerinin resimleri ve Türk bayrağının üzerinde uzunca durduğu *Yıkılış*'ta olduğu gibi...

Kapıkule aynı zamanda ulusötesi aile kaderlerinin de çizildiği yerdir. Bir melodram olan *Alamancının Karısı* (1987) Almanya'da yeni evlenmiş bir "Alamancı" babanın Türkiye'de bıraktığı eşinden olan oğlunu nasıl kaçırmaya çalıştığını sınır kapısında anlatır. Kapıkule burada çifte anlama sahip bir yerdir: Sadece bir uluslararası sınır kapısı olmakla kalmaz, tarihte mutlu sonun (burada masum şekilde kalpsiz kocasını bekleyen acılar içindeki Türk anne) veya trajik talihin belli olduğu noktayı imler. Anne, kocasının ve Alman karısının oğlunu kaçırmaya mani olmak için kocasının hareket halindeki arabasının arkasından koşar, ama yolunu kesmelerine rağmen kocasına yetişemez. Oğlunun, kocasının ve yeni Alman karısının olduğu araç kaçır ve Zeliha Anne dizlerinin üstünde çökmüş ağlayıp dövünürken seyirciler arabanın sınırın diğer tarafına geçtiği hüzünlü sonu izlerler. Kamera onun gözyaşlarıyla dolu yüzüne yakın çekim yapar ve ardından yukarıya, uçsuz bucaksız bomboş gökyüzüne döner. Stop. Bu sefer aynı sahneyi, annenin avukatının arabasıyla kocasının arabasının yolunu kestiği ve onu durdurmaya zorladığı noktadan itibaren izleriz. Ama bu kez baba, birbirlerine sarılan anne ve oğlunun yürek parçalayan görüntüsüne dayanamaz ve onların gitmesine izin verir: Anne ve oğlu aşırı mutludur ve göçmen baba Zeliha Anne'den onu affetmesini ve eve dönerse evinde kendine bir yer vermesini diler. Beyaz harflerle ekranda beliren son bir jenerik yazısı, filmin çifte sonunu açıklar.

Jenerikteki bu sözler 'sıla yolu'nun Türk sinemasında ele alınışına dair okuduğunuz bu metni de sonlandırıyor. Sinemada 'sıla yolu' ölümcül mü, tehlikeli mi, trajedilerin ve ailelerin mutlu bir şekilde bir araya gelişlerine karar verilen bir yer mi yoksa memleket hasretini din-

dirmenin çoğunlukla önüne geçilemez bir yolu mu kendiniz karar verin (*Resim 10*). Çünkü:

Gönlünüz

Hangi sonu istiyorsa

Öyle olsun... ■

Ömer Alkın, Araştırmacı, Yazar

Notlar

1. Filmlere milli aidiyetler yüklemek, çoğunun ulusötesi prodüksiyonlara sahip olmaları nedeniyle neredeyse hiç mümkün olmadı. Eğer bir filmin milliyeti belirtiliyorsa bunun nedeni çoğunluğa dayalı bir referans sistemine işaret etmek ve böylelikle bir tanım olarak okuyucular için aydınlatıcı bağlantılar önermektir.
2. Kurtiz cesetlere ve araba kazalarına dair sahneleri göstermeyi reddetmişti (Fricke, 2004).
3. Bu metinde Almanca "Gastarbeiter" sözcüğünün birebir çevirisi olarak "misafir işçi" tercih edilmiştir. "Gastarbeiter" 1950'lerin sonundan itibaren Almanya'ya gelen göçmen işçiler için kullanılıyordu.
4. Bu melodramlarda arabesk şarkıcıları başrolü oynayıp şarkılarını söylerler, ayrıca bkz. Yalvaç, 2013.
5. Film, Adalet Ağaoğlu'nun *Fikrimin İnce Gülü* (1978) romanına dayanır.

Kaynakça

- Alkın, Ömer (2015), "Der türkische Emigrationsfilm: Vor-Bilder des deutsch-türkischen Kinos?", *Vor-Bilder: Ikonen der Kulturgeschichte: Vom Faustkeil über Botticellis Venus bis John Wayne*, ed. Sandra Abend, Hans Körner, Münih: Morisel, 190-211
- Alkın, Ömer (2016), "Making Cultural Values Visible in Early Turkish-German Cinema", *Images (V) – Images of (Cultural) Values*, ed. Veronika Bernard, Frankfurt a. M.: Peter Lang, 65-76
- Arslan, Savaş (2011), *Cinema in Turkey: A New Critical History*, New York: Oxford University Press
- Fricke, Harald (2004), "Deutschland verändert" (Tuncel Kurtiz'le söyleşi), *TAZ*, 14.12.2004 <http://www.taz.de/1/archiv/?dig=2004/12/14/a0248> (Son erişim: 13.08.2016)
- Kracauer, Siegfried (1990), "Erfahrung und ihr Material", *Texte zur Theorie des Films*, ed. Franz-Josef Albersmeier, Stuttgart: Reclam, 234-240
- Şoray, Türkan (2012), *Sinemam ve Ben*, İstanbul: NTV Yayınları
- Tunç, Ertan (2012), *Türk Sinemasının Ekonomik Yapısı (1896-2005)*, İstanbul: Doruk
- Vertov, Dziga (1984), *Kino-Eye: The Writings of Dziga Vertov*, ed. Annette Michelson, translated: Kevin O'Brien, Berkeley, California: University of California Press
- Yalvaç, Ahsen (2013), *Türk Sineması ve Arabesk*, İstanbul: Agora Kitaplığı

Different Faces of Homeland Travel: a Glimpse at the Filmic Realisation of "Sıla Yolu" in Turkish Cinema

In the context of transnational migration, the Turkish term sıla yolu refers to the road on which the migrants realize their visits to their former home. The following article gives a glimpse at the filmic realization of sıla yolu in some of the most emblematic film scenes by analyzing the film-aesthetic means and by discussing contextual elements such as the border station Kapıkule. The spectrum of films analyzed reaches from the paradigmatic film "E5 - Ölüm Yolu" ("E5 - Death Road") (1978) by Tuncel Kurtiz and early village films from the High-Yeşilçam era (Turkey's popular cinema) to films from the melodramatic Late-Yeşilçam era in the 1980s.

İstanbul'da 2000 Yılı Sonrasında Özel Sektör Tarafından Üretilen Büyük Ölçekli Konut Çevrelerinin Yerleşme Formu Bağlamında Değerlendirilmesi

Doğukan Erdoğan - Özgür Bingöl

Kentlerdeki yapı stokunun büyük çoğunluğunu konutlar oluşturur. Bu nedenle konut stokunun yapılaşma koşulları kentsel mekânın fiziki karakterini belirler. Ekonomik, politik ve sosyal gelişmeler neticesinde kentsel mekânın dokusu zaman içerisinde sürekli yenilenir ve değişir. Söz konusu gelişmeler, kentleşme oranları ve göç olgusu, ortalama nüfus artış hızı ve ortalama yaşam süresinin uzaması, neoliberal politikalar ve gayrimenkul sektörü şeklinde bazı ana başlıklar altında özetlenebilir. Tüm bu gelişmeler göstermektedir ki küresel ölçekte barınma ve konut sorunu muhtemelen artarak gündemde olacaktır (URL 1, URL 2). Kentleşme oranlarından hareketle, büyük kentlerde ve metropoliten alanlarda oluşacak yığılmaya bağlı yoğunluğun etkisinin artarak hissedileceği (Ng, 2010) ve formel-enformel konut üretiminin artarak devam edeceği açıktır (URL 3).

Türkiye'de ise nüfus ve göç ile ilişkili olgular dışında, 2001 yılında yaşanan ekonomik kriz ertesinde inşaat ve alt sektörlerinin ekonomik kalkınmada itici güç olarak kullanılması tercihi-ne ve 1999 Marmara Depremi sonrasında ortaya çıkan yapı stokunun yenilenmesi söylemine bağlı olarak 2000'li yıllarda kitlesel kentsel konut üretiminde büyük artış yaşanır. Yıllık yapı kullanım izinleri incelendiğinde 2002-2018 yılları aralığında ülkede dikkat çekici sayılarda konut üretildiği görülmektedir (URL 4). Bu üretime rağmen Türkiye, kişi başına düşen ortalama oda sayısı istatistiğinde Avrupa'nın en düşük orana sahip ülkelerinin başında yer almaktadır (URL 5). Yaşanan gelişmeler ve istatistiksel veriler dikkate alındığında, önümüzdeki yıllarda da Türkiye'de kitlesel konut üretiminin yüksek kapasitelerde devam edeceği ifade edilebilir.

Son 15 yılda kitlesel konutun çarpıcı sayılarda üretildiği Türkiye'de, üretimin büyük bölümünün toplumun konut ihtiyacı olan kesimlerine yönelik yapılmadığı, üretilen çevrelerin fiziksel ve sosyal boyutları ile pek çok sorunu barındırdığı sıklıkla dile getirilen konulardır (Bilgin, 2006; Firidin Özgür, 2013; Purkis ve Kurtuluş,

2013; Balamir, 2018). Dolayısıyla, gelecekte de benzer kapasitelerde süreceği öngörülen konut üretimine yönelik kamu yararını gözeten politika ve stratejilerin belirlenebilmesi için, öncelikle günümüzde gerçekleştirilen üretimin ilgili farklı disiplinlerce etraflıca araştırılarak çözümlenmesi bir gerekliliktir.

Çalışmanın Amaç, Kapsam ve Yöntemi

2000'li yıllarda Türkiye'de büyük ivme kazanan konut üretimine bağlı olarak hem kent içerisinde hem de kent çeperlerinde kurulan yeni yerleşim alanlarında yoğun bir inşai faaliyet oluşmuştur. Bu dönemde farklı konut üretim biçimleri ile karşılaşmaktadır. Söz konusu üretim biçimleri içerisinde ön plana çıkanlar şu şekilde sıralanabilir:

- Toplu Konut İdaresi'ne ait sosyal konut üretimi,
- Toplu Konut İdaresi'nin hasılat paylaşım modeli kapsamında özel sektörün gerçekleştirdiği üretimler,
- Yerel yönetimler tarafından üretilen konutlar,
- Yerel yönetimlerin iştirakleri aracılığıyla üretilen konutlar,
- Özel sektör (gayrimenkul yatırım ortaklıkları veya müteahhit firmalar) tarafından üretilen büyük ve orta ölçekli yerleşmeler,
- Küçük ölçekli yapsat uygulamaları.

Yukarıda aktarılan gelişmelerin en yoğun yaşandığı ve sıralanan üretim biçimlerinin en fazla sayıda örneğinin bulunduğu kent olarak Türkiye'nin en büyük metropolü İstanbul ön plana çıkmaktadır (*Şekil 1*). Türkiye'nin son 15 yıllık konut üretiminin yaklaşık %16'sı İstanbul'da gerçekleştirilmiştir (URL 6). Bu nedenle metne konu olan araştırma,* 2000'li yıllarda İstanbul'da üretilen büyük ölçekli konut çevrelerinde tercih edilen yerleşme formları ile ilgilenmektedir. Ancak çalışma, merkezi veya yerel kamu otoriteleri tarafından doğrudan üretilen konut çevrelerine ya da kent içi küçük parsel ölçeğindeki uygulamalara değil, özel sektör tarafından üretilen büyük ölçekli konut çevrelerine ve yerleşme formu tercihlerine odaklanmaktadır.

Toplu Konut İdaresi veya yerel yönetimler gibi kamu otoritesi tarafından üretilen yerleşmelerde, tip-projeyle ilgili üretimin baskın olması nedeniyle birbirinin benzeri ve tahmin edilebilir bir mekanik yerleşim mantığı ön plana çıkmaktadır. Bu bağlamda, söz konusu konut yerleşmeleri araştırmanın dışında tutulmuştur. Öte yandan, özel sektöre ait büyük ölçekli üretimlerde ise pazarlama stratejilerine bağlı olarak görünürde farklılaşma eğilimleri artarken ve mimari tercihler çeşitlenirken, anlaşılması daha güç ve daha geniş bir yelpaze oluşturan bir tablo ortaya çıkmaktadır. Üretilen kitlesel konut çevrelerinde hangi niceliksel değerlerde üretimin gerçekleştirildiğinin ve alana yerleşim konusundaki genel eğilimin belirlenmesi çalışmanın temel hedefidir. Büyük toprak parçaları üzerinde üretilen konut çevrelerinin bir arada nasıl bir kentsel mekân ürettiği sorgulanmaktadır.

Bu bağlamda çalışma, 2000 yılından günümüze İstanbul'da özel sektör tarafından üretilen 500 konut ve üzerinde kapasiteye sahip konut yerleşmelerini kapsamaktadır. Konut adedi olarak ifade edilen yerleşme büyüklüğü alt sınırı, 2.000-3.000 kişilik nüfusu barındıran ve birkaç bir arada komşuluk ünitesi oluşturan "küçük komşuluk birimi" (*local urban community*) kapasitesi dikkate alınarak belirlenmiştir (Urban Task Force, 2005: 27). Söz konusu alt yerleşim biriminin 2.000 kişi olarak tanımlanan alt limiti, hane halkı sayısı dört kişi¹ kabul edilerek 500 konutluk bir yerleşme kapasitesine tercüme edilmiş ve çalışmada alt sınır olarak kabul edilmiştir.

Ayrıca çalışma kapsamına düşeyde yoğunlaşmaya dayalı katlı konut birimlerinden oluşan yerleşmeler dahil edilmiş ve sayıları oldukça sınırlı olan yatayda yoğunlaşmaya dayalı, sadece müstakil konutlardan oluşan konut çevreleri kapsam dışında tutulmuştur.

Araştırma safhasında incelenmek üzere bilgilerine ulaşılan yerleşmelerin tamamının güvenli /kapalı yerleşmeler olduğu görülmüştür. Dolayısıyla çalışma başlangıçta bir ölçüt olarak belirlenmemesine rağmen, sonuçta kapalı yerleşmelerin vaziyet planı ölçeğinde özelliklerini merkezine alan bir morfolojik incelemeye dönüşmüştür.

Geçmiş XIX. yüzyıl sonuna kadar uzanan "kentsel morfoloji" çalışmaları farklı ekollerce ve farklı analiz yöntemleri ile oldukça geniş ve zengin bir araştırma alanı oluşturmaktadır.² Söz konusu morfoloji çalışmaları, somut biçimsel özellikleri üzerinden mekânsal örgütlenmelerin fiziksel ve sosyal boyutlarının karşılıklı etkileşiminin anlaşılmasına önemli katkı sunmaktadır.



Şüphesiz kentsel mekânın tanımlanmasında pek çok farklı ölçüt ve katman söz konusudur. Bu çalışmada, İstanbul'da son dönemde üretilen büyük ölçekli konut çevrelerine ait yerleşim kararları üzerinden tanımlanan mekânın fiziksel olarak nasıl biçimlendiği araştırılmakta ve incelenen konut çevrelerinin morfolojik özelliklerine odaklanılmaktadır. Topoğrafya, kentsel donatılarla ilişki, arazi yönelimi, yerleşmenin içerisinde yer aldığı çevresel koşullar, ulaşım ağı vb konu başlıkları konunun fiziksel boyutu ile doğrudan ilgili olmakla birlikte araştırmanın kapsamı dışında yer almaktadır.

Araştırmanın yöntemi belirlenirken, 2000'li yıllarda farklı ülkelerde, farklı araştırmacılar tarafından kentsel yapı stoku ve konut üretimi üzerine odaklanan çalışmalarda kullanılan çizim ve alansal değerlere dayalı yöntemler referans alınmıştır.³ Çalışma, incelenen konut çevrelerine ait sadece kendi proje alanı sınırı içerisindeki yerleşme formuna odaklanmaktadır. Proje alanı sınırı içerisinde yer alan yapıları çevrenin gabari bilgisini içeren perspektif şemalar ile desteklenen ve detaylarından arındırılmış zemin-şekil diyagramları ile ifade edilen konut çevrelerine ait yerleşim planları ve alansal bilgiler çalışmanın ana malzemesini oluşturmaktadır.

Bununla birlikte, incelenen konut çevrelerine ait hazırlanan dokümanlar şüphesiz, yerleşim formu ile birlikte yerleşilen alanın geometrik özellikleri (arazi en-boy oranı), topoğrafik özellikleri (arazi eğimi) ve çevresine özgü özellikler (ulaşım ağı, çevre yapıları vb) bağlamında oluşturulacak ek katmanlarla farklı araştırmalarda farklı konu başlıkları altında değerlendirilme potansiyelini taşımaktadır.

Yerleşmelerin Belgelenmesi

Çalışmanın başlangıcında İstanbul'da 2000 yılından sonra özel sektör tarafından üretilen 100'ün üzerinde büyük ölçekli yerleşmeye ait

Şekil 1. İstanbul'da 2000 yılı sonrasında üretilen konut çevreleri, Avrupa Konutları Atakent 3, Halkalı (Fotoğraf: İlke Barka).



Şekil 2. İncelenen yerleşmelerin konumları.

malzeme derlenmiştir. Kapsam bölümünde açıklanan ölçütlere uygun olan yerleşmelerden 60'ı belgelenmiştir (Şekil 2). Araştırma kapsamında 60 yerleşmeye ait bilgi föylerinden oluşan bir veri seti hazırlanmıştır. Avrupa yakasında kapsamda belirtilen özelliklere uyan 40 adet ve Anadolu yakasında 20 adet yerleşme için bilgi föyleri oluşturulmuştur. Avrupa yakasındaki yerleşmeler Küçükçekmece, Avcılar, Esenyurt ve Başakşehir ilçelerinde yer almaktadır. Bu yerleşimlerin tamamı kentin batısında belirli bir bölgede yoğunlaşan uygulamalardır. Anadolu yakasındaki yerleşmeler ise Ataşehir, Sancaktepe, Ümraniye, Maltepe, Çekmeköy, Üsküdar ve Kartal ilçelerinde yer almaktadır. Yerleşmeler, belirli bir bölgede toplanmayarak yaygın bir karakter sergilemektedir.

Süreçte yerleşmelere ait resmi belgelere dayalı bilgi elde edilmesi mümkün olamadığı için yöntem olarak, hâlihazır haritalar ve yer-

leşmelere ait basılı ya da proje sahipleri tarafından web ortamında paylaşılan dokümanlar esas alınmıştır. Buna ek olarak yerleşmeler ile ilgili emlak portallerinde bulunan bilgiler derlenmiştir. Son olarak yerleşmelerin bulunduğu bölgelere ait hava fotoğrafları ölçekli olarak hazırlanmıştır. Elde edilen tüm veriler ve yerleşim planına ilişkin dokümanlar birbirleri ile karşılaştırılarak ve görseller çakıştırılarak doğrulanmış, ertesinde yerleşmeye ait bilgi föyü hazırlanmasında dikkate alınacak ham veri olarak kabul edilmiştir.

Ham veri üzerinden her bir yerleşme için hazırlanan bilgi föyleri; projenin görseli (fotoğraf veya 3 boyutlu perspektif), künye bilgileri, alansal değerleri, aksonometrik perspektifi, soyutlanarak zemin-şekil diyagramı olarak çizilen yerleşim planı, alansal değerleri üzerinden elde edilen oransal bilgileri içermektedir (Şekil 3, 4).

Bilgi föylerinde yer alan alansal değerler hesaplanırken çalışmanın odaklandığı konut blokları ve toprak üzerinde yapılan üretim dikkate alınmıştır. Bu alansal değerler üzerinden elde edilen dört oransal bilgi şu şekildedir:

- Toprak Üstü Yapılaşma Oranı (*Floor Area Ratio*): Toplam toprak üstü inşaat alanının, proje arsa alanına bölünmesi ile elde edilen orandır.
- Yapı Ayak İzi Oranı (*Footprint*): Yapı ayak izi alanının, proje arsa alanına bölünmesi ile elde edilen orandır.
- Konut Yoğunluğu (*Dwelling Density*): Toplam konut adedinin, proje arsa alanına (ha) bölünmesi ile elde edilen değerdir.
- Konut Bloğu Kat Adedi Ortalaması (*Building Height*): Yerleşmede yer alan konut bloklarının ortalama kat adedidir. Konut blokları özelinde “toprak üstü yapılaşma” alanının, “yapı ayak izi” alanına bölünmesi ile elde edilen değerdir.

Hazırlanan bilgi föylerinden oluşan veri seti kullanılarak yerleşmelerin fiziksel ve alansal özelliklerinden hareketle tespitler yapılmış, bir tipolojik tasnif oluşturulmuş, oransal değerler elde edilmiş ve tüm bu bulgular ışığında değerlendirmeler yapılmıştır.

Yapılaşma Koşulları Bağlamında Nicel-Oransal Tespitler

Yapılaşma koşulları üzerinden elde edilen nicel-oransal verilere bağlı olarak, toprak üstünde algılanan yapı çevre yoğunluğu, konut bloklarının zeminde kapladıkları alan, hektar

Şekil 3. İncelenen her bir yerleşme için hazırlanan bilgi föyü şablonu.

PROJE ADI	PROJE NUMARASI
PROJE GÖRSELİ (FOTOĞRAF / 3 BOYUT)	AKSONOMETRİK PERSPEKTİF
KAYNAK	YERLEŞİM PLANI ÖLÇEK 1/5.000 K
PROJE KÜNYESİ	NİCEL - ORANSAL DEĞERLER
ALANSAL BİLGİLER	

başına düşen birim konut adedi ve yapılaşma yükseklikleri ile ilgili ulaşılan sonuçlar şu şekildedir:

- Toprak üstü yapılaşma oranı incelendiğinde, her iki yakanın birlikte ortalaması 2.31'tir. Bu değer Avrupa yakasında 2.35, Anadolu yakasında 2.23'tür. İstanbul'da yapılan üretimlerin ortalama 2.0 ve üzerinde toprak üstü yapılaşma oranına sahip olduğu görülmektedir. 2000 yılı sonrasında üretilen konut yerleşmelerinde yüksek yoğunluklu bir yapılaşma olduğu bu oranlar ile açıkça görülmektedir. Bu değer, yaklaşık olarak pratik dünyada "emsal" ya da "KAKS" olarak ifade edilen değere yakın bir niceliktir.
- Yapı ayak izi oranı incelendiğinde, her iki yakanın birlikte ortalaması 0.20'dir. Bu değer Avrupa yakasında 0.19, Anadolu yakasında 0.21'dir. Bu kullanım değerleri, yerleşmelerde çözümlük yapılaşma tarzının hâkim olduğunu ortaya koymaktadır. Bu değer, pratik dünyada "TAKS" olarak ifade edilen değere yakın bir niceliktir.
- Konut yoğunluğu incelendiğinde, her iki yakanın birlikte ortalaması 170 konut/ha'dır. Bu değer Avrupa yakasında 178 konut/ha, Anadolu yakasında 156 konut/ha'dır. Bu değerler "yüksek yoğunluklu" bir yapılaşmaya işaret etmektedir.
- Konut bloğu kat adedi ortalaması incelendiğinde, her iki yakanın birlikte ortalaması 15 kattır. Bu değer Avrupa yakasında 16, Anadolu yakasında 13'tür. Yüksek yapılaşmaya dayalı bir üretimin tercih edildiği görülmektedir.

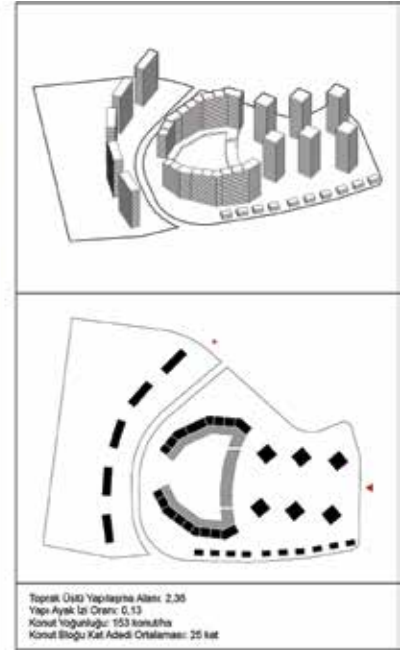
Genel olarak Avrupa yakasındaki yapılaşma koşullarının, Anadolu yakasına kıyasla her başlıkta kısmen daha agresif olduğu ifade edilebilir.

Yerleşme Formu Bağlamında Tespitler

İncelenen konut çevrelerinde, konut bloklarının konumlandırılması dikkate alındığında "alan konturunun belirleyici olduğu" ve "alanın tamamına yayılan" şeklinde tanımlanabilecek iki temel yerleşme eğilimi ortaya çıkmaktadır (Tablo 1). Söz konusu iki eğilim, alt açılımları ile aşağıda açıklandığı şekilde bir çeşitlenme göstermektedir (Şekil 5, 6).

A. Alan Konturunun Belirleyici Olduğu Yerleşme Biçimi

Bu yerleşme biçiminin temel özelliği, konut bloklarının yerleşiminde alan konturunun belirleyici olmasıdır. %78,4 ile araştırmada en çok



karşılaşılan yerleşme biçimidir. Sadece alanın konturunda veya öncelikle alan konturunda, kısmen de alan içerisinde olmak üzere iki tür söz konusudur.

A.1. Sadece Alan Konturunda Yapılaşma

Konut bloklarının çekme mesafesi dikkate alınarak alan konturuna yerleştirilmesi ile oluşmaktadır. Alanın merkezinde yeşil alanlar ve sosyal donatıların konumlandırılması ilkesine dayanmaktadır. Bu tür yapılaşma oranı %56,8'dir. Yaygın olarak kullanılan yapılaşmadır.

A.2. Öncelikle Alan Konturunda, Kısmen Alan İçerisinde Yapılaşma

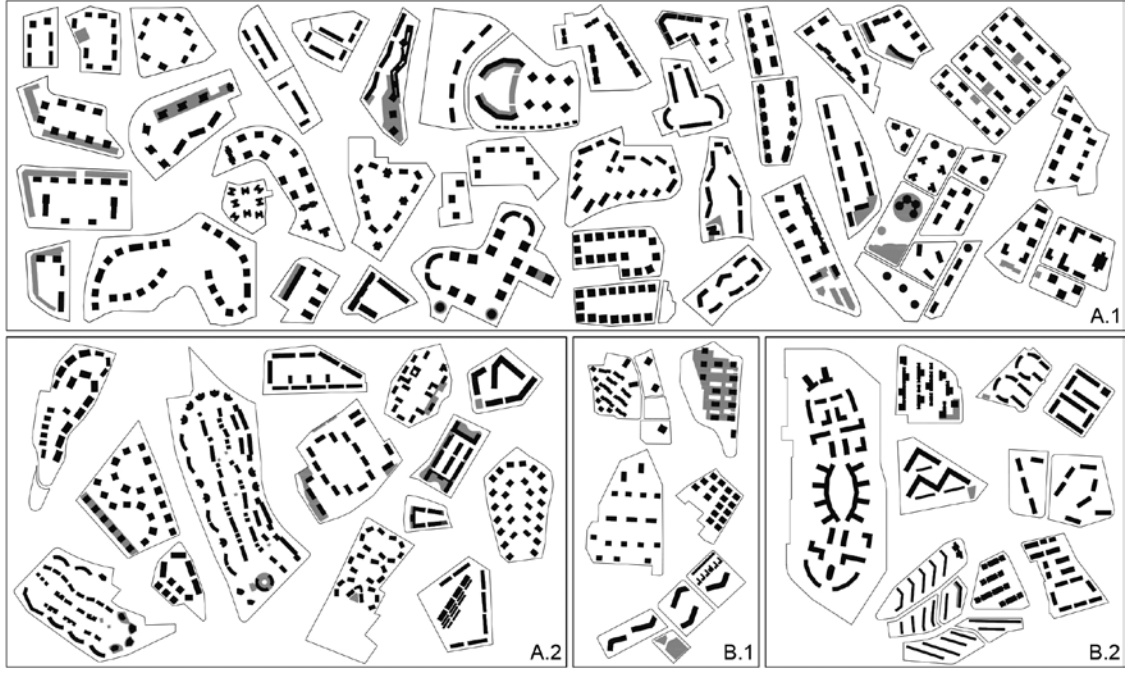
Konut bloklarının çekme mesafesi dikkate alınarak alan konturuna yerleştirilmesi ve alan içerisinde görece daha az katlı ikinci bir dizi yapılaşma oluşturulması ilkesine dayanmaktadır. Alanın merkezinde yine yeşil alanlar ve sosyal donatılar yer almaktadır. Bu tür yapılaşma oranı %21,6'dır.

Şekil 4. İncelenen her bir yerleşme için hazırlanan bilgi föyü örneği.

Tablo 1. Yerleşme formuna bağlı olarak hazırlanan tablo.

A. Alan Konturunun Belirleyici Olduğu Yerleşme Biçimi		% 78,4
	A.1. Sadece Alan Konturunda Yapılaşma	% 56,8
	A.2. Öncelikle Alan Konturunda, Kısmen Alan İçerisinde Yapılaşma	% 21,6
B. Alanın Tamamına Yayılan Yerleşme Biçimi		% 21,6
	B.1. Alanın Tamamında Serbest Düzende Yapılaşma	% 8,3
	B.2. Alanın Tamamında Örüntü Oluşturan Yapılaşma	% 13,3

Şekil 5. Yerleşme formuna bağlı sınıflandırma.



B. Alanın Tamamına Yayılan Yerleşme Biçimi

Bu yerleşme biçiminin temel özelliği, konut bloklarının yerleşiminde öncelikle alan konturuna dayanma çabasının gözlemlenmemesidir. Alanın tamamı yerleşim için kullanılır. Bu yerleşim biçimi %21,6 oranında tercih edilmiştir. Alanın tamamında serbest düzende veya örüntü oluşturan düzende olmak üzere iki tür söz konusudur.

B.1. Alanın Tamamında Serbest Düzende Yapılaşma

Konut blokları, belirli bir ızgara sisteme bağlı olarak mekanik düzende veya dağınık-serpilmiş bir şekilde alana yerleştirilmektedir. Yeşil alanlar ve sosyal donatılar konut bloklarının arasında yer alır. Bu tür yapılaşma oranı %8,3'tür.

B.2. Alanın Tamamında Örüntü Oluşturan Yapılaşma

Blokların konumlandırılma şekilleri ile istikamet veya tanımlı açık alan oluşturma çabası ön plandadır. Yeşil alanlar ve sosyal donatılar konut blokları tarafından tanımlanmış alanlarda yer alır. Bu tip yapılaşma oranı %13,3'tür.

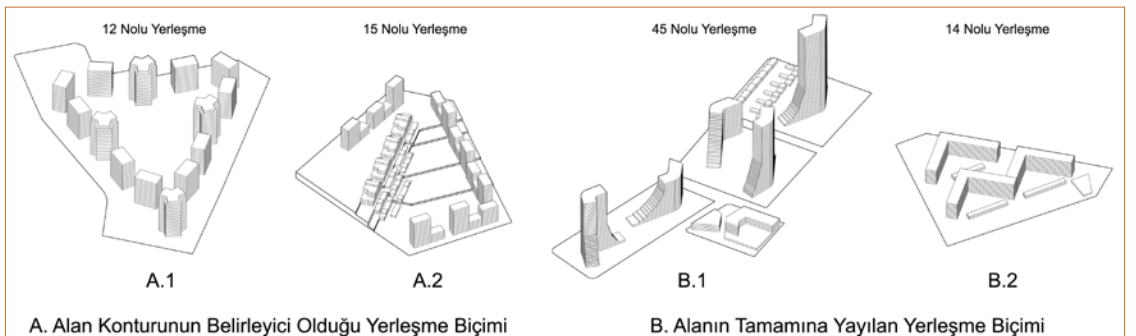
Tüm yerleşme düzenlerinde konut bloğu tipolojisi bağlamında sadece noktasal blokların, sadece bitişik blokların veya noktasal ve bitişik blokların bir arada kullanımına bağlı olarak her bir başlık için üç farklı blok tipolojisinin varlığından söz edilebilir.

Sonuç

İstanbul'da 2000 yılı sonrasında üretilen yeni konut yerleşmelerine ait proje arsa alanı boyutu, birim konut sayısı ve toplam inşaat alanı verileri, 2000 yılı öncesinde gerçekleştirilen konut üretimi dikkate alındığında büyük bir ölçek sıçraması yaşandığını açıkça ortaya koymaktadır.

Çalışma, İstanbul'da son yıllarda üretilen konut ağırlıklı kentsel yapı stokuna ilişkin kişisel gözlemlere bağlı olarak da yapılması olası birtakım değerlendirmeleri bulguları aracılığıyla somut bir şekilde ortaya koymayı hedeflemiştir. Böylelikle araştırma sürecinde üretilen yazılı ve çizili dokümanlar üzerinden, konu üzerine yapılan değerlendirmelerin ve açılan tartışmaların araştırmaya dayalı ve güncel bilgi ile desteklenmesi mümkün olabilmektedir. Çalışma kapsamında hazırlanan veri setinin, farklı araştırma-

Şekil 6. Yerleşme formuna bağlı sınıflandırmayı ifade eden tipik örnekler.



cılar tarafından İstanbul üzerine yapılacak farklı kentsel araştırmalarda kullanılması ve yeni veri setleri ile birleştirilerek yaşanan süreci anlamaya ve açıklamaya yardımcı olması umulmaktadır.

Çalışma sonucunda, 2000 yılı sonrasında kitlesel konut üretiminde İstanbul ili sınırları içerisinde özel sektöre ait büyük girişimlerin ölçeği, eriştikleri kapasiteler ve tercih ettikleri yerleşim ilkeleri bağlamında elde edilen bulgular şu şekilde özetlenebilir:

Yerleşmelerde;

- Üretimin geleneksel kent içi yapı adası veya parseli büyüklüklerinin çok ötesine geçen devasa toprak parçalarının üstünde gerçekleştirildiği (ortalama 85.000 m² – 8,5 hektar),
- Yatırım ve yapım büyüklüklerinde dikkate ve tartışmaya değer artış yaşandığı (ortalama 190.000 m²),
- Tek defada üretilen konut sayılarında büyük bir artışın olduğu (ortalama 1.350 konut),
- Zemini az kullanan ve çözünük (*dissolved*) bir yapılaşmanın açıkça benimsendiği (ortalama 0.20),
- Düşeyde örgütlenen ve yüksek yapılaşmanın baskın olduğu (ortalama 15 kat),
- Yaşam alanlarının yüksek yoğunlukta üretildiği (ortalama 170 konut/ha - ~ 650 kişi/ha),
- Yerleşim planlarında öncelikli olarak alan konturunda konumlanmanın baskın bir tercih olarak öne çıktığı (yaklaşık %78),
- Çok katlı konut blokları ile çevrelenmiş büyük açık alanların yerleşim planlarının baskın ögesi olduğu,
- Sözü edilen açık alanların yüklü peyzaj düzenlemeleri ve az katlı sosyal/ticari birimleri içerdiği,
- Bu alanların pazarlama ve satış stratejilerinde başat rol oynadığı,
- Tamamında güvenli ve dışa kapalı bir yapılaşmanın tercih edildiği ifade edilebilir.

Bu noktada, yerleşmelerin duvarlar ile çevrili güvenli kapalı yerleşmeler olması farklı bir araştırma konusu olarak değerlendirilmektedir. Çalışma kapsamında, duvarların olmadığı farz edildiğinde dahi yerleşmelere ait mevcut yerleşme formlarının bir arada oluşturduğu mekânsal toplam büyük bir sorun olarak tanımlanmaktadır. Sözü edilen tablo bağlamında kentsel kamusal mekânsal sistemin geleceğinin sorgulanması esastır.

Üretilen büyük ölçekli yeni konut çevrelerine ait yerleşme formlarından oluşan yapı çevre

fragmanlarının bir araya geldiğinde bir kentsel mekânsal strüktür oluşturmaktan uzak oldukları görülmektedir. Söz konusu fragmanter yapının kavranabilir tanımlı bir kentsel-kamusal açık mekân dizgesi üretilmesi yönünde ne hedefi ne de becerisi bulunmaktadır. Bu bağlamda sosyal ilişkilerin içerisinde gerçekleştiği fiziki çevrelerin gelecekte artık nitelikli çağdaş kentsel yaşam ev sahipliği yapamayacağı görülmektedir.

İncelen konut çevrelerinin yerleşim planlarında baskın eğilim olarak görülen abartılı peyzaj düzenlemeleri ile yüklü büyük boşlukların üretiminin neden tercih edildiğinin kavranması bir diğer konu başlığıdır. Söz konusu yerleşmelere ait özelleşmiş büyük boşlukların üretiminin, kamu otoritesinin imar planları aracılığıyla sağlamakla yükümlü olduğu kentsel-kamusal açık alan sisteminin noksanlığından dolayı ortaya çıktığı ve bu durumun özel sektör tarafından başat pazarlama aracı olarak kullanıldığı ifade edilebilir. Buna ek olarak tabii ki bu büyük peyzaj alanlarına eşlik eden ticari donatılar ve hizmet sektörü üzerinden elde edilecek ekonomik çıkar da bir diğer ancak ikincil neden olarak dile getirilebilir (Bilgin, 2006: 173).

Şüphesiz özel sektörden, kamu otoritesinin yükümlü olduğu ancak yerine getirmediği görevleri ifa etmesini beklemek ya da bu açıdan onlara eleştiri getiriyor olmak oldukça naif bir yaklaşımdır. Birçok farklı alanda olduğu gibi kentlerin mekânsal üretiminde de kamu yararı gözetilerek geliştirilecek stratejilere bağlı olarak kuralların kamu otoritesi tarafından belirlenmesi ve ardından denetlenmesi esastır. Kamu otoritesi tarafından kuralların açıkça belirlenmediği ya da bilinçli olarak gevşek tanımlandığı ve denetlendiği bir ortamda kentsel mekân üretimi konusunda kamu yararının özel sektörün veya tasarımcıların inisiyatifine terk ediliyor olması da abestir. Çalışmanın konusu bağlamında daha öz bir şekilde ifade etmek gerekirse, önemi vurgulanan stratejiler ve kurallar bütünü, ciddi anlamda hazırlanması gerekli imar planları ve yönetmeliklerine karşılık gelmektedir.

Bu noktada vurgulanması gereken bir diğer nokta ise yasal düzenlemeler ile yeni yapı stoku üretiminin engellenmesinden söz edilmediğidir. Kentsel yapı stoku üretiminin ortak yarar pence-resinden ve kentsel kamusal mekân üretimini gözetken bir anlayışla kamu otoritesi tarafından strüktüre edilerek düzenlenmesinin gerekliliği dile getirilmektedir. Nitekim incelenen konut çevrelerindeki benzer yoğunlukların, farklı yerleşme düzenleri ile insan ölçeği ve kentsel-kamu-

sal açık mekân dizgeleri dikkate alınarak farklı mekânsal düzenler şeklinde yorumlanabileceği açıktır. 2000’li yıllarda pek çok Avrupa kentinde bu tür uygulamalara tanıklık etmek mümkündür.⁴

Son kertede, yerleşme formu bağlamında araştırma ile elde edilen veriler değerlendirildiğinde, büyük toprak parçaları üzerinde sadece yapılanma oranını niceliksel olarak belirleyen sığ imar planı mantığı sonucunda üretilen parçacıl konut çevrelerinin bir arada nasıl bir kent ürettiği sorusuna yanıt aranması önem taşımaktadır. Tasarım, yatırım ve yapım ölçeklerinin kentlerde ulaştığı bu büyüklükler sonucunda, bu eylemleri düzenlemekle yükümlü kamu otoritesinin kaçınılmaz olarak kamu yararı önceliğine binaen, kullandığı araçları, denetim ve kontrol mekanizmalarını gözden geçirmesi gerektiği açıktır. Aksi takdirde, yapılan çalışma sonucunda da ortaya çıkan tablo göstermektedir ki, kentsel kamusal mekânların yitimi hızlanarak artacaktır. ■

Doğukan Erdoğan, Y. Mimar, dogurdgn@icloud.com

Özgür Bingöl, Doç. Dr., MSGSÜ Mimarlık Fak., ozgur.bingol@msgsu.edu.tr

Evaluation of Large-Scale Housing Settlements Produced by Private Sector in Istanbul after 2000 in Terms of Urban Form
This research is on urban forms of large-scale housing settlements produced by private sector. The main aim of the study is to define the tendency in this topic depending on case studies. The focus of the study is on mass housing settlements with more than 500 housing units that were produced by private sector since 2000 in Istanbul. Subsidized housing settlements produced by public authorities are excluded from the scope of the research. During the research studies, 60 housing settlements selected according to the criteria of the scope were analyzed. All of the settlements selected as case studies were found to be gated communities. Information sheet for each settlement has been produced. These information sheets together formed the data set of the research. Based on the data set, discussion topics are listed regarding the characteristics of the settlements analyzed, a classification of block positioning is drawn up, quantitative values and ratios were revealed and all these findings are evaluated. Considering the data specific to urban form obtained from this research, it is an urgent point to discuss what kind of urban space is defined by large-scale housing environments that are produced according to zoning plans, which only deal quantitatively with urban fabric produced on vast urban areas.

* Bu makale, Doğukan Erdoğan tarafından Özgür Bingöl’ün danışmanlığında MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Bina Bilgisi Programı’nda Haziran 2018 tarihinde tamamlanan aynı başlıklı yüksek lisans tez çalışmasından üretilmiştir. Çalışmanın veri seti de, Doğukan Erdoğan tarafından Özgür Bingöl’ün danışmanlığında Ekim 2017 - Ocak 2018 tarihleri arasında İstanbul Mimarlık ve Şehircilik Araştırmaları Akademisi - AURA İstanbul’da hazırlanmıştır.

Notlar

1. 2018 yılı için Türkiye’de hane halkı sayısı 3,8 olarak açıklanmıştır. Detaylı bilgi için bakınız: <http://www.oecdbetterlifeindex.org/topics/housing/> (Erişim tarihi: 15 Mayıs 2018)
2. Bu konuda detaylı bir çalışma için bkz. Oliveira, 2016. Özet bir çalışma için bkz. Moudon, 1997.
3. Sözü edilen çalışmalar arasında Meta Berghauser & Per Haupt’a ait Space, Density and Urban Form (2009), Space Matrix (2010) isimli çalışmalar, WORKac grubunun 49 Cities isimli çalışması, a+t Araştırma Grubu’nun Density Series (2002; 2016) adı altında yayımlanan çalışmaları sayılabilir.
4. Bu kapsamda Hamburg Hafencity, Kopenhag Sluseholmen, Malmö BO01, Amsterdam Borneo-Sporenburg-Java-KNSM projeleri uygulanmış örnekler olarak incelenebilir.

Kaynakça

- a+t Research Group (2002), *Densidad – Density I-II-III*, a+t Architecture Publishers, Vitoria-Gasteiz
- a+t Research Group (2016), *Form&Data*, a+t Architecture Publishers, Vitoria-Gasteiz
- Balamir, M. (2018), “İhanetler, İtiraf, İnşaatlar”, *Mimarlık*, S. 399, s. 16-19
- Bilgin, İ. (2006), “Kent Üretimini ve Kamu Yaşamının Örgütlenmesi”, *Toplum ve Bilim*, S. 105, s. 166-177
- Erdoğan, D. (2018), “İstanbul’da 2000 Yılı Sonrasında Özel Sektör Tarafından Üretilen Büyük Ölçekli Konut Çevrelerinin Yerleşme Formu Bağlamında Değerlendirilmesi”, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi
- Firidin Özgür, E. (2013), “Barınma, Tüketim ve Yatırım Üçgeninde Konut ve Planlama”, *Mimar.ist*, S. 47, s. 46-52
- Moudon, A.V. (1997), “Urban Morphology as an Emerging Interdisciplinary Field”, *Urban Morphology*, S. 1, s. 3-10
- Ng, E. (2010), *Designing High-Density Cities*, Earthscan, London
- Oliveira, V. (2016), *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*, Springer International Publishing, Switzerland
- Pont, M. B., P. Haupt (2005), “The Spacemate”, *Nordisk Arkitekturforskning*, S. 18 (4), s. 55-68.
- Pont, M. B., P. Haupt (2009), “Space, Density and Urban Form”, Delft University of Technology Doktora Tezi
- Purkis, S., H. Kurtuluş (2013), “İstanbul’da Yeni Konut Sunumu: Dinamikler ve Aktörler”, *Mimar.ist*, S. 47, s. 57-67
- Urban Task Force (2005), *Towards an Urban Renaissance*, Taylor & Francis Group, London
- URL 1: <https://data.worldbank.org/topic/urban-development?end=2014&start=1960> (16 Temmuz 2018)
- URL 2: <http://www.worldbank.org/en/news/infographic/2016/05/13/housing-for-all-by-2030> (16 Temmuz 2018)
- URL 3: https://www.ted.com/talks/alejandro_aravena_my_architectural_philosophy_bring_the_community_into_the_process (16 Temmuz 2018)
- URL 4: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (Erişim Tarihi: 16 Mayıs 2018)
- URL 5: <http://www.oecdbetterlifeindex.org/topics/housing/> (Erişim tarihi: 15 Mayıs 2018)
- URL 6: <https://biruni.tuik.gov.tr/yapiizin/giris.zul> (Erişim Tarihi: 16 Mayıs 2018)
- WORKac (2009), *49 Cities*, Storefront for Art and Architecture, New York

Yaşanabilir ve Kimlikli Mahalle Birimleri Tasarım İlkeleri

İstanbul'da Kadıköy ve Ataşehir Örneği Karşılaştırması

Oya Akın - Cenk Hamamcıoğlu

1980'li yıllar ile birlikte sürdürülebilir ve yaşanabilir çevreler için gerek kent içindeki yerleşik alanlarda gerekse kent dışında oluşturulan gelişme alanlarında doğal yapı ve sosyoekonomik yapı etkileşimine temellenen “geleceksel mahalle kurgusunun” yeniden yorumlanmasına yönelik planlama ve tasarım ilkeleri benimsenmiştir. Bu doğrultuda biyo-çeşitliliğin korunması, iklim değişikliğine karşı dirençliliğin artırılması ile sağlıklı, dinamik ve kaliteli yaşanabilir mahallelerin tasarımında insan odaklı yaklaşım, sürdürülebilirlik, çeşitlilik ve yere özgünlük uluslararası literatürde sıklıkla tartışılan kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmanın amacı, sürdürülebilirlik bağlamında yaşanabilir ve kimlikli mahalleler için tasarım parametrelerinin belirlenmesi ve bu parametrelerin, İstanbul'un yerleşik alanı (Bahariye-Kadıköy) ve çeperinde gelişen (Batı Ataşehir) iki mahalle örneği üzerinden karşılaştırılmalı test edilmesidir.

Sürdürülebilir ve Yaşanabilir Mahalle Planlanması ve Tasarımına İlişkin Kavramlar

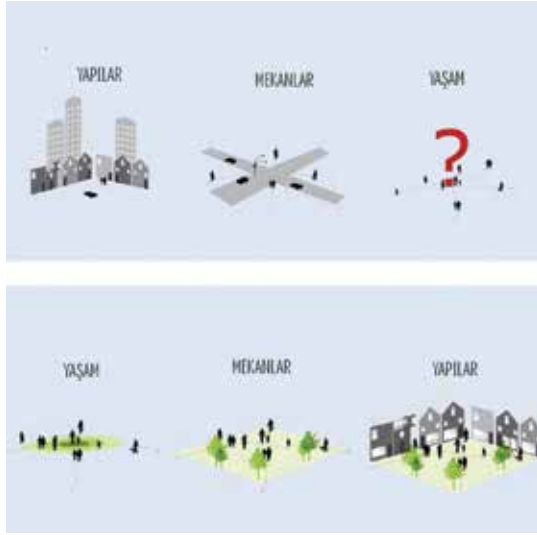
Sürdürülebilirlik, ekolojik açıdan kaynakların korunması, ekonomik canlılığın sağlanması ve yaşam kalitesinin iyileştirilerek, sağlıklı yaşanabilir kentsel mekânların üretilmesidir (Barton ve Grant, 2006; Ranhagen ve Groth, 2012). Bu bağlamda amaç, etkin ulaşım sistemine, enerjinin verimli kullanılmasına, çevre kalitesine ve alternatif enerji kaynaklarının kullanılmasına öncelik veren yerleşmeler tasarlamaktır (EU, 2011). Dolayısıyla sürdürülebilir kent/mahalle planlama-tasarım parametreleri, *yerleşmenin strüktürü* (uygun yoğunluk, dengeli karma kullanım, açık alanlar gibi), *ulaşım sistemi* (yayalar ve bisikletliler için yollar, kamusal toplu taşıma, etkin lojistik sistem), *enerji* (güneş mimarisi, yenilenebilir enerji), *su* sağlama, kanalizasyon, *atık bertarafı*, kaynakların kullanımı/malzeme akışı, *sosyal yapı* (çeşitlilik, yaşam kalitesi, katılım), *ekonomik alan* (istihdam, kamu-özel sektör işbirliği), uygulama stratejileri belirlenmesi ne odaklanmaktadır (Atelye 70, 2016).

Sürdürülebilir mahalle planlanmasında öne çıkan kavramlardan biri “yer” duygusudur. Bir mekânın “yer” olabilmesi, aidiyetin kurulması ile doğru orantılıdır. Aidiyetin kurulabildiği, cazip, canlı, yere özgü, güvenli, temiz, yürünebilir, oturulabilir, erişilebilir, okunaklı, farklı toplumsal katmanların bir arada yaşayabileceği, komşuluk ilişkilerinin kurulabileceği yerleşmeler “çeşitlilik, erişilebilirlik ve insan ölçeğine” odaklanan bir tasarım parametresi ortaya koymaktadır.

Tarihi ya da geleneksel yerleşmeleri çekici kılan özellikler, farklı karakterde ve dönemlerde üretilmiş yapıların ve farklı toplumsal katmanların yaşam, eğlence, alışveriş ve donatı alanlarının yer aldığı sokak ve dokulardan oluşmasıdır. Oysa modernizm ile birlikte toplu üretim ekonomisi, sosyal ve toplumsal katmanların göz ardı edilerek tekdüze, klonlanan, içe dönük, duvarlar arkasında soyutlanan, ayrıışan barınma alanları, yaşantının sokağa yansımadağı kentsel mekânlar meydana getirmiştir. Bu olgu coğrafi ve kültürel farklılıkları hiçe saymakta, aynılık ve tekrara neden olmaktadır. Kenti “canlılık ve hayat doluluk” ile özdeşleştiren Jacobs (2011), kenti suni olarak kullanımlara ayıran, ölü ve boş bölgeler yaratan, böylelikle çeşitliliği yok eden anlayışı eleştirerek, karma kullanımlara ve toplumsal çeşitliliğe odaklanmaktadır. Jacobs'a göre, kendine has dükkânlar, farklı saatlerde açılan-kapanan birimler, yerel ve sokağa taşan ticari birimler, farklı tür, kalite ve fiyat seviyelerinde sinema, bar, kafe, restoran, kültür ve buluşma yerleri, bahçe, meydan, park gibi insanların iletişime geçecekleri mekânlar, farklı mülkiyet ve yapı tipolojileri, aktif cadde hayatının izlenebildiği sokak cephelerinin olması, dinamik ve canlı kent yaşamını ifade etmektedir.

Öte yandan planlama ve tasarımın odağında “insanın” olduğunu ifade eden Gehl (2010), konut alanlarında yaşanabilirliğin “kaliteli kamusal mekân” ile mümkün olduğunu vurgulayarak, kamusal mekânın farklı insan aktivitelerine yanıt verebilecek ölçek ve çeşitlilikte olması gerektiğini ifade etmektedir (Şekil 1). Özü itibarıyla her yaş ve fiziksel kapasitedeki toplumsal katmanların aktiviteleri görme, izleme ve katılmasına olanak

Şekil 1. Mekân ve Yapılarda İnsan Odaklı Tasarım (Gemzoe, 2013).



verecek, insanın konfor ve korunma koşullarına uygun, ambiyansı-kimliği olan kamusal mekânların üretilmesi, yaşam kalitesinin önemli göstergelerindendir (Gemzoe, 2013).

Bir diğer kavram olan “yerin ruhu” ise, duyarlarla hissedilen ve kişinin kendi algısı ile yüklediği anlamdır. Görünen ve görünmeyenin birlikte oluşturdukları bu yapı, çevrenin karakterini oluşturmakta ve günlük yaşam akışında deneyimlenerek anlam kazanmaktadır. Yer, yaşayanlar için anlam ifade ettiği sürece, aidiyet hissedilmektedir. Mekânın karakter, algı, anlam ve aidiyet kavramlarına bağlı olarak değerlendirildiği yerin ruhu (Shulz, 1979); duyuşal deneyimler, karakter ve özellikler (tipoloji, kentsel tasarım, mimarlık, kamusal sanat, peyzaj), açıklık ve okunaklılık, algılanabilirlik, kimlik, sem-

bol ve imaj öğeleri parametreleri ile ölçülmektedir (Stephents Planning and Design, 2011).

Tüm bu kavramlar mahallelerin sürdürülebilir, doğal yapı ile uyumlu, insan odaklı, ölçekli, kimlikli, algılanabilir, aidiyetin tesis edildiği, konforlu ve kaliteli kamusal mekânlara sahip, yaşanabilir ve kimlikli olacak içerikte tasarlanması gerektiğini işaret etmektedir.

Mahalle Birimi Planlama ve Tasarımına Yönelik İlkeler

İlke 1: Kompakt Kentsel Form ve Kentsel Saçaklanmanın Önüne Geçilmesi

Yaşamsal varlığımız için vazgeçilemez öneme sahip tarım, orman ve su kaynaklarının korunması, yerleşmelerin yağ lekeli biçiminde boşluk-suz büyümesinin önüne geçilmesini gerektirmektedir. Merkezden çepere doğru kademeli yoğunluk geçişleri, doğal kaynaklar üzerindeki yapılaşma baskısını da azaltacak yaklaşım olarak tercih edilmelidir (Şekil 2).

İlke 2: Kimlikli ve Kentsel Silüet ile Bütünleşen Mahallelerin Tasarlanması

Yerin ruhu ilişkisinin kurulduğu mahalle birimi tasarımında doğal eşiklerin okunaklılığı, doğa ile yapılaşmış çevrenin uyumluluğu, kimlik ve insan ölçeği aranmalıdır. Yapılan sosyolojik testler sonucu yaklaşık 25 m’den yüksek yapılarda toprak ile ilişkinin ortadan kalktığı, dolayısıyla insan ölçeği ve algılamada sorunlar çıktığı ifade edilmektedir (Gehl, 1987). Ayrıca, yapı yüksekliğinin arttığı oranda sokağın izlenmesi ve sokak yaşamına dahil olma güçleşmekte, kamusal mekânda güvenlik sorunları ortaya çıkmaktadır (Şekil 3).

İlke 3: Doğal ve Yapay Eşikler ile Uyumlu Mekânsal Tasarım

Açık ve doğal alanları içeren her komşuluk ünitesi mevcut arazi koşulları ve yerel ekolojiye duyarlılık gösterilerek tasarlanmalıdır (Şekil 4). Mahalle birimi doğal çevrenin parçası ve ekolojik sürdürülebilirliğin bir nüvesidir. Konut alanlarının yer seçiminde su yatağı, vadi, tepe gibi doğal koridor ve diğer verilerin dikkate alınması temiz ve sağlıklı yaşam çevrelerinin oluşturulmasının koşulu-dur. Yere özgü kimlik sağlayan rölyef, algılamayı ve yönlendirmeyi kolaylaştırdığından, tahrip edilmemelidir (Steuteville ve Langdon, 2003).

Mahallenin doğal ve yapay eşikleri ile tanımlanması, alan ve nüfus büyüklüğü açısından algılanabilir, yürünebilir, yönlenebilir mekân birimi olmasını da sağlamaktadır. Mahallenin boyutu, yayaların yorulmadan yürüyebildiği ‘mesafe/

Şekil 2. Urban Transect, 2018.



Şekil 3. The City of Red Deer Neighborhood Planning and Design Standards, 2013.



alan' ve yüz yüze ilişki kurulabilecek kişi sayısı, yani 'nüfus' üzerinden belirlenmektedir. Yetişkin bir insan topoğrafyanın zorlayıcı olmadığı durumda, ortalama 400-600 m yorulmadan yürüyebilir. Bu değerden yola çıkarak alansal olarak mahalle büyüklüğünün 20-50 Ha ve 3500-5000 kişinin yaşam alanı olabileceği tespit edilmiştir (Duany ve Plater-Zyberk, 1992; Barton vd, 2010; Erkan ve Akin, 2011) (Şekil 5, 6).

İlke 4: Yeşil Sistemde Süreklilik

Kent çeperindeki tarım, orman, mera alanlarından başlayarak kent, semt, mahalle, komşuluk grubu ölçeğinde parklar, spor alanları, çocuk bahçeleri ve oyun alanları ile cadde/sokaklar boyunca devam eden yeşil sistem bütüncül tasarlanmalı, birbirleriyle ilişkilendirilmelidir. Yeşil sistemin sürekliliği yerel iklimsel konforun sağlanmasının yanı sıra yağış ve su baskınlarına karşı önemli bir drenaj unsurudur. Komşuluk grubu ve mahalle iklim değişimi karşısında dirençli, enerji tüketimini azaltan konum ve yöneliş (güneş ve rüzgâr ile ilişki) bağlamında yer seçerek tasarlanmalıdır. Ayrıca komşuluk grubu ve mahallede sürekliliği sağlanmış yeşil alanlarla, erişilebilir kamusal mekânların ilişkilendirilmesi sağlanabilmektedir (Şekil 7).

İlke 5: Arazi Kullanım, Sosyal Yapı ve Yapılaşmış Çevrede Çeşitlilik

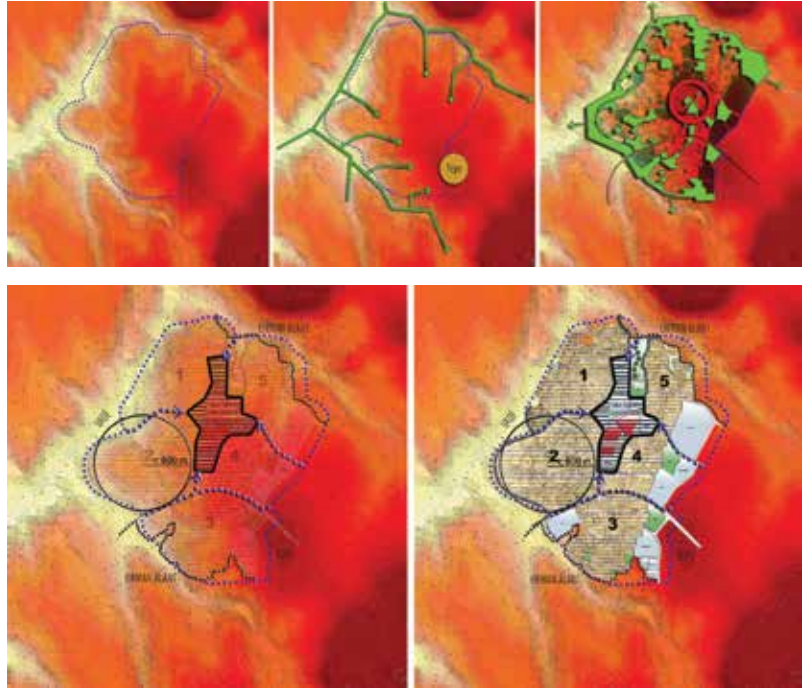
Sosyal ve mekânsal açıdan çeşitlilik, her toplumsal katmanın günlük taleplerine yanıt vermek ve günün farklı saatlerinde aktif kullanımını sağlamak açısından çok önemlidir. Bu yaklaşım mahallenin günlük ihtiyaçlarının karşılandığı eğitim, sağlık, yeşil alan, spor, sosyokültürel gibi donatı alanları ile merkez alanını içermesini zorunlu kılmaktadır. Farklı gelir grupları ve aile büyüklüklerine sahip toplumsal katmanların ihtiyaçlarına yanıt verecek çeşitlilikteki konut alanları sosyal çeşitlilik ilkesinin de gereğidir (Şekil 8).

İlke 6: Alternatif Ulaşım Modlarının Entegrasyonu ve Erişilebilirlik

Mahalle sakinlerinin yürüyebileceği mesafelerde güvenli, konforlu durakların bulunması, ayrıca nüfusa uygun sıklıkta işletilen çevre dostu ulaşım modlarıyla kentin diğer kesimlerine entegrasyonu sağlanmalıdır (Şekil 9).

İlke 7: Canlı, Dinamik, Güvenli ve Farklı Toplumsal Katmanların Kullanımına Uygun, Konforlu Kamusal Alanların Oluşturulması

Komşuluk grupları ve mahalleler güvenli, sosyal



iletişim ve sağlıklı bir yaşam çerçevesinde tasarlanmalıdır. Yayaaların ve bisikletlilerin sosyal ve fiziksel güvenliği sağlanmalıdır (Şekil 10).

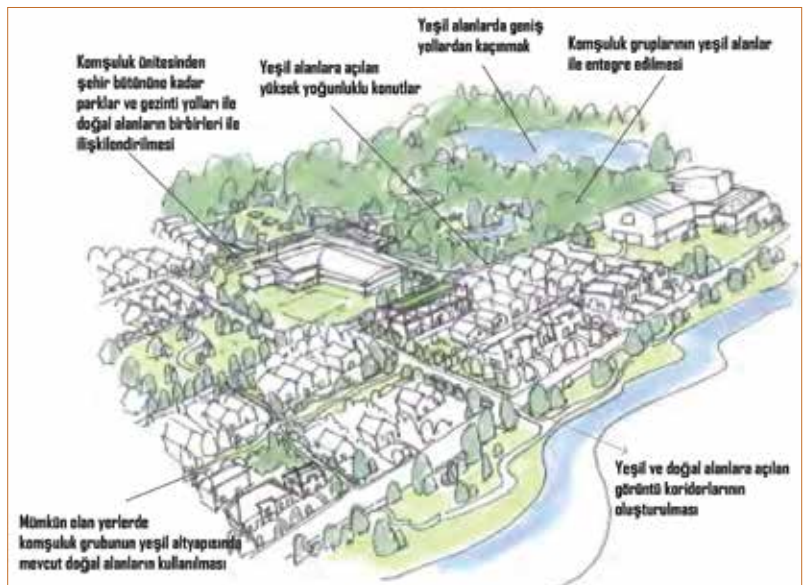
Yaşayan, canlı ve yürünebilir sokaklar/cadeler tasarlayabilmek için araç öncelikli bakış açısından vazgeçilerek, toplu taşıma, bisiklet ve yaya ulaşımına ağırlık verilmelidir. Bu nedenle sokak mekânın tasarımında;

- **Bağlantı:** Çekim yaratan donatı alanlarına yaya olarak doğrudan erişilecek ağların/rotaların tespit edilmesi, toplu taşıma sistemleri ile bütünleştirilmesi gerekmektedir.
- **Anlaşılabilirlik /Algılanabilirlik:** Yayanın mekânda yönlenebilmesi için sokakların anlaşılabilir, algılanabilir, görsel olarak basit ve karmaşadan arınmış olması peyzaj elemanları ve bina cephelerindeki hareketlerle sağlanmalıdır.

Şekil 4. Akin, Kılıç, Alkan, 2006.

Şekil 5. Akin, Kılıç, Alkan, 2006.

Şekil 6. The City of Red Deer Neighborhood Planning & Design Standards, 2013.



Şekil 7. Akın, Kılıç, Alkan 2006.



- *Konfor:* Yayıya ve araca ayrılan yüzeyler açıklıkla görülebilir tanımlanmalı, yayı güvenliğini artırmak için döşemede farklı malzeme, renk, doku ve kot farkları kullanılmalıdır. Aktiviteler yürüme hattına taşınmalı, döşeme bakımlı ve yürünebilir olmalı, iklimsel konfor sağlanmalıdır.
- *Kimlik ve Çekicilik:* Sokağın her iki yönünde simge ve işaret ögesi oluşturabilecek yapıların yer alması, ufuk çizgisi ve gökyüzünün algılanması, işlevsel ve yapısal çeşitliliğin olması hedeflenmelidir.
- *Fiziksel ve Sosyal Güvenlik:* Farklı fiziksel özelliklerdeki yayaların güvenli hareket edebileceği malzemeler tercih edilmeli, konut birimleri-sokak ilişkisi kurulmalı ve karma kullanımlar sayesinde sosyal güvenlik sağlanmalıdır.

“Meydan”lar çok sayıda insanın belirli amaçlarla bir araya geldiği alanlardır. Meydanlar mahallede sosyalleşmeye olanak sağlayan, farklı işlevlerin yer aldığı aktivite merkezleri olmaları açısından önemlidir. Bir meydanın belirli bir kimlik, karma kullanım ve yapılarla çevrelenmiş, iç, dış ve geçici aktivitelerin birbiriyle ilişkilendirildiği, erişilebilir, konforlu ve esnek tasarlanmış olması gerekmektedir. Bu bağlamda meydanlar yayaların oturma, dinlenme, yeme-içme gibi aktivitelerde bulunmasına olanak tanımalı, toplu taşıma sistemlerine eri-

şilebilir olmalı ve bisiklet park alanlarıyla desteklenmelidir. Ayrıca meydanlar sosyal güvenlik açısından görünebilir olmalı, insan ölçeği ve yaya aktiviteleriyle cazibe ve canlılık sağlanmalıdır. Sonuç olarak mahalle birimi tasarım sürecinde sürdürülebilir, canlı ve yaşayan, farklı toplumsal katmanların bir arada toplandığı kentsel mekânların üretilmesi hedeflenmelidir (*Şekil 11*).

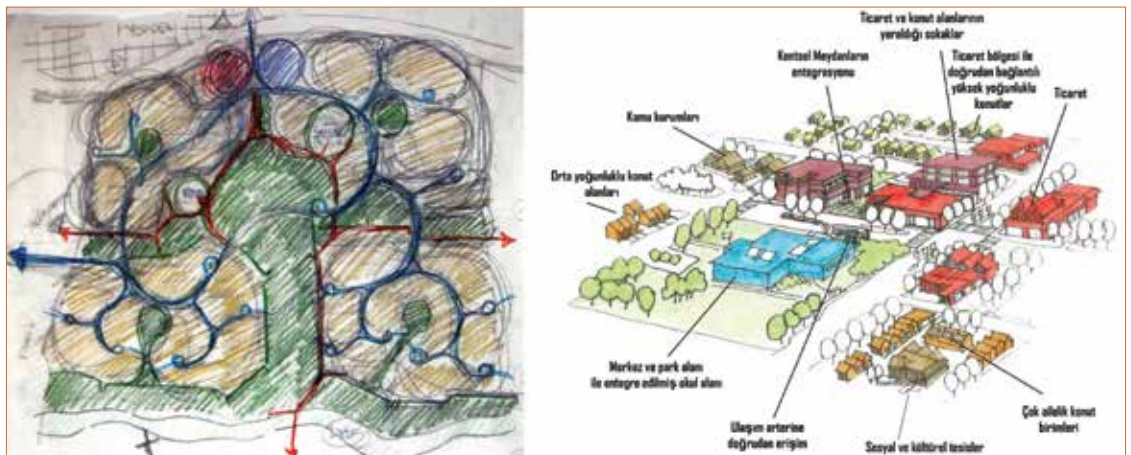
İstanbul’da İki Mahalle Örneğinde Planlama ve Tasarım İlkelerinin Değerlendirilmesi

Değerlendirme kapsamında Kadıköy merkez bölgesinde süreç içinde gelişen Osman Ağa Mahallesi ile Batı Ataşehir’de 2000 sonrası, site bazında toplu üretim süreciyle gelişen Barbaros Mahallesi seçilmiştir. Mahalleler konumları ve üretim süreçleriyle farklı karakterler göstermeleri nedeniyle seçilmiş ve yukarıda tanımlanan mahalle birimi planlama-tasarım parametreleri bağlamında karşılaştırılmıştır.

Mahallelerin konumu, büyüme biçimi, kent merkezine erişilebilirlik ve kentsel kademelenme içindeki yerinin sorgulandığı “*kompakt kentsel form ve kentsel saçaklanmanın önüne geçilmesi*” ilkesi bağlamında Osman Ağa Mahallesi, Kadıköy merkez komşuluğunda, karma işlevlerin yer aldığı merkez geçiş bölgesinde, toplu taşıma sistemleri ve yürünebilirlik ilişkisi içinde konumlanmış bir mahalledir. Batı Ataşehir Barbaros Mahallesi ise kent çeperinde, erişim kontrollü çevre yollardan beslenen yoğunlaşma bölgesidir (Şekil 12).

“Kimlikli ve kentsel silüetle bütünleşen mahallelerin tasarlanması” ilkesi imaj ve algılanabilirlik, kimlik ve yerin ruhu ile uyumluluk, kentsel silüete katkı alt başlıklarında irdelenmiştir. Bu doğrultuda Osman Ağa Mahallesi’nin imaj ve algılanabilirliği, sınırlarının okunaklılığı, farklılaşan alt bölgeleri, aks ve odaklarının tanımlı olması, diğer mahallelerden ayrıışan referanslarından ötürü yüksektir. Doğa ve yapılaşmış çevre uyum-

Şekil 8. Akın, 2008; Akın, Kılıç, Alkan, 2006.



luluğu, farklı sosyal katmanların barınma imkânları ve yere özgü sembolleri kimlik ve yerin ruhu ile uyumluluk göstermektedir (*Şekil 13*).

Barbaros Mahallesi’nde ise sınırlar yapay çizik olarak tanımlanan araç öncelikli yollarla sağlanmaktadır. Tamamı yüksek yapılardan ve tekrar eden modüllerden oluşmuş mahalle içinde alışveriş merkezleri ile yüksekliği, renk ve biçimiyle farklılaşan ikonik yapılar kısmen işaret ögesi oluşturmaktadır. Mahalle kimlik, yerin ruhu ve kentsel silüete katkı açısından ise, çeşitlilik ortaya koymayan, yapı yükseklikleriyle insan ölçeğini ihmal eden, doğal ve yapılaşmış çevre uyumunun olmadığı, farklı sosyal katmanların yaşam olanaklarının bulunmadığı bir yapı göstermektedir.

"Doğal ve yapay eşikler ile uyumlu mekânsal tasarım" ilkesi eşiklerin okunaklılığı, mahalle birimi nüfus ve alan büyüklüğü ile uyumluluk, işlev alanları yer seçimi, yöneliş, gökyüzü çizgisinin okunaklılığı, toprağın korunması ve drenaj alt başlıklarında ele alınmıştır. Osman Ağa Mahallesi'nin konumlandığı alanın üç yanının suyla çevrelenmiş olması, suya/manzaraya açılan sokak kurgusu, suyun görsel ve mikroklimatik etkisinin mahallenin iç kısımlarına taşınmasına olanak sağlamıştır. Mahalle nüfus (8.466 kişi), alan (30 Ha) ve yürütme mesafesi (550-750 m) açılarından kavramsal çerçevede tanımlanan boyutlara uygun gelişmiştir. Süreç içinde gelişen ticaret, yeme-içme, eğlence, eğitim, kültür aktiviteleri konut alanları ile iç içe ve erişilebilir konumlanmıştır. Yapı parsel ilişkisi açısından yoldan doğrudan cephe alan ya da görsel teması kesmeyen ön bahçelerin yer aldığı mahallede sokak, güvenli kamusal alan özelliği göstermektedir. Sokak genişliği ve yapı yüksekliği arasında güçlü çevrelenme olmasına rağmen psikolojik açıdan olumluluk hissedilen sokak mekânında yapı yüzeyleri ve ağaçlarla gökyüzü hareketli algılanmaktadır (*Şekil 14*).

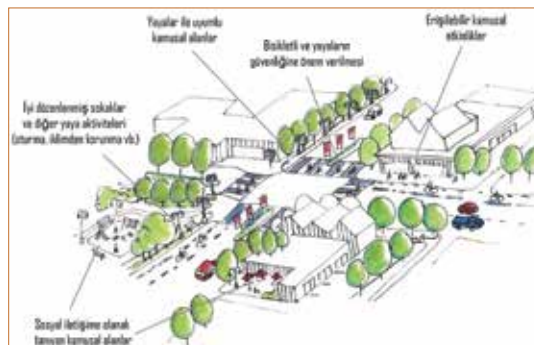
Barbaros Mahallesi'nde ise vadi ve dere yatağı-
nın islahı kapsamında yolun altına alınması ve
eğimli topoğrafyanın ortadan kaldırılması nede-
niyle doğal yapı algılanamamaktadır. Nüfus
(32.487 kişi) ve alsansal (90 ha) olarak algılanabi-
lirlik, aidiyet ve tanış olma boyutunun çok ötesin-
de bir yapı ortaya koymaktadır. Konut dışı işlevle-
rin yer seçiminde belirli bir ilkeye işaret etmeyen,
dağınık kurgu izlenmektedir. Sadece kısıtlı
yeme-içme ve günlük market alışverişine yönelik
ticaret alanlarının, her site/yapı adası ile ilişkili ola-
rak içe dönük yapı komplekslerinde karşılandığı
izlenmektedir. Sokak genişlikleri ve sokağı sınırla-
yan duvar elemanları ve yapı yükseklikleri çevre-
lenme ve insan ölçeği oranlarını aşmaktadır.



“Yeşil sistemde süreklilik” ilkesi devamlılığı olan erişilebilir yeşil alan ve mikroklimatik etki parametrelerinde değerlendirilmiştir. Osman Ağa Mahallesi’nde Kurbağalı Dere ve kıyı dolgu alanları boyunca süreklilik gösteren yeşil alanlar, sokak ağaçları, ön bahçeler ve ada ortalarındaki yeşil alanlarla mahalle içine nüfuz etmektedir. Barbaros Mahallesi’nde ise derelerin yeraltına alınması, üzerinin işlevsiz yeşil alan olarak bırakılması ise kullanımını engellemektedir. Kullanılabilir yeşil alanlar mahalle çeperinde sınır öğeleri olarak konumlanmaktadır. Site dışında açık kamusal yeşil alanların sınırlı olduğu, ada ortasının havuz, açık ve yeraltı otoparkı olarak kullanılması nedenleriyle doğal drenajın sağlanamadığı, oksijen üretmeyen alanlar oluşturulmuştur.

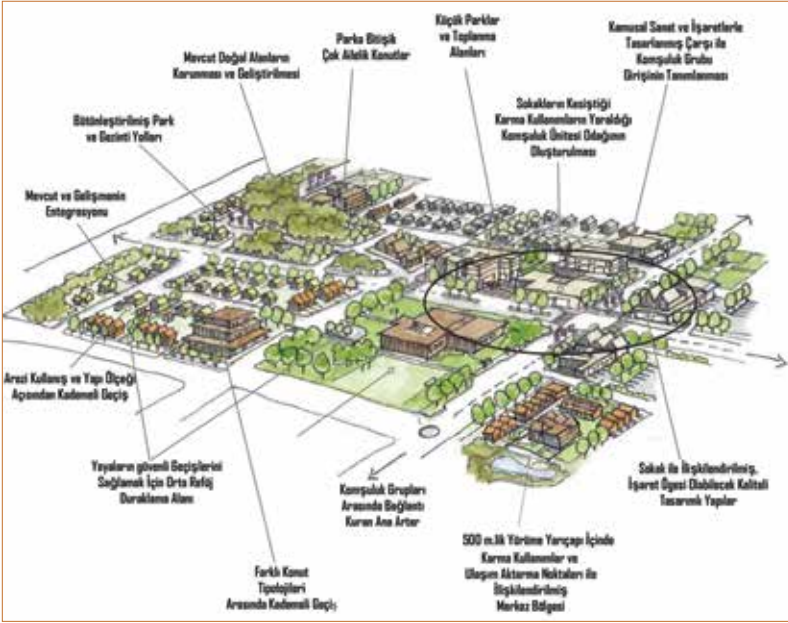
“Arazi kullanımı, sosyal yapı ve yapılaşmış çevrede çeşitlilik” ilkesi, işlevler ve yapı tipolojisi-
sindeki çeşitlilik parametreleriyle değerlendiril-
miştir. Osman Ağa Mahallesi’nin geleneksel
merkezin uzantısında ve farklı işlevlerin konut-
ların arasına sızarak çeşitlilik göstermesi, aktif,
canlı, gün boyunca yaşayan, güvenli kamusal
mekânlar sağlamaktadır. Mahallenin tek elden
üretilmemiş olması, değişen cephe ve derinlikte,
farklı toplumsal katmanların yaşamasına olanak
tanımlanmaktadır.

Barbaros Mahallesi'nde ise cephesi 335 m'yi bulan yapı adaları kenarında alışveriş merkezlerinin yer aldığı ticaret ve yönetim işlevi dışında işlevsel çeşitlenmeye rastlanmamaktadır. Bu



Şekil 9. The Edinburgh Standards for Urban Design, 2003; Korman, Akin, Sezer, 2008.

Şekil 10 The City of Red Deer Neighborhood Planning & Design Standards, 2013.

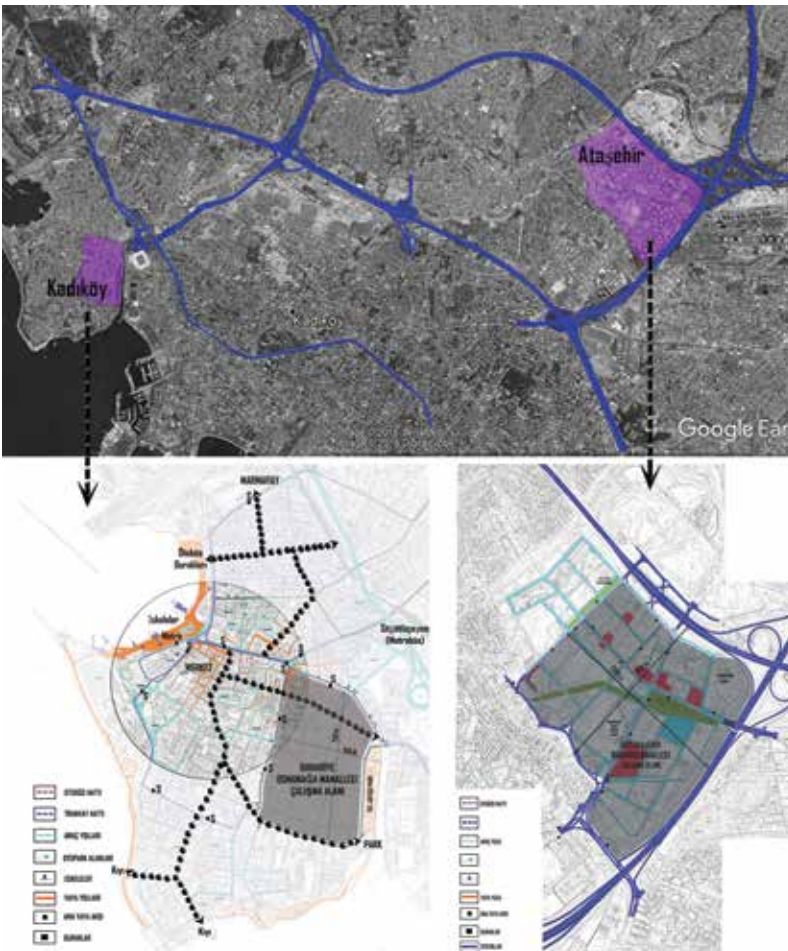


Şekil 11. The City of Red Deer Neighborhood Planning & Design Standards, 2013.

işlevlerin yüksek duvarlar arkasındaki konut alanlarıyla da ilişkisi yoktur. Bu bağlamda sokak, dinamizm ve canlılıktan uzak, güvenliksiz bir kamusal mekâna indirgenmiştir.

“Alternatif ulaşım modlarının entegrasyonu ve erişilebilirlik” ilkesi, farklı ulaşım modlarının entegrasyonu, ulaşım kademelenmesi, yaya ve bisiklet ulaşım olanakları, donatı alanlarına yaya erişilebilirlik parametrelerinde değerlendirilmiş-

Şekil 12. Akın, Hamamcıoğlu, 2016.



tir. Konut alanlarının kentin diğer alt bölgelerinden kamusal ulaşım sistemleriyle erişilebilir olması, yaşanabilir kentlerin vazgeçilemez ilkelereindir. Kadıköy merkez bölgesindeki konut alanına metro, tramvay, otobüs gibi toplu taşıma duraklarına 800 m yürüme mesafesinde erişilebilmektedir. Otoyollarla çevrelenmiş Barbaros Mahallesi’nde ise özel araç kullanımı bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Özel araç dışında ulaşım, Kadıköy merkezden hareket eden üç otobüs hattı, minibüs hattı ve yaklaşık 2 km mesafede, araç öncelikli yollar nedeniyle yürünebilirlik kriterlerine uygun olmayan, metro istasyonu ile sağlanmaktadır. Her iki mahallede de bisiklet ulaşımı için olanaklar son derece sınırlıdır.

“Canlı, dinamik, güvenli ve farklı toplumsal katmanların kullanımına uygun, konforlu kamusal alanlar” ilkesinde sokak, meydan ve otopark alanları ele alınmıştır.

Osman Ağa Mahallesi’nin insan ölçeğine uygun, kimlikli, algılanabilir ve yönlendirilebilir canlı ve güvenli bir sokak yaşamı ortaya koyduğu görülmektedir. Barbaros Mahallesi’nde yüksek duvarların bariyer etkisi sokağı ıssız, güvenliksiz ve çeşitlilikten yoksun kılmaktadır. Ayrıca 17-24 kat yüksekliğindeki yapılar insan ölçeğinin ötesinde ezici etki sergilemektedir.

Meydan oluşturma ilkesi işlevsel ve yapısal çeşitlilik, çevrelenme ve ölçek, kimlik ögesi, araç ve yaya ilişkisi, peyzaj ve konfor, iç-dış mekân ilişkisi parametrelerinde ele alınmıştır. Osman Ağa Mahallesi’nde yayanın algılayıp oturacağı, iç-dış mekân ilişkisinin belirli bir şeffaflıkla kurulabildiği aktivitelerle donatılmış, kimlikli ve ölçekli açık alanların yer aldığı görülmektedir. Buna karşılık Barbaros Mahallesi’nde tanımlı bir odak bulunmadığı gibi sokak kesişimleri kavşak ve trafik adası niteliğindedir.

Erişilebilir, ölçekli ve gizlenmiş, güvenli, çevreye duyarlı malzemeler parametrelerinde ele alınan otopark alanları açısından iki mahallede de önemli sorunlar yaşanmaktadır. Her iki mahallede yol boyu ve süreklilik gösteren yol kenarı araç park alanları, sokaklarda görsel kirlilik yaratmaktadır. Özellikle Barbaros Mahallesi’nde peyzajla gizleme, çevreye duyarlı malzemelerin kullanımında herhangi çözüme rastlanmamıştır.

Sonuç ve Değerlendirme

Gerek literatür gerekse alan çalışmalarından elde edilen en önemli bulgulardan biri, kentlerin sürekli saçaklanarak büyümesinin durdu-

rulması, yoğunlukların merkezden dışa doğru kademeli olarak düşürülmesi ve kentin boşluk-suz büyümesinin önüne geçilmesidir. 2000’li yıllardan itibaren kent çeperlerine yeni mahallelerin eklenmesiyle saçaklanarak sürekli büyüyen İstanbul; planlama ve tasarım parametrelerinden uzak, inşaat alanına odaklanan bir bakış açısı ile yönlendirilmektedir. Batı Ataşehir Barbaros Mahallesi örneğinde olduğu gibi, insan ölçeği, yer ve yerin ruhu kavramları ile üst üste örtüşmeyen, neredeyse yüzyıl başında modernist planlama ve mimarlık akımlarının etkisi ile oluşturulan sosyal konutların 2000’li yıllardaki yansıması olarak değerlendirilebilecek, yüksek duvarlar ardında ve sokaktan, kamusal alandan soyutlanan yaşam kolonilerinin oluşturulduğu izlenmektedir. Bu uygulamalarda ada ölçeğinde birbirinden ayırıştırılan, kamusal alana sırtını dönen, toplumsal açıdan buluşmaya olanak tanımayan, sokağı güvenli-siz kılan mekânlar oluşturulmaktadır. Bir kentsel mekânın kamusal alan ile ilişkili, işlevsel ve kullanıcı çeşitliliği ortaya koyan ticari işletmelerle iç içe tasarlanması, canlı ve hayat dolu sokak ve meydanların oluşmasında son derece etkili olacaktır. Canlı ve dinamik kamusal alanlar sokağa taştan yaşam ve güvenliğin tesis edilmesi, otomobil bağımlılığının azaltılması ve toplu taşıma kullanımının teşvik edilmesinde de önemli bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır. Öte yandan Kadıköy Osman Ağa örneğinde olduğu gibi, kentin geleneksel örüntüsü içinde yoğun ve sıkışık olarak değerlendireceğimiz mahallelerde çeşitlilik, insan ölçeği, ulaşılabilirlik ve güvenlik açısından yukarıda tanımlanan ilkelerle örtüşen bir yapı sergilendiği görülmektedir. O halde geleceğin mahallelerinin tasarımında geleneksel mahalle yaşam biçimi ve kentsel tasarım parametrelerinden yola çıkmak bir gereklilik olarak karşımızda durmaktadır. ■

Oya Akın, Doç. Dr., YTÜ Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Böl., oakinster@gmail.com

Cenk Hamamcıoğlu, Doç. Dr., YTÜ Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Böl., chmamcioglu@gmail.com

Kaynakça

- Akın, O., A. Kılıç, S. Alkan (2006), *Tuzla-Orbanlı Planlama ve Kentsel Tasarım Çalışması*, İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu
- Akın, O., C. Hamamcıoğlu (2016), “Planning Livable and Walkable Communities: Inferences for Design Principles (Samples from İstanbul Kadıköy and Ataşehir)”, *Designing Urban Design: Towards a Holistic Perspective, International Symposium 4-6 October*, METU, 77-83
- Atelye 70 (2016), Bursa Nilüfer Belediyesi, Eko Kent Projesi

- Barton H., M. Grant, R. Guise (2010), *Shaping Neighborhoods – For Local Health and Global Sustainability*, Routledge, London
- Barton, H., M. Grant (2006), “A Health Map for the Local Human Habitat”, *The Journal for the Royal Society for the Promotion of Health*, 252-253 (ISSN 1466-4240)
- Duany, A., E. Plater-Zyberk (1992), “The Second Coming of the American Small Town”, *Wilson Quarterly*, 16, 19-48
- Erkan, N., O. Akın (2011), “Konut Alanı Tasarım Sürecinde Unutulan Bir Kavram: Mahalle”, *Çevre ve Tasarım Kongresi*, 8-9 Aralık 2011, YTÜ, 437-448 (ISBN: 978-975-461-480-0)
- EU (2011), *Cities of Tomorrow: Challenges, Visions, Ways Forward*, (ISBN 978-92-79-21307-6, doi: 10.2776/41803)
- Gehl, J. (1987), *Life Between Buildings*, Van Nostrand Reinhold, New York
- Gehl, J. (2010), *Cities for People*, Island Press, Washington (ISBN 9781597265737)
- Gemzoe, L. (2013), *Cities for People*, Malmö (http://awsasets.panda.org/downloads/cities_for_people.pdf)
- Jacobs, J. (2011), *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*, çev. B. Doğan, Metis Yayınları, İstanbul (ISBN-13: 978-975-342-784-5)
- Korman, Ö., O. Akın, M. Sezer (2008), “Kocaeli Kaboğlu Bölgesi Mahalle Birimi Ön Proje Teklifi”, Global Planlama, Kocaeli Belediyesi
- Ranhagen, U., K. Groth (2012), *A SymbioCity Approach*, Stockholm (ISBN 978-91-637-1467-2)
- Schulz, N. C. (1979), *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*, Rizzoli, New York
- Stephents Planning and Design (2011); “Sense of Place”, Oregon Planning Institute, USA
- Steuteville, R., P. Langdon (2003), *New Urbanism: Comprehensive Report & Best Practice Guide*, Third Edition, New Urban Publication Inc., New York (ISBN 607-275-3087)
- The City of Red Deer Neighborhood Planning and Design Standards (2013), Kanada
- The Edinburgh Standards for Urban Design (2003), The Planning Committee City of Edinburgh City Council (ISBN 1-85191-051-4)
- Urban Transect (2018), <http://www.metropolismag.com/uncategorized/lessons-on-zoning-from-miami/>.

Design Principles for Livable and Identifiable Neighborhood Units: Comparison of Kadıköy and Ataşehir Examples in İstanbul

With the 1980s, attempts to develop sustainable and livable setting environments, planning and design principles have been adopted from the reinterpretation of “traditional neighborhood design” which is based on the interaction of natural and socio-economic structures. In this regard, the protection of biodiversity, increasing resistance to climate change by the help of designing healthy, dynamic and livable neighborhoods are often confronted by the concepts discussed in the international literature as human-centered design, sustainability and authenticity of a place. The purpose of this study is to determine design parameters for livable and identifiable neighborhood units in the context of sustainability and to examine these parameters by comparing two different neighborhood examples (Bahariye-Kadıköy and West Ataşehir) from İstanbul. Overall the field investigations applied upon the spatial determinations, particularly at West Ataşehir developed since 2000s has exposed an automobile dependent and self-oriented neighborhood life style, where the public spaces were excluded, human scale, sense of belonging and safety principles were eliminated. Therefore, it has been revealed a life that is far from being a “social and physical sub-region” has been imposed.

Tarihi Yarımada'daki Kentsel Risklerin Yedikule Örneği Üzerinden Değerlendirilmesi

Tülay Çobancaoğlu - Selim Sani Güngör

Yedikule Mahallesi, doğuda Merhaba Caddesi ve İmam Aşir Sokağı, kuzeyde Hacı Hamza Mektebi Sokak, batıda kara surları ve güneyde Marmara Denizi ile sınırlanan bölgeyi kapsamaktadır. Bu alanın en büyük kısmını sahil yolunun yapılmasından sonra oluşturulmuş, rekreatif amaçlar için kullanılan dolgu alanları oluşturmaktadır.

Yedikule'nin içinde bulunduğu ve tarihi yarımada'nın tamamını kaplayan Fatih İlçesi, bünyesinde bulundurduğu hem kentsel hem de mimari doku ile Roma, Bizans, Osmanlı ve Türk yaşam tarzının görülebileceği bir merkezdir.

İstanbul Eminönü Bölgesi'nde 1850'lerde yapılan ön kazılarda, İstanbul tarihi yarımada'daki ilk yerleşmelerin MÖ 3000 yılı ya da MÖ 2000 yılının başlarında kurulduğu tespit edilmiştir (Çelik, 1996). Ancak 2004 yılında başlayan Marmaray Projesi kapsamında yapılan kazılarda İstanbul'un tarihinin MÖ 6000-6500 yıllarına dayandığı tespit edilmiştir (Perinçek, 2010; URL 1). Sonraki dönemlerde yapılan kazılar ve araştırmalardan elde edilen somut belgeler ise Bizans dönemine dayanmaktadır. Yedikule'nin gelişimi ise II. Theodosius surlarının yapılması ile ortaya çıkmaktadır. Bu dönemden önce Yedikule sur dışında kalan ve kırsal bir karaktere sahiptir. Theodosius surlarının yapılması ile şehrin gelişme alanı içinde kalarak kentsel bir karakter kazanmaya başlamıştır. Şehrin kara tarafındaki pek çok kapısından en önemlisi olan ve batıdan gelen Via Egnatia (Romalıların Adriyatik'i İstanbul ve Çanakkale boğazlarına bağlamak için inşa ettikleri yol) kara yolunun, şehrin ana caddesi Mese'ye

bağlandığı büyük tören kapısı olma özelliği gösteren Altın Kapı'dır (Resim 1). Bu kapı aynı zamanda seferlerden dönen imparatorların zafer törenleri ile şehre girdikleri yer olarak da öneme sahiptir (İBB, 2003a).

1000 yıl süren Bizans imparatorluğu döneminde şehirde yaklaşık beş yüz kadar dini yapı vardır. Bu dönemden günümüze kadar gelebilen en eski manastır bugün Yedikule Mahallesi sınırları içerisinde bulunan Studios Manastırı'dır (Resim 2). 454-463 yılları arasında kurulan bu manastır Bizans'ın din, sanat ve politik hayatında büyük role sahiptir.

V. yüzyıl başlarında şehirdeki kentsel doku şemasında saraylar, domuslar (büyük malikâneler) ve basit evler olmak üzere üç tür konut biçimi yoğunlukla bulunmaktadır. Bu dönemde domuslar kârgir, küçük evlerin çoğu ise ahşap mimariye sahiptir. Arazi eğiminden dolayı evlerin çoğu teras üzerine yapılmıştır. Teras duvarları ve merdivenleri, kentsel görünümün en tipik öğelerini oluşturmaktadır (Kuban, 1996). Şehir genelindeki bu kentsel doku şeması Yedikule'de de gözlenmektedir.

Bizans döneminden günümüze kadar çeşitli değişimler geçirerek ulaşan ve eski İstanbul'un sınır bölgesi olan Yedikule, surları, bostanları ve sivil mimarlık örnekleri ile birlikte tarihi yarımada'nın önemli yerleşim alanlarından biri olmuştur. Son dönemlerde, tüm yarımada da olduğu gibi Yedikule'de de sosyal bir değişim yaşanmış, bunun sonucu olarak bazı yapılar terk edilmiş, niteliksiz yapılar çoğalmıştır. Hazırlanan "yenileme projeleri" ile bölge canlandırılmak istense de, bölgeye olan etkileri tartışmalıdır. Gündeme en çok getirilen konulardan olan "bostanlar"dan başka, Gazhane yenileme projeleri, kara surlarının durumu, tarihi yarımada tampon bölgesine yakın konumda inşa edilen çok katlı yapılar ve Marmaray, Yedikule'yi baskı altında bırakmıştır.

Yedikule Bölgesi'nin Kısa Tarihçesi

XIV. yüzyılın ortalarında politik boyutta son zamanlarını yaşayan Bizans İmparatorluğu, gelişme çabalarının ve imar hareketlerinin durma noktasına gelmiştir. Güçlü surlar arkasında varlı-

Resim 1. Yedikule Hisarı'nda bulunan Altınkapı'nın günümüzdeki durumu.



ğını sürdürmeye çalışan, yiyecek ihtiyacını ise sur dışındaki Trakya topraklarından karşılayan bir kent durumundadır. Bu durum şehir nüfusuyla birlikte ticari etkinlikleri de azaltarak şehir ekonomisindeki zayıflamayı beraberinde getirmiştir.

İstanbul'un fethinden sonra şehirde yapılan en önemli değişikliklerden biri, surların onarılması, Altın Kapı'nın iç tarafına eklenen burçlu bir duvarla alanın Yedikule Hisarı şekline sokulması ve bugünkü biçimini almasıdır. Osmanlı döneminde etkili olan olaylar ve oluşturulan koşullar birçok mahalle ile birlikte Yedikule'nin de şekillenmesinde önemli yere sahiptir.

Osmanlı döneminde Yedikule Hisarı içerisinde bir mahalle oluşmuştur. Bu mahallenin ne zaman ortadan kalktığı kesin olarak bilinmezken, 1782 yılında üç gün süren ve Yedikule semtini de etkileyen yangında yok olduğu yönünde tahminler bulunmaktadır (Yılmaz, 1994).

Osmanlı döneminde tarihi yarımada'nın bütününde yeşil alan olarak öne çıkanların en önemlileri bostanlardır. Fatih dönemindeki haritalara bakıldığında Yedikule bostanlarının büyük bir alana sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bostanlar, tarımsal üretim yapılmasının yanında çocuk parkları, oyun alanları, gezinti alanları gibi rekreatif fonksiyonları da içermekte ayrıca çevre kirliliğinin önlenmesi gibi çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması açısından da önemli yere sahiptirler. 1863-1880 yılları arasında Yedikule-Yenikapı arasındaki sahil bölgesinin birçok yangına maruz kalması, bostanlık alanların artmasına neden olmuş, Yedikule İstasyonu'ndaki fabrika alanları da dahil olmak üzere birçok alan bostan olarak kullanılmıştır (Resim 3). XIX. yüzyılda İstanbul'un yiyeceğinin önemli bir bölümü bostanlardan sağlanmaktadır.

1900'lü yıllara gelindiğinde ise bostanların büyük ölçüde azalmaya başladığı görülmekte, halkın tarımsal faaliyetlerden uzaklaşması, özellikle sahil şeridinde yer alan bostanların yerini kentsel alanlara bırakmaya başlamasına neden olmuştur. Bu dönemden itibaren sadece surların yanındaki bugün Yedikule Mahallesi sınırları içerisinde bulunan büyük bostanlar varlığını devam ettirmiştir (Sevil, 1991).

Yedikule Bölgesi'nde önemli bir yere sahip olan demiryolu ulaşımı, 1872'de Sirkeci-Halkalı arasında banliyö seferlerinin başlaması ile oluşmuştur. 1875 yılında 6 istasyon (Sirkeci, Kumkapı, Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy ve Küçükçekmece) etkin olarak kullanılmaya başlanmış, böylelikle hem sur dışında kalan banliyölerin hem de merkeze uzak noktada bulunan Marmara sahili yerleşmelerinin kent merkezine bağlantıları sağlanmıştır

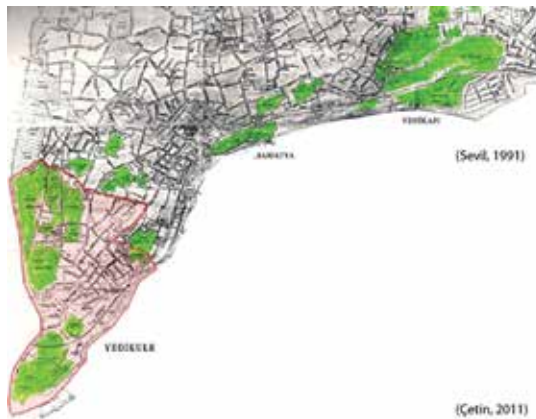


Resim 2. Günümüzde harabe durumda olan Studios Manastırı (İmrahor).

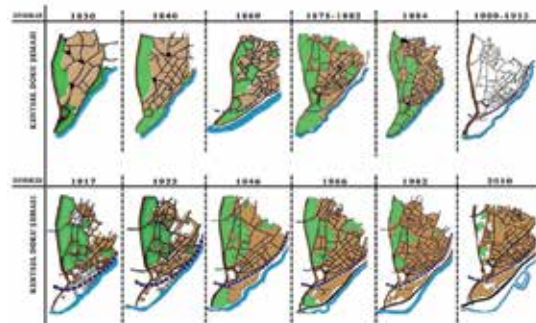
(Çelik, 1996). XVIII. yüzyılda birçok yapının inşa edilmesi, büyük konut mimarlığının gelişmesi ve kentin sur dışına yayılmasına karşın, Marmara Denizi'nden bakıldığında İstanbul surlarla çevrili bir kent imgesi taşımaktadır (Kuban, 1996).

Yedikule'den Sarayburnu'na kadar devam eden surların önünde herhangi bir yerleşimin olmaması, büyük camilerin yarattığı hareketlilik dışında boyutsuz ve homojen bir dokudaki mahalleler ve alana yayılan geniş bostanlık alanlar bölgedeki kentsel alanın tanımlanmasında en belirgin özelliktir.

Cumhuriyetin kuruluşundan 1980'li yıllara kadarki süreçte tarihi yarımada'da gerçekleşen değişimler ve etkileri Yedikule'de de gözlemlenmiştir. Menderes operasyonları kapsamında yapılan sahil yolu, deniz surlarının kara surları haline gelmesini sağlamış, birçok tarihi eser üzerinde yıkıcı etki bırakmıştır. Sahil yolu bölgeye taşıt ile ulaşım imkân-



Resim 3. Yedikule ve çevresindeki bostan alanları ve yıllar içindeki durumları.



nını artırırken, Yedikule ve Marmara Denizi kıyı kesiminde bulunan birçok mahallenin denizle olan ilişkisinin kesilmesini neden olmuştur.

Sur içi bölgesinin sahip olduğu tarihi, kültürel ve sosyal değerleri hiçe sayarak yapılan çalışmalar, tarihi çevre koruma için çıkarılan yasaların yetersizliği ve uygulanmalarındaki problemler ile tarihi yarımada'nın eski yolları, yeşil bahçeli dokusu ve bostanları yapılaşmaya açılmıştır. Bu durumun görüldüğü yerlerden olan Yedikule'de Cumhuriyet döneminden itibaren kara surları etrafında bulunan ve tarihi yarımada'nın yeşil dokusu için çok önemli bir yer teşkil eden bostan alanlarının hızla azalarak yapılaşmaya açıldığı, tarihi dokunun ise süreç içerisinde köhneleşerek günün ihtiyaçları doğrultusunda bilinçli ya da bilinçsiz yok edildiği gözlemlenmiştir. Bu süreçte hem çevresel hem de kültürel sürdürülebilirliğin sağlanmasında büyük değer kayıpları yaşanmıştır.

Yedikule'de Yapılan Analiz Çalışmaları

Yedikule Mahallesi'nin tarihi süreç içerisinde gelişim süreci incelendiğinde, mahallenin Bizans döneminden itibaren önemli bir yerleşim yeri olduğu, Osmanlı'nın fethinden sonraki dönemlerde de bu niteliğin devam ettiğini söylemek mümkündür. Bu bağlamda, Yedikule Mahallesi bünyesinde birçok tarihi ve kültürel varlıkları barındırmaktadır.

Mahalledeki tarihi nitelikli varlıkların tespiti-ne yönelik ilk somut adım, 1978'de Kültür Bakanlığına bağlı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu (GEEAYK) tarafından gerçekleştirilmiştir. GEEAYK'nın bölgede yaptığı çalışma sonucunda, 14.05.1978 tarihli 10369 sayılı karar ile 428 adet parselin tescil edilmesine karar verilmiştir (İBB, 2003a).

1995'te tarihi yarımada'nın "kentsel sit alanı" ilan edilmesinden sonra 2011 kayıtlarına

göre 322 adet tescilli parsel bulunmakta, bu eserlerin de %33,20'si Hacı Evhadin mevkiinde, %66,80'lik kısmı ise İmrahor mevkiinde yer almaktadır (Çetin, 2011).

Yedikule ile ilgili olarak Nüket İpek Çetin, "Sürdürülebilir Kentsel Yenilemenin Değerlendirilmesi: İstanbul Yedikule Mahallesi" (2011) adlı yüksek lisans tezinde kapsamlı bir analiz çalışması yapmıştır.

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalı Koruma ve Restorasyon Programı doktora öğrencileri¹ ile 2017 yılında toplam 14 adadaki 330 adet parselde yapılan analiz çalışmasında ise yapıların 1'i "trafo", 2'si "çeşme", 327'si "normal yapı" olarak tespit edilmiştir. Ayrıca tevhit yoluyla 2 veya 3 parselin birleştirildiği 3 adet yapı vardır.

Alandaki yapıların çoğunluğu 2, 3 ve 4 katlı binalar olup, 112'si 3 katlı, 87'si 4 katlı, 64'ü 2 katlı, 39'u 5 katlı, 15'i 1 katlı, 3'ü de 6 katlıdır. Ayrıca tescilli olduğu tespit edilen 5 adet de harap durumda yapı vardır. 269'u "konut", 35'i "konut+ticaret", 2'si "ticaret", 2'si "kamu yapısı" olarak kullanılmaktadır. Bunların dışında 10 yapıya depo, garaj, trafo gibi işlevler verilmiş olup kullanılmayan 4 yapı vardır.

Alandaki yapılar arasında 177'si dokuyla uyumsuz, 94'ü tescilli, 52'si ise dokuyla uyumludur. Yalnızca iki yapı tescile önerilebilir durumdadır. Tescilli yapıların 2'si çeşme olup harap durumdadır. Alanda 1 adet de tescilli trafo bulunmaktadır (Tablo 1).

190 yapının betonarme olduğu alanda 80 karma yapı, 25 ahşap karkas yapı, 20 de kârgir yapı tespit edilmiştir. Ayrıca 12 adet tescilli yapı betonarme olarak inşa edilmiş ve üzeri ahşap kaplama yapılmıştır. Genel olarak iyi durumda olan yapılar arasında 5 adet tescilli yapı harap durumdadır. Bu yapıların ikisi çeşme olup diğer üçü konuttur. Alanda 264 adet iyi durumda yapı bulunmaktadır. 48 yapının "orta", 10 yapının da "kötü" durumda olduğu görülmüştür. Kötü durumda olan yapılar genelde terk edilmiş binalardır.

Çoğunlukla yeni betonarme yapıların bulunduğu çalışma alanında restore edilmiş binaların özgünlük durumları "orta" olarak işlenmiştir. Alanda 177 yeni yapı ile özgünlük açısından iyi durumda 90 yapı tespit edilmiştir. İyi durumdaki yapılar arasında Cumhuriyetin ilk dönemlerine ait olduğu düşünülen karma yapılar da bulunmaktadır. Bunlar dışında 42 adet özgünlük durumu orta yapı ve 18 adet de kötü durumda yapı bulunmaktadır. Kötü durumdaki yapıların büyük çoğunluğu tescilli olup sonradan betonarme olarak inşa edilmiş yapılardır.

Tablo 1. Yedikule'de yapılan analiz çalışmalarından tescil durumu paftası.



Toplamda 330 yapının bulunduğu alanda 118 yapı üzerinde detaylı inceleme ve cephe analizleri yapılmıştır. Diğer 212 yapı ise niteliksiz olmaları nedeniyle çalışma kapsamı dışında kalmıştır (*Resim 4*) (*Tablo 2*). 1249 ada 19 parsel, 1250 ada 56 ve 59 parseller, 1252 ada 52 parsel, 1253 ada 8, 11 ve 27 parseller, 1255 ada 22 parsel, 1260 ada 5, 14 ve 20 parseller, 1261 ada 10 ve 17 parseller, 1264 ada 22 parsel, 1258 ada 23 parsel ile 1259 ada 29 ve 42 parsellerdeki yapılar imar planlarında tescilli olarak görünmelerine rağmen, saha çalışması sırasında kötü durumda oldukları için çalışma kapsamına alınmayan yapılardır.

Değerlendirmeye alınan yapıların yarısından fazlası onarım görmüş yapılardır. 118 yapının 62'si onarım görmüş, 56'sı onarım yapılmamış yapılardan oluşmaktadır. Yapılara genellikle sokak kotundan düz girişlerle girilmektedir. 61 yapının girişi sokak kotlu düz girişli olup 34 adet nişli giriş mevcuttur. Bu nişli girişlerin 30'u yüksek kotlu, 4'ü de sokak kotludur. Tescilli olan 10 yapının girişi dış sahanlıktır. Tescillilerin dışında 1 yapıda da dış sahanlıklı girişin olduğu tespit edilmiştir.

İncelenen yapıların pencerelerinin yarıya yakını değiştirilmiştir. Özgün olmayan pencerelerle birlikte yapıların büyük bir kısmı kanatlı pencerelere sahiptir. 59 yapının penceresi özgün olmayan PVC pencerelerle değiştirilmiş olup yalnızca bir yapıda çoklu giyotin pencereye rastlanmıştır. İki veya üç kanatlı pencere sayısı tekli giyotin pencere sayısı ile aynı olup 21 adettir. 9 adet tek kanatlı pencere tespit edilen alanda, 5 yapının zemin katı ve üst katlarındaki pencereler farklıdır. 78 yapının pencere pervazı düz, 25'inin ise profilidir. Çalışma alanındaki 15 yapıda pencere pervazının olmadığı görülmüştür.

Bölgede, genelde zemin katlarda parmaklıklı pencereler vardır. 84 yapının zemin kat penceresinde parmaklık tespit edilmiştir. 21 yapının zemin kat penceresi kafesli olup, herhangi bir parmaklık olmayan 13 yapı bulunmaktadır.

Genel olarak alandaki yapıların çıkmaları, ortadan düz çıkmalardan oluşur. Çıkma olmayan yapılar ise betonarme yeni yapılar veya karma yapıdaki erken Cumhuriyet dönemi yapılarıdır. 62 yapıda düz çıkma bulunurken 38 yapıda çıkma yoktur. Gönyeli çıkma yapan 4 yapı, pahlı çıkmaya sahip 14 yapı tespit edilmiştir. 49 yapının çıkması desteksizken, 31 yapıda payanda, eliböğünde gibi desteklerin bulunduğu çıkmalar görülmektedir. Yapıların dış cepheleri ise genelde sıvalıdır. Dış cephesi sıvalı olan 78 yapının yanında, 34 binada ahşap görülmektedir. Ancak bu



Resim 4. Yedikule çalışma alanındaki yapılar.

ahşap kaplama yapılardan 12'si betonarmedir. Sıvasız 4 yapının bulunduğu alanda ahşap kaplama üzerine sıva yapılmış 2 binaya da rastlanmıştır. Bölgede yapılan analiz çalışması sonuç grafikleri Tablo 3'te detaylı olarak verilmiştir.

Yedikule İçin Hazırlanan İmar Planları ve Bölgedeki Riskler

Yedikule'nin deniz kenarında olması ve Kültürel Miras Alanı sınırında yer alması nedeniyle bölge hem içerden hem dışardan çeşitli baskılara maruz kalmaktadır. Yedikule Mahallesinin içinden doğan baskıları yenileme alanı ilan edilen bölgeler, kara surları ve yanındaki bostanlar, rant uğruna değerinden fazla tutarlarla satışa çıkarılan binalar, terk edilmiş ve harap durumdaki yapılar, yıkılmış binaların yerine inşa edilen niteliksiz yapılar olarak sıralamak mümkündür (*Resim 5*). Dış baskılardan en önemlisi ise komşu ilçe olan Zeytinburnu'ndan gelen baskıdır (*Resim 6*). Zeytinburnu sınırları içinde bulunan ancak Yedikule'ye oldukça yakın bir konumda inşa edilen "16/9 Binaları", "Pruva 34" gibi çok katlı binalar, Yedikule'yi de dolaylı yoldan etkilemektedir. Bunun dışında Marmaray'ın Kazlıçeşme'ye kadar gelmesiyle ulaşım

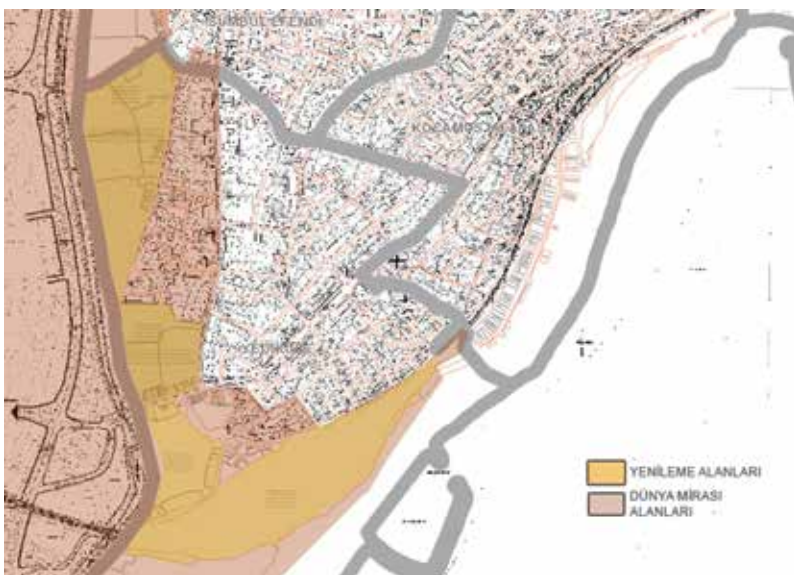
Tablo 2. Yedikule'de yapılan analiz çalışması kapsamı.



Resim 5. Yedikule bölgesindeki iç baskılar.



Resim 6. Yedikule bölgesindeki dış baskılar.



Resim 7. Yedikule Yenileme Alanı ve Dünya Miras Alanı.

kolaylaşması Yedikule'yi bir cazibe merkezi haline getirmiştir.

2005 yılında kabul edilen 5366 sayılı Yıpran-
nan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yeni-
lenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması

Hakkında Kanun doğrultusunda Bakanlar Kurulu'nun 13.9.2006 tarihli kararı ile İmrahor ve Hacı Evhaddin mevkilerinde bazı ada ve parseller “yenileme alanı” olarak ilan edilmiştir. Bu alanların bir kısmı Dünya Mirası Alanında yer almaktadır (Resim 7). Yedikule Mahallesi dört farklı derecedeki koruma bölgesini de içermesi nedeniyle hem korunması hem sürdürülebilirliğinin sağlanması gereken tarihi bir çevreyi hem de günün teknolojik koşullarının rahatlıkla kullanılabileceği bir kentsel dokuyu bünyesinde barındırmaktadır. Bu nedenle 1/1000 ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı kapsamında da Yedikule Kentsel Bölgesi (Yedikule Mahallesi İmrahor Mevkii) içerdiği tarihi eserler, surlar, XIX. yüzyıl endüstri tesisleri, Devlet Demiryolları binaları, konut alanları ve bostanları ile 2. derecede koruma bölgesi olarak belirlenmiştir.

5366 sayılı kanun çerçevesinde, tamamı sit alanı olan Fatih ilçesinde, yapılmış ya da yapılması planlanan birçok yenileme projesi bulunmaktadır. Bu kapsamda hazırlanan “Yedikule Gazhane Yenileme Projesi” ile ilk sosyal amaçlı havagazı fabrikası olma özelliği taşıyan ve 1873’ten 1993’e kadar kullanılan Yedikule’deki gazhanenin bulunduğu alanda bir kültür kompleksi inşa edilmesi planlanmaktadır.100 bin metrekarelik proje alanının yaklaşık 50 bin metrekarelik kısmı İBB’ye aittir. Kalan kısmı Devlet Demiryolları mülkiyetinden TOKİ’ye devredilmesi nedeniyle proje çalışmaları İBB, TOKİ ve Fatih Belediyesi tarafından yürütülmektedir.

1980 sonrası dönemde yapılan yasal değişiklikler ve kentsel değişimi hızlandıran kararlarla birlikte, Yedikule ile yakın ilişkiler içerisinde olan Kazlıçeşme bölgesindeki değişiklikler de süreç içerisinde Yedikule’de önemli etkiler yaratmış ve gelecekte yaratacağı düşünülmektedir. Bizans döneminden itibaren önemli bir yere sahip olan ve Osmanlı döneminde Kazlıçeşme’de konumlandırılarak önemli bir yer edinen dericiler, 1993 yılında Tuzla Organize Sanayi Bölgesine taşınmıştır. Bu durum Kazlıçeşme ile birlikte komşusu olan Yedikule’yi de ekonomik anlamda olumsuz yönde etkilenmiştir.

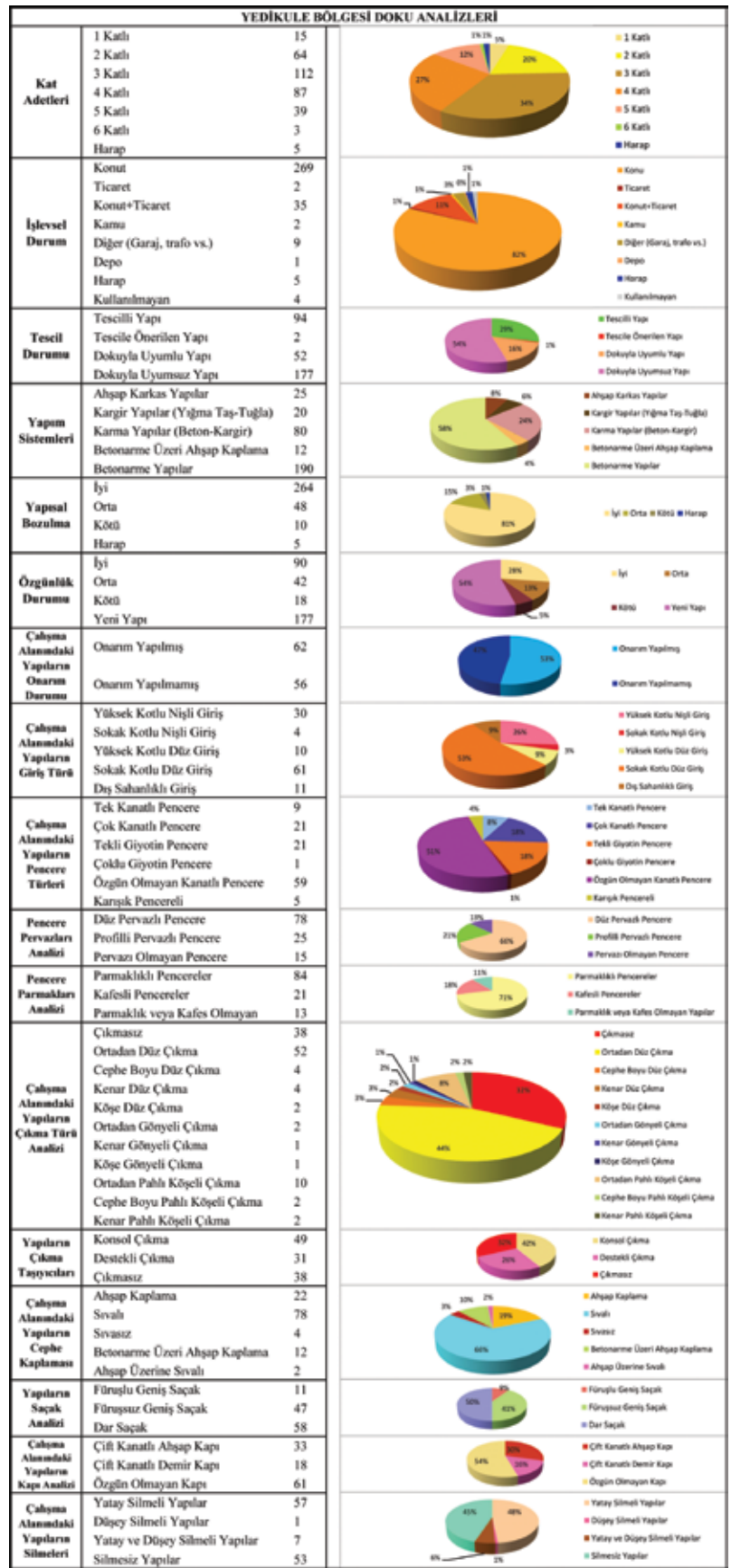
5366 sayılı yasanın bütün bu olumsuzluklarına ek olarak, Yedikule bölgesine özel, hatta “sur içi ve sur dışı” olarak ayırabileceğimiz daha büyük ölçekte olan bölgelerin kendilerine has başka riskleri de bulunmaktadır. En büyük risklerden biri, bölge yönetimlerinin “sur içinden” sorumlu Fatih Belediyesi ve “sur dışından” sorumlu Zeytinburnu Belediyesi diye ikiye bölünmüş olmasıdır. Eski şehir bostanları olan alan, bu iki belediye

arasında sıkışıp kalmakta ve ICOMOS'un bahsettiği "buffer zone" yani tampon bölge bu sıkışıklıkta tam da uygulanamamaktadır.

Ayrıca bölge için özellikle 2000'li yıllarda dile getirilen "soyut kültürel miras" kavramı ne yazık ki hızla rant uğruna kaybolmaktadır. Tabii burada farklı belediyeler dışında aynı bölgede yapılan projelerin farklı karar mekanizmaları tarafından belirleniyor olması da büyük eksiklikler doğurmaktadır. Bölgedeki bazı karar mekanizmaları şöyle sıralanabilir: Bakanlar Kurulu kararları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İl Özel İdaresi, Etüt Proje Müdürlüğü, Fen İşleri Müdürlüğü, TOKİ, Zeytinburnu ve Fatih belediyeleri. Bu kadar farklı aktörün olduğu bir durumda bölgenin tarihsel, kültürel ve sosyal geçmişini dikkate alan, bölge halkının eğitilmesine ve katılımına olanak veren, ekonomik, turistik ya da ekolojik ortak bir strateji oluşturabilen projeler üretmek zordur. Oluşturulan projelerde de ne yazık ki güvensizlik, belirsizlik ve kaos bulunmaktadır.

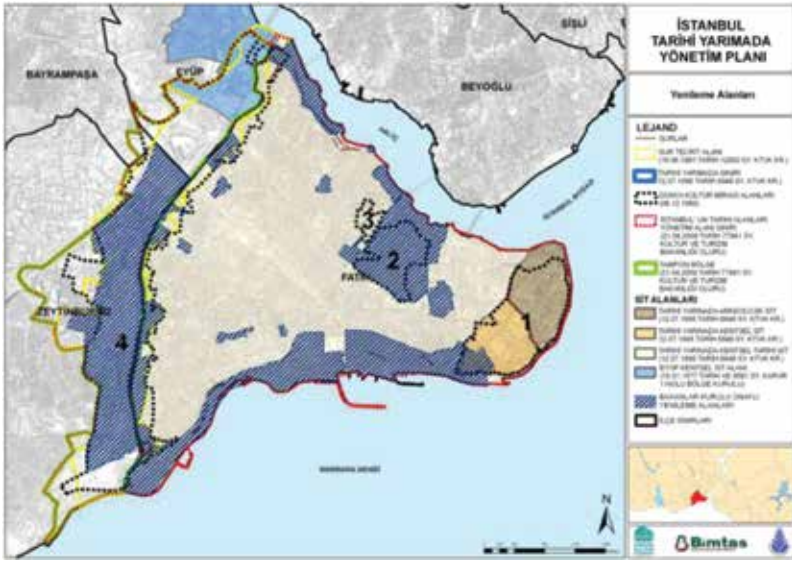
Her şeyden önce Fatih Belediyesi ve Zeytinburnu Belediyesi farklı imar planları ve stratejileri uygulamaktadır. Surlara yakın kesimde Fatih Belediyesi 9,50 m yükseklik uygularken Zeytinburnu 12,50 m ile bir kat daha yükselmektedir ve yer yer 15,50 m'ye kadar çıkmaktadır. Bunlara iki bölge arasındaki parsel ebatlarının farkı da eklenince durum tamamen birbirinden kopmaya ve ister istemez farklılaşmaya, homojenliğin yitilmesine neden olmaktadır. Halen inşası devam eden bölgeye yakın çok katlı yapılar Yedikule'yi ister istemez baskı altında bırakmıştır.

XIX. yüzyılda liman ve demir yollarıyla ilgili tesislerin de kentin fiziksel görünümünü değiştirdiği söylenebilir. Marmara silüetine hâkim konumda olan Yedikule de bundan nasibini almıştır. İstanbul'u Avrupa kıtasına bağlayan demiryolu hattının tamamlanmasıyla Yedikule'de Devlet Demiryolları yol ve bakım atölyeleri, idare, lojman ve istasyon binaları inşa edilmiştir. Marmaray'ın tamamlanmasının ardından bölgeye ulaşımın kolaylaşması Yedikule'yi cazibe merkezlerinden biri haline getirmiştir. Saha çalışmasında da görüldüğü üzere birçok yapı yüksek fiyatlarla satışa çıkarılmış, yeni ve niteliksiz yapılar çoğalmıştır. Marmaray, İstanbul'a çağdaş bir kent yaşamı ve ulaşım imkânları sunarak kentsel yaşamın sağlıklı olarak sürdürülmesinin yanında, kentin doğal ve tarihi özelliklerinin korunabilmesi için yüksek kapasiteli elektrik enerjisinin kullanılması ve çevreyi kirliletmeyen bir yaklaşım hedefleyen bir proje olarak gerçekleştirilmiştir (URL 2). 35 bine yakın arkeolojik



obje ve 30'a yakın batık tekne ile birlikte, kazı sorumlusu Yaşar Anılır'a göre İstanbul'un bilinen en eski mezarına ulaşılmış ve kentin tarihi 8500 yıl öncesine dayanmıştır (Perinçek, 2010). Marmaray kapsamında yapılan tünellerin zarar verici etkileri Yedikule'de birçok noktada açıkça

Tablo 3. Yedikule'de yapılan analiz çalışması sonuçları tablosu.



Resim 8. Tarihi yarımada yenileme alanları (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, 2011).

görülmektedir. Yedikule’de çalışmalardan etkilenen binalar için birtakım önlemler alınmış, bazı binalar çelik kafes ile korumaya alınırken bazılarında temel direği sağlamlaştırma işlemleri yapılmıştır. Marmaray Projesinin ulaşım açısından getirdiği artıların yanında zemin üstünde ve zemin altında neden olduğu tahribatın tarihi yarımadanın sahip olduğu kültürel miras için büyük bir tehlike oluşturduğu ve kültürel sürdürülebilirliği tehdit ettiği iddia edilmektedir (Çetin, 2011).

Geçen yüzyılın ilk endüstriyel yapılarından olan Yedikule Havagazı Fabrikası (1880) 113 yıl boyunca üretimini sürdürmüştür. 52.000 dönümlük bir arazi üzerinde kurulan kömür-havagazı üretim blokları, katran ayırıcıları, vinç, kazan, ambar ve gazometre yapılar kompleksi İstanbul’un Marmara kıyı silüetini oluşturmaktadır. Döneminin strüktür anlayışını yansıtan bu mühendislik eseri günümüze gelememiştir. Ancak üzerinde yer aldığı bu geniş alanın rant

değerinin çok yüksek seviyelere erişmesi, gelecek için büyük bir riski de birlikte taşımaktadır. Bölge yenileme alanı ilan edilmiş, farklı öneriler getirilmiştir. Fakat bu önerilerin bölgeye olumlu ya da olumsuz sonuçları hesaba katılmamıştır. Henüz resmi bir kabulün olmadığı bu projelerin gözden geçirilmesi ve Yedikule’ye etkilerinin tartışılması gerektiği düşünülmektedir.

Halen yoğun konut alanlarına sahip olan bölgede, kültür varlıklarının korunması ile bütünleştirilmiş, sürdürülebilir bir koruma yaklaşımının yeterli seviyede olmaması, tescilli yapıların bir doku oluşturduğu alanlarda sokakların darlığı sebebiyle ulaşılabilirliğin kısıtlı olması, strüktürel olarak yıpranmış ve bakımsız yapıların varlığı da, bölgenin başlıca sorunlarından. Terk edilmiş olan binalara içerden ve dışardan göçle gelen düşük gelirli nüfusun yerleşmesi, bölgeyi bir atlama taşı olarak görmeleri ve benimsememeleri sonucunda, sosyal, kültürel ve ekonomik ağırlıklı problemler ortaya çıkmaktadır. Bölgede yapılan araştırmalarda son günlerde, özellikle savaş bölgelerinden göç eden yabancı halkın yerleştiği, bunun da hem sosyal açıdan hem de güvenlik açısından bazı problemler doğurduğu görülmüştür.

Tarihi yarımada yönetim planlarına göre Yedikule bölgesi için bir değerlendirme yaparsak, bölgedeki en önemli tehditler, niteliksiz yapıların çoğalması, yanlış restorasyon uygulamaları, göç ve rant baskısıdır. Ayrıca yenileme uygulamalarında tarihi kentsel dokunun korunmaması ve mevcut sosyal yaşamın dikkate alınmaması, ekonomik nedenlerle mülk sahiplerinin yapılarını terk etmesi veya atıl halde bırakması yine bölgedeki en önemli tehditlerdendir.

Yedikule Zindanları, Studios Manastırı ve

Resim 9. Solda Küçük Ayasofya, sağda Yedikule’de tevhidle birleştirilmiş yapılar.



leşme nedeniyle tanımsız yapılar ortaya çıkmıştır (*Resim 11*). Yedikule’de henüz böyle bir değişim söz konusu değildir. Her iki bölgede de sivil mimarlık örneği binalar yok olmaya başlamış, betonarme binalar alana hâkim olmaya başlamıştır.

Yedikule’nin Küçük Ayasofya’dan farklı olarak turizm baskısı olmamasına karşın, Zeytinburnu bölgesinden gelen yüksek katlı bina baskısı bulunmaktadır. Yüksek katlı yapıya izin verilme bile, günümüzde hem Küçük Ayasofya’da hem Yedikule’deki birkaç parselde görüldüğü gibi, tevhitte parselleri birleştirerek büyük binalar yapılabilme riski vardır.

Sonuç

Tarihi yarımada’nın Marmara Denizi tarafındaki sınır noktası olan Yedikule’de yapılan çalışmalar sonucunda bölgenin geleneksel dokusunu kaybetmeye başladığı görülmektedir. Lüks konut projelerinin baskısı başlamış, ilk örneği Hacı Evhaddin Caddesi üzerinde yapılmıştır. Benzer örneği olan Küçük Ayasofya ile karşılaştırıldığında henüz başlangıç aşamasında olduğu söylenebilen bu bozulmanın önüne geçilebilmesi için yerel yönetimlerle ilgili sivil toplum kuruluşlarının birlikte hareket etmesi gerekliliği, benzer diğer alanlarda olduğu gibi Yedikule için de geçerlidir. Henüz bir kentsel yenileme projesi hazırlanmamış olsa da, tarihi yarımada’nın geneline bakıldığında Yedikule için de böyle bir çalışma yapılabileceği öngörülmektedir.

Saha çalışmasında tespit edilen 1249 ada 19 parsel, 1250 ada 56 ve 59 parseller, 1252 ada 52 parsel, 1253 ada 8, 11 ve 27 parseller, 1255 ada 22 parseldeki yapılar gibi tescilli olan ancak günümüzde bu tescilinden çok uzakta kalmış yapıların çoğalmasının önüne geçilmelidir. Günümüze kadar ulaşmayı başaramamış nitelikli taşınmazlar için bir koruma planı hazırlanmalı ve ihya edilmelidir. Tescilli yapıların yanında dokuyla uyumlu yapılar da doğru tespit edilmeli, tescili bulunmayan parsellerdeki yeni yapılaşmanın bu yönde de yapılabileceği göz ardı edilmemelidir.

Bakanlar Kurulu’nun 13.09.2006 tarih ve 2006/10961 sayılı kararı ile yenileme alanı ilan edilen alanlar ve Marmaray ile birlikte kullanım dışı kalan TCDD’ye ait alanlarda yapılması düşünülen Yedikule Gazhane Yenileme Projesi ile otel, kültür kompleksi gibi yapıların bölgeye yeni fonksiyonlar getireceği ve Yedikule’nin günümüze gelene kadar oluşturduğu kimliğini kaybedeceği öngörülmektedir. Yedikule’nin bu kimliğini kaybedip kaybetmediği ise ayrı bir tar-

tışma konusudur. Ayrıca yenileme alanı ilan edilen bölgelerin bir kısmının Dünya Mirası Alanı içinde yer alması da, Yedikule’de yapılacak yenileme projelerinde hassas davranılmasını gerektirmektedir.

Bu kimliğin içinde kendine yer bulan bostanlar da aynı tehditle karşı karşıyadır. Yedikule’de yenileme alanı ilan edilen alanların aynı zamanda Dünya Mirası Alanında yer alması, ilgili belediyenin bostanlar konusunda “yeşil alan bütününde tematik olarak değerlendirilecektir” ifadesi bölge hakkında soru işaretlerine neden olmaktadır.² Ayrıca yenileme alanı ilan edilen yerlerde, 2454 adada görüldüğü gibi, Yedikule’nin mahalle ve yapı dokusuyla alakasız ve çevresinden kopuk konutların çoğalabileceği düşünülmektedir.

Bir dönem köklü bir değişim geçiren sosyal doku, günümüzde yeniden değişmeye başlamış olup bölgede yavaş yavaş bir soylulaştırma hareketi olduğu görülmüştür. Bu değişimin bölgeye olumlu ya da olumsuz etkilerinin ciddi bir şekilde ele alınması gereklidir. Bugün İstanbul’un farklı ilçelerinde yapılan kentsel dönüşüm projelerinin ve soylulaştırmanın tarihi dokuya etkisi maalesef olumlu yönde değildir. Sulukule, Tarlabası gibi örneklerde görüldüğü üzere yapılar kendi kimliklerini tamamen kaybetmekte ve beton yığınlarına dönüşmektedir. Hâlâ mahalle kültürünü koruyan bir bölge olarak kalmayı başaran ve henüz başlamış resmi bir yenileme projesi olmayan Yedikule’deki yapıların gerçek sahipleriyle bir görüşme ve uzlaşma sağlanması önemlidir.

- Yedikule’de tarihi ve kültürel devamlılık için;
- Tarihi değere sahip harap durumdaki yapılar iyileştirilmelidir. Bu yapılar “kentsel dönüşüm” adı altında yapılacaksa Sulukule, Tarlabası gibi örneklerde olduğu gibi bir anlayıştan uzak durulmalıdır.
 - Yapıların iyileştirilmesi yalnızca yapı sahiplerine bırakılmamalı, yerel yönetimlerin de çeşitli teşvikler ve hibelerle destek vermesi gereklidir.
 - İyi durumda olan tescilli yapıların devamlılığı sağlanmalıdır.
 - Bölgedeki kentsel ihtiyaçlar belirlenmeli, bu yönde tasarımlar ve planlar hazırlanmalıdır.
 - Hazırlanan yenileme projeleri, kurumlar arası koordinasyon sağlanarak bölgenin ihtiyacına uygun yapılmalıdır.
 - Bölgedeki yaşam kalitesini artırmaya yönelik planlamalar yapılmalıdır.
 - Günümüzde çoğunluğunu konut alanlarının oluşturduğu Yedikule’nin bu özelliğini

korumaya çalışmalı, aşırı ticarileşmenin önüne geçilmelidir.

- Tüm tarihi yarımada olması gerektiği üzere Yedikule’de de göçlerle oluşan sosyal açıdan ve güvenlik açısından oluşan problemlerin giderilmesine yönelik çalışmalar yapılması gereklidir.
- Bölge, barındırdığı kültür mirası yapılarla farklı bir gelir kaynağı olarak turizme de yönlendirilmeli, ancak bu yönlendirmede Küçük Ayaşofya’da yapılan hatalardan kaçınılmalıdır.
- UNESCO’nun Dünya Mirası Listesinde yer alan kara surları ve hemen önündeki bostanlıklar, bir bütün halinde, Yedikule’nin ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilmelidir. Bölge için düşünülen planlama bu yönde hazırlanmalıdır ve tarihi yarımada tampon bölgesinin sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekmektedir. ■

Tülay Çobancaoğlu, Dr. Öğr. Üyesi, MSGSÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü, tulay.cobancaoglu@msgsu.edu.tr

Selim Sani Güngör, Arş. Gör., MSGSÜ Meslek Yüksekokulu, selim.sani.gungor@msgsu.edu.tr

Notlar

1. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Ana-bilim Dalı Koruma ve Restorasyon Programı 2017-2018 öğretim yılında doktora öğrencileri olan Aykut Tüfekçi, Selim Sani Güngör, Tuğçe Özata ve Zeynep Örnek Yüzüak ile Dr. Öğr. Üyesi Tülay Çobancaoğlu başkanlığında, Yedikule bölgesinde bir analiz çalışması yapılmış, bu çalışmada toplam 14 adadaki 330 parselin yer aldığı alanda dokusal analiz, kat adetleri analizi, işlevsel analiz, tescil durumu analizi, yapıım sistemleri analizi, yapısal bozulma analizi, özgünlük durumu analizi, onarım durumu, giriş türü, pencere türü, çıkma türü, cephe özellikleri gibi analizler yapılmıştır. 2. 17.2.2018 tarihinde İstanbul 1 Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun kararıyla uygun bulunan Yedikule-Belgradkapı Arası Çevre Düzenleme ve Peyzaj Avan Projesi, İBB Meclisi’nde oy çokluğuyla kabul edilmiştir. Projenin Yedikule kara surlarının Yedikule tarafındaki kenarlık tarım atölyesinde, yükseltilmiş bahçelerde bostan üretimi imkânı sağlanacağı belirtilmiştir. Ayrıca 21.632 m²’lik bir alanın bostan (kent bahçesi) olarak korunacağı, vakfa ait 8.800 m² ile şahsa ait 1.600 m² bölümün projeden çıkarıldığı açıklanmış, proje kapsamında alanda kafe, sera ve atölyeler, pazar, ateşsiz piknik, dinlenme, oyun, basketbol antrenman alanları, bisiklet yolu, hasat lokantası, şifalı ve çiçekli bitkiler bölümlerinin yer alacağı belirtilmiştir. Seralarda, sebze üretim atölyesi, arıcılık, kompost, bahçe yapıları, geri dönüşüm ve ahşap ürün atölyelerinin tasarlandığı, bostan ve üretim faaliyetleri için pazaryeri ve festival alanı bulunacağı, engelli kullanıcılar için de pazar alanı meydanında konuşlandırılacak tarım atölyesinde, yükseltilmiş bahçelerde bostan üretimi imkânı sağlanacağı belirtilmiştir. Kütüphane ve derslikler, tohum bankası, eğitim, seminer ve toplantılar için çok amaçlı bir salon ve satış birimleri yapılacağı bildirilmiştir (<https://www.ibb.istanbul/News/Detail/34513>). Tülay Çobancaoğlu, Dr. Öğr. Üyesi, MSGSÜ Mimarlık Fak. Mimarlık Böl., tulay.cobancaoglu@msgsu.edu.tr Selim Sani Güngör, Arş. Gör., MSGSÜ Meslek Yüksekokulu Mimari Restorasyon Programı, selim.sani.gungor@msgsu.edu.tr

Kaynaklar

- Çelik, Z. (1996), *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Çetin, N. İ. (2011), “Sürdürülebilir Kentsel Yenilemenin Değerlendirilmesi: İstanbul Yedikule Mahallesi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi
- Çobancaoğlu, T., K. Güler, G. Okyay (2015), “Küçük Ayaşofya Mahallesi Geleneksel Ahşap Konut Mimarisinin Dönüşümü ve Koruma Açısından Değerlendirilmesi”, *Tasarım+Kuram*, S. 19 (Mayıs 2015)
- Gülersoy, Z., A. Tezer, R. Yiğiter, T. K. Koramaz, Z. Günay (2008), *İstanbul Project: İstanbul Historic Peninsula Conservation Study Volume 3-Süleymaniye*, UNESCO-World Heritage Center, İstanbul Technical University Faculty of Architecture, ITU Environmental Planning and Research Center
- Gülersoy, Z., İ. Ayrancı (2007), *Koruma Alanlarında Yönetim Planı Uygulamaları ve Tarihi Yarımada Örneği*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı, Ekim 2011.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü 2003,Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) 1/5.000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planı Raporu, c. I-II
- Kos, K. (1995), *İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi*, KB Yayınları, Ankara
- Kuban, D. (1996), *İstanbul Bir Kent Tarihi: Bizantion, Konstantinapolis, İstanbul*, Tarih Vakfı, İstanbul
- Kuban, D. (2001), *Türkiye’de Kentsel Koruma, Kent Tarihleri ve Koruma Yöntemleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Perinçek, D. (2010), “Yenikapı Kazı Alanının Son 8000 Yıllık Jeoarkeolojisi ve Doğal Afetlerin Jeolojik İzleri (İstanbul-Türkiye)”, *MTA Dergisi*, S. 141, s. 73-95
- Sevil, H. (1991), “Yedikule-Yenikapı Bölgesi Rekreatyon Alanlarının Değerlendirilmesi”, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü
- Turgut, S., P. Özden (2005), “Sürdürülebilir ve Turizm Eksenli Bir Kentsel Dönüşüm Hedefine Doğru: Eminönü Tarihi Kent Merkezi”, *Planlama Dergisi*, S. 31 (Ocak)
- Yılmaz, H. F. (1994), “Yedikule Hisarı ve Zindanı”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c. VII, Tarih Vakfı, s. 461c
- İnternet Kaynakları:
- URL 1: <http://www.marmaray.gov.tr/icerik/marmaray/Tarih%C3%A7esi/1>
- URL 2: <http://www.rayhaber.com/2012/07/marmaray-haritasi/>
- URL 3: <http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr/TR,165066/tarihce.html>
- URL 4: <http://www.envanter.gov.tr/>

Evaluation of Urban Risks in Historical Peninsula on Yedikule Examination

Yedikule Mahallesi, located in Fatih district of Istanbul, is a place where historical and cultural values as well as different ethnic groups are kept together and social structure is at the forefront in the Historical Peninsula. In accordance with the Law No. 5747 dated 2009, it was formed by combining İmrahor Quarter and Hacı Evhaddin Quarter. Within the Historical Peninsula of Istanbul, the region, which has different values at different periods, recently faced the risk of losing its historical identity due to the influence of urban renewal. In this study, Yedikule’s short history and the urban changes that it had until the day-to-day arrival were researched and detailed analyzes were made in a region consisting of 14 blocks and the risks that the region might encounter in this information light were tried to be determined.

Mimarlık ve Tasarım Eğitime Girişte Bina Bilgisi Dersi DGSA 1969 Eğitim Reformu Çerçevesinde Bina Bilgisi Programında Reform Çalışmaları

Ufuk Doğrusöz

Mimarlık eğitimine giriş yıllarının pedagojik kurgusu, genel eğitimden gelen öğrenci gruplarının her açıdan özel ve özgün bir eğitim türü olan mimarlık disiplinine katılımları ve 4 yıla indirgenmiş mimarlık eğitiminde olabildiğince yetkin olarak diploma alacak bir eğitim sürecine geçişi hazırlaması açısından olağanüstü önem taşımaktadır.

Bu önemine karşın günümüz Türkiye’inde mimarlık programlarının denetlenemeyen sayısal artışı nitelik/nicelik denklemini bozmuş ve ülkede eğitim programlarının içerikleri birçok mimarlık programında ikincil duruma düşmüştür. Bununla beraber programların içeriklerini, öğretmen öğrenci katsayılarını, fizik koşulları, öğretmen kalifikasyonlarını, derslerin didaktik kurgularını, pedagojik amaç, araç ve olanaklarını tartışmak ne bir lükstür, ne de bu durum bir kaderdir.

Mimarlığa giriş yıllarının müfredat programlarının içeriklerinin tartışılması, kimi disiplinlerin geleneksel yapılarıyla uygulamaya yansıyan durumlarının tartışılmasını her zamankinden daha yakıcı ve gerekli kılmaktadır. Bunun bir nedeni ise 4 yıllık eğitimde ders ‘ekonomilerinin’ ilk yıllar programlarından yapılan kesintiler ve kestirmelerle gerçekleştirilmiş olmasıdır.

Buna karşın yalnızca bu aşama dersleri ve içeriği değil genelde eğitim programları yeterince tartışılmamaktadır. Bu açıdan bakıldığında, bir ‘tasarıma’ hazırlama ve giriş dersi olarak tasarlanmış ‘bina bilgisi’ genel ismiyle bilinege-len disiplini, çağdaş uygulamaları çerçevesinde sorgulamak kaçınılmaz bir sorumluluktur. Ancak tartışılmak bir yana birçok program, tasarımı, eğitimini bilimsel veriler ve eğitsel tartışmalar yerine sezgisel, ezoterik bir yaklaşımla açıklayıp, ders ve atölyeleri de aynı tür bir anlayışla düzenlemektedir. Proje atölyelerini saran mistik eğitsel “sır” perdesi eğitimin tümüne bulaşmış gibidir. Ancak mimarlık öğretmenlerinin unutmaması gereken bir önemli nokta vardır. Her ne kadar mimari tasarım ve genelde mimarlık karmaşık bir epistemik yapıdan oluşmakta, yani hem teknik, hem bilim, hem sanat, hem sosyoloji ile “oluşuyor” ise de, ‘tasarım eğitimi’, ‘proje’ ile türdeş bir epistemik yapıda değildir ve ona indirgenmemelidir.

Karmaşık bir disiplinin eğitimi, bilim felsefesi Lakatos’un metaforuyla, “ampirik dünyanın mahkemesinde yargılanır” ve o da “bilimsel bilgi” ve “sağlam gerekçeler” talep eder. Sağlam araştırma ve geliştirme programları gerektirir.

Tasarıma giriş eğitimi öğretisi olarak adı ister ‘bina bilgisi’, ister ‘mimarlığa giriş’, tasarım bilgi/becerisinin edinilmesine giriş ve temellerinin edinilmesine yönelik ilk adımlar aşaması, mimarlık eğitim programlarının en önemli merkezi sorundur.

Makalenin Sorunsalı: DGSA 1969 Reformunda Bina Bilgisi Disiplininde Dönüşüm Arayışları

Yukarıdaki genel değerlendirmeler ışığında ve bu konuda yapılması gerekenlere bir örnek olması amacıyla, bu makalede üzerinden 50 yıla yakın bir zaman geçmiş olsa da, kurulu ve sağlam bir zeminde eğitim veren bir kurum olan Devlet Güzel Sanatlar Akademisinin (şimdiki MSGSÜ) tümünde ve özelde Mimarlık bölümünde¹ 1968-69 yıllarında devrimci bir müfredat değişikliğine gidilmesine hazırlık sürecinin konuyla ilgili boyutuna değinilecektir. Sunulan

Muammer Onat ve Arif Hikmet Holtay, öğrencilerle Gezi Parkında “proje tashihi”nde, 60’lı yılların başı (© MSGSÜ Fotoğraf Atölyesi Arşivi).



araştırma ve onu destekleyen belgeler, yepyeni bir eğitim felsefesinin okulun tüm programlarını da etkileyeceği bir dönüşüm amacıyla kapsamlı bir çalışmaya girişildiği yıllarda, ‘tasarıma giriş’ ve ‘bina bilgisi’ dersinin ne ve nasıl olması gerektiğine yönelik “gerekçeli” bir sorgulamayı amaçlamaktadır.

Araştırmanın ampirik veri tabanı, Bina Bilgisi Kürsüsünün orta direklerinden Prof. Muammer Onat’ın 1969-1971 arasında çok aktif olarak katıldığı DGSA bina bilgisi müfredat çalışmaları sırasında biriktirdiği yazışmalar, bireysel notlar, diğer kürsü yazıları ve kendi düşüncelerini eklediği notlardan oluşmaktadır.

İncelediğimiz, Muammer Onat’ın derleyip oluşturduğu ve sakladığı bu önemli bellek dosyası, hocanın belgeleme, düşünceleri yazıya dökmede ne denli ısrarcı olduğunu kanıtlamaktadır. Bu ve benzeri dosya ve yazılar, mimarlık eğitiminde sık rastlanan bir durum olan, ders içeriklerinin “yazıya dökülmez” sözel ve örfi “şeyler” olduğunun sıkça duyulduğu tartışmaların, tasarıma ve tasarım eğitime dair sezgisel yaklaşımların egemenliğinin, tersini kanıtlamaktadır. Geleneğin yazmaktan ve tartışmaktan kaçmak değil tersine her konunun yazılı olarak ortak tartışmaya açılabilmesinin en somut belgesidir.

Bu belge dosyası 1969 yılında tasarlanan ve ilk kez dosyadaki öngörülen programdan daha da ileri ve yenilikçi bir içerikle, 1970-71 ders yılında uygulamaya konulan bina bilgisi dersinin ilk yılına “mekân düzenlemesi” isminin verilmesine kadar ileri bir “devrimci” ruhla hazırlanan ve bu amaçla tüm kürsünün (Başkan Asım Mutlu ve Başkan Muhlis Türkmen’in de desteğiyle) katıldığı, ancak başrolünü Muammer Onat’ın oynadığı bir çalışmanın kanıtıdır. Burada sunulan içerik ve didaktik ilkeler, tasarım eğitimi konusunun en merkezi boyutu olduğunu söylediğimiz “mimarlık eğitimine giriş aşaması” konusundaki güncel tartışmalara da ışık tutabilecek kadar günceldir.

Bina Bilgisi Reform Çalışmalarının Genel Bağlamı: DGSA’da 1969 Genel Eğitim Reformu

Hatırlatmak gerekirse, *Mimar.ist* dergisinde 2011 yılında yayınlanan bir makalemizde (Doğrusöz, 2011b), Akademide bir dönüm noktası olan 1966-69 yıllarında oluşan okul içi eğitim ve okul dışı yasal çerçeve dinamiğine 68 öğrenci hareketlerinin kattığı ivme ile, önce yasal ve yönetsel sonra da çok kapsamlı bir eğitim reformunun ve yeniden yapılanmanın oluştuğunu

incelemiştik. Söz konusu araştırmanın ilk bölümünde Akademinin kuruluşundan bu yana süregelen ancak 60’lı yıllarda iyice belirginleşen Akademik statü belirsizliklerinin büyük ölçüde kaldırıldığı bir yasal yapılanmaya ancak bu yıllarda kavuştuğunu incelemiştik. Yeni eğitim kurgusunun 1970 yılı ders programında uygulamaya konulmasına kadar geçen süreçte hem eğitimin genel felsefesini nelerin belirlediğini, hem de bu anlayışın bir önceki döneme oranla eğitim programında ne tür köklü yenilikler içerdiğini Mimarlık Bölümü programından kalkarak incelemeye başlamıştık.

Bu belirlemelerin ışığında YÖK yasasıyla mimarlık eğitimlerine köklü bir dönüşüm ve 5 yıldan 4 yıla iniş dayatılmadan önce, 1970-80 on yılında İstanbul DGSA’daki eğitimdeki bu “devrimci” dönüşümün ilk 5 yıllık uygulamalarında her yıl belli kazanımların yitirildiği, on yılın sonlarında gerek temel ilkelerin gerekse yeni programların birçoğunun geriye doğru evrildiği ya da kurucu “ilkelere” yabancılaştığından söz etmiştik.

Ayrıca bu makalede eğitim reformunun en temel ögesi olan temel eğitim / temel tasar (*basic design*) diye adlandırılan bölümü irdelenmişti. Ancak reformun mimarlık bölümünü ilgilendiren boyutunun yalnızca temel tasar dersine indirgemenin sürece katılan ve emek veren ve önemli değişimlere yol açan diğer disiplinlerdeki yansımalarından söz etmemenin emeği geçenlere haksızlık olacağını düşünerek (bilgilerimizin sınırladığı ölçüde) diğer iki disipline de yaymaya çalıştık. Reform konusunun Mimarlık Bölümünü konu alan diğer iki araştırma ayağı böylelikle oluştu. Bunlardan birisi elimizdeki bina bilgisi reformu, bir diğeri ise üzerinde çalışmayı sürdürdüğümüz ve özgünlük açısından diğerlerini aratmayan, Bülent Özer’in mesleki temel eğitim dersidir. Bu konuda çalışmamızın üçüncü ayağını, bu reform programının yenilik arayışının en çok somutlaştığı Bülent Özer’in ‘tasarladığı’ ve ‘temel tasar’ eğitiminin Mimarlık Bölümündeki tamamlayıcısı olduğu varsayılabilir ve hâlâ müfredatta olan “mesleki temel eğitim” uygulamalı dersi olacaktır.

Bina Bilgisi Reform Çalışmaları (1968-70)

Makale konumuz olan bina bilgisi dersi, 1930’larda Ernst Egli’nin Türkiye’ye gelişiyle başlatılan eğitim reformunda biçimlenen, Almanca konuşan İsviçre ve Alman işlevselcilik geleneğinden oluşan “*Bauentwurfslern*”² adlı dersinin (isim olarak tam anlamıyla karşılığı

olmasa da) “bina bilgisi” adıyla kurulan disiplinin çerçevesinde oluşmuştur. 1970 bina bilgisi reformu, bu ilk reformdan 40 yıl sonra yapılan en kapsamlı güncelleme arayışıdır.

Bina bilgisi yeni müfredat taslaklarının oluşumunu belgeleyen dosyanın çözümlemesi, içerik ve veriliş koşullarına dair önerilerin biçimlenmesine ve en sonunda 1970 ders programında ilk yıl “mekân düzenlemesi” ikinci yıl da ise “bina bilgisi” adıyla uygulanacak dersin eğitsel felsefesi amaç ve araçlarına yönelik arayışların göstergesi olacaktır.

Araştırmaya Temel Olan Ampirik Veriler

Çözümlemeye temel olan veriler, bina bilgisi arşivlerinde bulunan ve Muammer Onat tarafından derlenip dosyalanan, hiç yayımlanmamış, bir bölümü el yazması notlardan, bir bölümü de daktiloya çekilmiş, kürsü içi taslak yazılar ve veya yönetime iletilmek üzere yazılmış taslaklardan ve resmi belge olduğu varsayılan bazı daktiloya çekilmiş belgelerden oluşmuş bir klasörde toplanmışlardır.

Bu küçük klasör 19 sayfadır. Bir bölümünü Muammer Onat’ın el yazısı ile aldığı notlar, bir kısmı daha sonra daktilo ile temize çekilmiş kimi anonim kimi “kürsü başkanı” imzalı belgeden oluşmaktadır. Bunların bir bölümü Onat’ın kişisel arayışlarıdır. Tam anlamıyla müfredat yazımlarına ve ders taslaklarına yansımaya da, bu “reform” arayışının ve “taslakların” en değerli bölümlerini oluşturmaktadır.

Bu makale kapsamının sınırları ölçüsünde, “tape”lerinden bazı örnekler ve el yazısı belgelerin küçük bir bölümünün faksimilesini de yayımladığımız bu dosyanın, genellikle üzerinde tarih bulunan belgelere dayanarak 1969 ve 1970’te oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Ancak Muammer Onat’ın diğer el yazısı notlarında ve bu dosyadaki belgelerin üzerindeki düzeltmelerden tarihsiz olanlar, büyük olasılıkla, Utarit İzgi’nin reforma başlangıç olan sunumundan (1966/67) sonra 1968 yılından itibaren kaleme alınmış ve bu şekilde reformun en geniş haliyle uygulamaya konulduğu 1970-71 ders yılında artık sabitlenmiş durumdadır. Muammer Onat’ın vefatından sonra bürosunda yapılan taramada gördüğümüz ancak daha sonra erişemediğimiz bir A5 kareli not defterine aldığı ve ana sorunsalı insan ölçeği nedir ve eğitsel karşılığı ne olur sorusuna yönelik aldığı notların çok önemli olduğunu bu belgeler ortaya çıkarmaktadır. Zira görüleceği gibi, “insan ve ölçeği” ve “ölçü” kavramları Onat didaktiğinin temel unsurlarıdır.

İncelenen Dosyanın İçeriği ve Bölümleri

Dosya kimi bir tek sayfa, kimi 5-6 sayfadan oluşan ve bu şekilde gruplanan ve Muammer Onat tarafından sıralanarak arşivlendiği anlaşılan ve bir bölümü aynı içeriğin türevleri olan 7 “belge”den oluşmakta. Aşağıda belge numarası ile sıraladığımız klasör içeriği aslında numaralanmamıştır; okunma kolaylığı açısından klasördeki dizilme sırasına göre tarafımızdan verilmiştir.

1. Tek sayfa “Mimariye Giriş Dersi Müfredat Programı” başlıklı daktilo edilmiş belge.
2. Tek sayfa “Kürsü Başkanı Mimar Asım Mutlu” imzalı “Bina Bilgisi” başlıklı ve dersin amacı ve içeriğini sıralayan 2/1969 tarihli daktilo edilmiş belge.
3. Muammer Onat’ın el yazısı ile not aldığı “Bina bilgisi: tanımlaması” diye başlayan tek sayfalık not.
4. “Kürsü Başkanı Prof. Muhlis Türkmen” imzalı, daktilo edilmiş üç sayfadan oluşan ve M. Onat’ın üstünde el yazısı ile düzeltmeler yaptığı “Bina Bilgisi Kürsüsü Müfredat Programı Başlıklı” belge.
5. Tek sayfalık daktilo edilmiş “Bina Bilgisi. I. Devre. Haftada 6 saat” başlıklı belge
6. “Bina Bilgisi I. Yıl Müfredat Programı Taslağı” başlıklı 5 sayfalık belge.
7. Muammer Onat’ın el yazısı ile yazdığı ve üstüne notlar aldığı ve bir bütün olduğu gözlemlenen, ancak içerik olarak daktilo edilmiş belgelerde bulunan düşünceleri içeren, çalışma belleği niteliğindeki 6 sayfalık bölüm.

Muammer Onat’ın el yazısıyla aldığı notlar, Bina Bilgisi Kürsüsünde en heyecanlı arayışların ondan geldiğini göstermektedir. Bu dosyanın da diğer dosyalar gibi özenle derlenip saklanması da bu heyecanın bir parçasıdır diye düşünülebilir. Belgelerde, o güne değin uygulanan müfredatı oluşturan ve reform sırasında aktif olan kürsünün köşe taşı hocaları, Asım Mutlu ve Muhlis Türkmen’in aynı yöndeki fikir açıklıkları her şeyi olanaklı kılar gibi gözüküyor. Başka bir deyişle, bu dosyadan yapılacak bir çıkarımla bina bilgisi ve Akademinin “kadim” hocalarının reform karşıtı olarak konumlanmadıklarını da gözlemleyebiliyoruz. Her ne kadar Muhlis Türkmen Bina Bilgisi Kürsüsünden ayrı yeni bir kürsü kurarak ekipten 70’li yılların başında ayrılacak ise de bu pedagojik bir uyumsuzluk sonucu değil, daha çok tamamlayıcı bir program oluşturma amacına yönelik olarak okunabilecektir. Aynı tür ayrışmaların ve parçalanmaların başka kürsülerde de oluştuğunu yine bu dönemin bir özelliği olarak saptayabiliriz.



1980 yılı başları MSÜ Mimarlık Fakültesi kadrosu: (Ortada merkezde soldan sağa) Sedat Hakkı Eldem, Muhteşem Giray, Asım Mutlu, (ön sıra sağdan sola) Nursel Onat, Muammer Onat, (sol baştan sağa) Muhlis Türkmen, Mehmet Ali Handan, Orhan Şahinler (© MSGSÜ Fotoğraf Atölyesi Arşivi).

İçerik ve Ana Fikirler: Dersin Amaçları ve Adının Sorgulanması

Dosyanın biçimini sunduktan sonra çok derine inmeden dosyanın içeriğine dair birkaç noktada yoğunlaşan bir çözümleme yapılmaya kalkıldı-ğında, üç başlık öne çıkmaktadır.

Bunlardan birincisi derse verilecek isim üzerine yapılan denemelerdir. Büyük bir olasılıkla dersin başlığının hem içeriğini, hem amaç ve araçlarını, hem de kendi kimliğini ayırt edici özelliklerinin neye dair olup neyi dışladığını belirtecek kadar açık ve seçik olması en çok istenen idealize edilmiş bir özelliktir. “Bina bilgisi” kavramı bu özellikleri yansıtmakta yetersiz kalmaktadır. Elli yıl önce olduğu gibi bugün de bu isim, kavram ve içeriğin anlatımı açısından sorgulanmaktadır. Reform çalışmaları sırasında bu konuda bir çok deneme yapıldığını gözlemliyoruz. Tam olarak ve kesin bir açıklıkla yazılmasa da bina bilgisi, bir bilgi kataloğu dersi olmanın ötesinde ve onu aşan amaçlarıyla, projeye hazırlama, bilgilerin projeye giden yolun öğrenilmesi, yöntem ve yordamların edinilmesi, mekân kurgulama ilkelerinin uygulamalı olarak öğrenilmesini amaçlayan bir disiplindir.

Dersin Adı Üzerine Çeşitlemeler

Geleneksel bina bilgisi dersi, kürsünün ‘Bina Bilgisi Kürsüsü’ olarak kalması temelinde, belgelerde bir kaç değişik adlandırmayla yer almakta:

1 sayfa numaralı belgede ders, “Mimariye Giriş Dersi Müfredat Programı” terimiyle adlandırılmaktadır. Burada dikkati çeken özellik, dersin bir genel mimariye giriş dersi olduğunun, yani merkezi konumunun altının çizilmesidir.

Başka bir belgede (4 No’lu) ders için “Bina Bilgisi Kürsüsü Müfredat Programı” genel ismi kullanılmaktadır: Birinci belgeden daha geri bir konum sergilenerek, kürsünün adı ile verdiği ders adı özdeşleştirilmektedir.

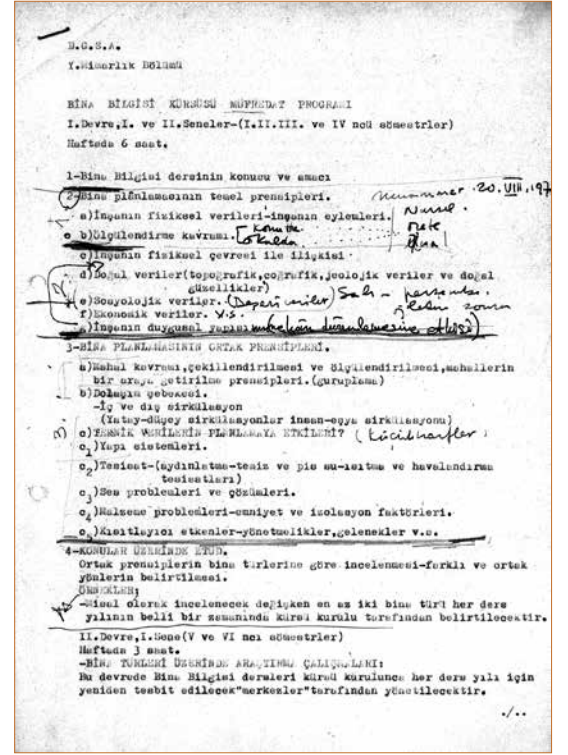
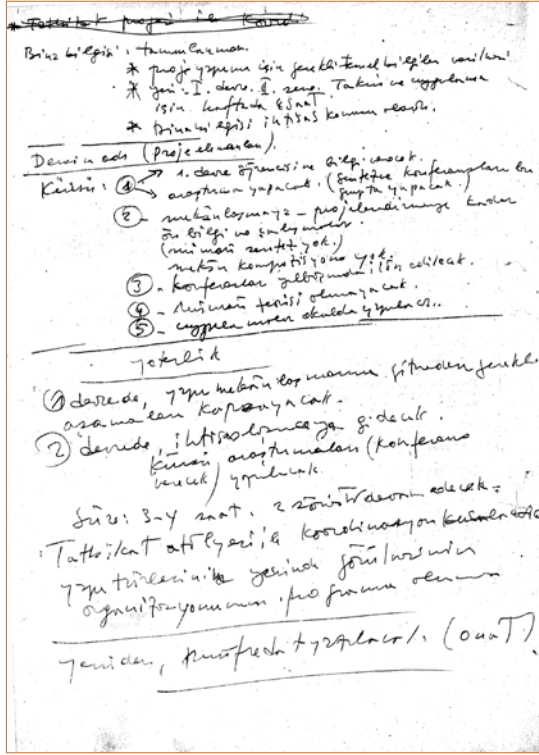
Birçok yerde ise “Bina Bilgisi dersinin konusu ve amacı”, “Bina Bilgisi, I. Yıl müfredat programı Taslağı” ifadeleri kullanılmaktadır.

Geleneksel olarak “bina bilgisi” olarak adlandırılan dersin amaçları ve bu amaçlarını en uygun olarak betimleyecek bir ders adıyla anılması bina bilgisinin belli ki tüm zamanların en altından kalkılamaz sorunu olagelmıştır. Almanca *Bau-entwurfslhre*’yi tam olarak anlatmasa da bir ‘en kötünün iyisi’ olarak seçilen “bina bilgisi” isim/kavramı, iki kutup amaç arasında asılı gibi durmaktadır. ‘Bina bilgisi’³ bir yandan tasarıma ve mimari tasarıma giriş amacının, yani tasarım yordamları öğretiminin, diğer yandan bu amaçla gerekli tüm bilgi ve beceri türlerinin edinilmesi yönündeki pedagojik amaçların örtük ismidir.

Birbirini diyalojik olarak besleyen bu bilgi ve bilginin uygulaması yani tasarım ‘becerisi’nin edinilmesi ve öğretilmesi ‘dersi’, Egli reformundan sonra 40 yıl boyunca tutarlı bir çizgide evrilerek sürdürülmüş ve eğitimdeki yeri 70’lere gelinceye dek sorgulanmamıştır. İşlevselci Orta Avrupa bina bilgisi öğretisi (*Lehre*), belli ölçülerde, Akademinin genlerindeki geleneksel Fransız *Beaux-Arts* usta-çırak ilişkisi ile harmanlanıp, bina bilgisi dersi ile proje atölyelerinin de *facto* tamamlayıcılığı ile bir dengeye kavuşmuştu.

Dersin Genel Programdaki Konum ve Süresi

Yukarıda söylendiği gibi dosyadaki belgelerde, reformun hazırlandığı zaman diliminde, kürsü başkanı olarak Asım Mutlu ve Muhlis Türkmen imzaları görülmektedir ve genel bir nitelik olarak ders programı yüksek mimarlık programının 5 yıllık süre olmasından dolayı 2 tam yılı kapsamakta ve 4 yarı yıldan oluşmaktadır. Belgelerde bunun sorgulanmadığı saptanmasına karşın, reformun ana mantığına uygun olarak ilk yıl programının değişik isim önerileriyle düzenlendiği görülmektedir.⁴



Buna karşın dersin haftalık programındaki süresi birçok belgede farklılık göstermektedir. Dersin genel müfredattaki ağırlığı, konumu ve süresini tanımlayan birim 'devre' kavramıdır. Genel eğitim programında ilk iki yıllık süre I. devre olarak nitelenmektedir. Buna karşın 'devre' sözcüğü her yerde eşanlamli değildir. Bu taslaklarda yarıyıl sönestr, yıllar birinci, ikinci yıl olarak adlandırılrsa da ders yarıyıl temelinde kurgulanmıştır.

Yine taslaklarda en dikkat çekici yan ise (büyük olasılıkla reformdan yansıyan genel programda, derslerin özgül ağırlıkları daha tam olarak saptanmadığından) haftalık ders programında dersin süresinin 3 ila 8 saat arasında oldukça önemli farklılıklar göstermesidir.

Dersin Amacının Betimlenmesine Yönelik Arayışlar

Dersin amacı daktiloya çekilmiş ve büyük olasılıkla yönetime iletilmiş belgelerde kısa cümlelerle belirtilmektedir. Bu nedenle, bu kısa ve değişken betimlemelerden yeterli bilgi edinilemediğinden derslerin içeriğine yönelik sıralamalar, dersin didaktik mimarisinin çözümlemesi daha da önem kazanmaktadır.

Dersin amaçları dosyayı oluşturan belgelerden dördünde değişik anlatımlarla sunulmaktadır. Bu farklılıklar her ne kadar küçük farklar ise de anlamlıdır.

1. "Mimariye giriş dersi müfredat programı", bina bilgisi dersine mimariye giriş amacının net bir biçimde verildiği bir anlatımı olmasından dolayı bu kavramın programı tasarlayanlarca öngörüldüğünü göstermektedir

2. "Bina Bilgisi, Dersin amacı, binayı, fonksiyonunun en olumlu şekilde yerine getirecek nitelikte, projelamak metodunu öğretmektir." (2 No'lu belge Kürsü Başkanı Mimar Asım Mutlu imzalı belge.)

3. Muammer Onat ise kendi düşüncelerini netleştirmek için yazılmış olduğu varsayılabilir bir sayfalık el yazısı ile notta (3 No'lu belge),

"Bina bilgisi: tanımlanması

- proje yapımı için gerekli temel bilgiler verilmesi
 - yeni I. devre, II. sene taktir ve uygulama için haftada 8 saat
 - bina bilgisi ihtisas konusu olacak
- Dersin adı (Proje elemanları)" ifadeleri ile dersin genel amaçlarına ayrı ve güçlü bir vurgu yapmaktadır.

6 No'lu belge olan "Bina Bilgisi I. Yıl Müfredat Programı Taslağı" adlı yazıda amaçlar şöyle tanımlanmaktadır:

"Bu yılda müfredat programının ana teması insan-çevre ilişkisinde düzenleyici ve ölçülendirici etkenlerin araştırılması olacaktır.

Bu amaç anlatım, uygulama ve önceden hazırlanmış başarılı öğrenci çalışmalarından örnekleri çoğaltarak dağıtmak yollarıyla gerçekleştirilecektir.

Konunun esas bölümleri

- 1-) İNSANDAN hareketle, ÖLÇÜLENDİRME KAVRAMINA varış.
- 2-) İnsanın FİZİKSEL YAPISININ ölçülendirme-deki rolü.
- 3-) Eşya ölçülendirmesi, hareket-sirkülasyon fikri
- 4-) PLANLAMADA insan ölçüsü kavramı."

BİNA BİLGİSİ I. YIL MÜFREDAT PROGRAMI TASLARI

Bu yılda müfredat programının ana tema si insan-çevre ilişkisi içinde düzenleyici ve ölçülendirici etkenlerin araştırılması olacaktır.

Bu amaç anlatım, uygulama ve önceden hazırlanmış başarıları öğrenci çalışmalarından örnekleri çoğaltarak dağıtmak yollarıyla gerçekleştirilecektir.

Konunun esas bölümleri:

- 1-) İNSAN dan hareketle, ÖLÇÜLENDİRME KAVRAMI na varış.
- 2-) İnsanın FİZİKSEL YAPISI sının ölçülendirmedeki rolü.
- 3-) Eya ölçülendirilmesi, hareket-sicilasyon fikri
- 4-) PLANLAMA da insan ölçüsel kavramı

Yukarıdaki bölümlerin açılımı

- 1.a-) İnsanın eylemleri
İnsan eylemlerinin değişmez ve açık tarifleri-bunların gruplandırılması
"barınma-çalışma-ulaşım, dinlenme-eglenme, ruh ve beden gelişimi-spor, oyun" vs.
Bu gruplamanın kaynağı, nedenleri. OIAM
- 1.b-) İnsan yapısının anatomik-fiziksel görünüşü, kas kuvveti eklem bölümleri, vücut direnci, fiziksel ihtiyaçlara bunlardan doğan hareketlerin yukarıdaki verilerin ölçüle ri içinde kalmak zorunda olmaları
misaller (bir adım ölçü/su-köşer adım ölçüsü) gibi..
Oturma halinde -dinlenme-çalışma-otomobilde-kayıkta Spor yapma(100m. koşma, yüksek atlama vs. özel durumlarda fiziksel verilerin normal ölçülerin dışına doğru zorlan-ması)
Duyusal ve psikolojik veriler (Görme:engerek, en usak, ışık durumu - soğuk sıcak üşme terleme olayı - mislik, gürültü vs. misaller)
- 1.c-) Yukarıda sayılan fiziksel verilerin insan-çevre ilişkisi içinde ölçü birimi olarak değişmez niteliğinin anlatılma sı, ayak, arşın, kulaç, parmak gibi ölçü birimlerinin kayna-

Son olarak da dikkat çekilmesi gereken, 1970 yılı ağustos ayına kadar hiç adı konulmamış olan ve eylül ayından başlayacak birinci sınıf derslerine "bina bilgisi" yerine "mekân düzenlemesi" etike-tinin verilmesinin arkasındaki dinamiklerdir. "Mekân düzenlemesi" ismi, ilk defa 1970-73 arasında şimdi bina bilgisi 1 ve 2. dönem ders içeriğine karşılık gelen ders için kullanılmıştır. Ancak bu isim ve kavramın, çözümlemesi yapılan belgelerde daha önce ders adı olarak tanımlanmamış olduğu saptanır. Buna karşılık 'mekân' ve 'düzenlemesi', mekân, mekânlaşma, açık mekân kavramları Onat'ın notlarında sıkça tekrarlanmaktadır. Köklü olarak reforme edilen ilk yıl bina bilgisi dersinin içerik dönüşümünü vurgulamak için 1970-71 ders yılı başında kullanılmasına karar verilmiş olması olasıdır. Yine 5 No'lu belge-de "*mekân düzenlemesine etki*"den söz edilmesi, daha önce sıkça kullanılan "planlama" kavramına karşı "mekân düzenlemesi" kavramının öne çıkartılmasına bağlanabilir. M. Onat 'planlama' kavramının sınırlayıcı ve teknik çağrışımlı boyu-tuna karşın, dersin amaçlarını genişleten bir açık uçlu, çokanlamlı (*polysemic*) 'mekân düzenleme-si' kavramına yol vermiş görünmektedir.

Dersin İlkelerinden Uygulamasına Yönelik Arayışlar

İncelen belgelerin bir bölümü, yüzeysel düz-lemde "sınırlı amaçlı", "ders programı" niteli-ğinde olsalar da, derin katmanları, köklü ilkeleri içermektedir. Bu köklü ilkeler, gerek programı "yöneten" eğitim felsefesine, gerekse de uygu-

lama koşullarına yönelik temel yaklaşımları içere-mektedir.

Bu açıdan bakıldığında gerek 7. gerekse 6. belge olarak adlandırdığımız ve Muammer Onat'ın bu dersin yenilenmiş programını çalıştı-ğı, biri daktilo edilmiş diğeri kendi düşünceleri-ni karşılaştırdığı ve oluşturmaya çalıştığı el yazılı notlar bir başka önem kazanmaktadır.

Bir çok belgede "müfredat" kapsamlı olarak açıklanırken bazı temel operatörler, meta-tema-tikler diğerlerinin önüne çıkmaktadır.

- İnsan ve mekân kurgusu ve ölçü bu progra-mın anahtar kavramları gibi gözükmektedir. M. Onat insanı merkeze yerleştirdikten sonra dersin ana etmeninin de bu olacağını, "bütün şartlarda değişmez ölçü biriminin insan olduğu (fiziksel ve ruhsal ölçüleriyle) belirlenmiş olacak..." diyerek ısrarla vurgula-maktadır.
- Ölçü kavramı da bu ana operatörün tamam-layıcı parçası olma yolunda diğer kavramlar-dan daha önemli bir yerde ve didaktik çalış-manın merkezine yerleşmektedir.

Bu iki ana operatörün dışında Onat'ın vur-gulamada biraz eksik bıraktığı, ancak belgelerin filigranında sıkça görülen bir boyut ise, dersin işleyişine dair, şimdiki deyişle, teori pratik ve düzeltme tashih arasındaki sekansiyel ilişkilere değinilmesidir. Çok net anlatılmasa da reform bu yanıyla da eski ders işleyişine yeni 'veriliş' biçimleri ekleme ve değişim önermektedir. Bir anlamda birbirini izleyen ardıcıl, artzamanlı;

- Takrir (kuram-bilgi aktarımı),
- Tatbikat (takrir konusunun uygulaması),
- Tashih (üretilen uygulamaların düzeltilmesi) üçlemesiyle oluşan eski işleyişin

Takrir ile tatbikatın ve hatta tashihin eşza-manlı yapılabileceği yeni bir düzenlemeden olu-şabileceğinin ipuçları görülmektedir.

Bunun bir varsayım olmadığı, bu araştırma-nın yazarının kişisel gözlemleri ve sonraki iki dönemin öğrencilerinden alınan bilgilerle de kanıtlandığını söylemek olanaklıysa da, bu kar-maşık yapıllı işleyişin kolayca uygulanamadığı ve sürdürülemediği bir gerçektir. Her konunun bu 'dinamik' işleyişe uygun olmadığı gerekçesiyle eski sınıf ve grup 'takririne' ve küçük grup 'tas-hihine' dönüştüğüne tanıklık edilmektedir.

Bunun dışında araştırma konularını ve bina bilgisinin tematik 'merkezler' etrafında yeniden örgütlenmesi ilkesinin de kısa süre ve kısmen uygulandığını belirtmekte yarar vardır.⁵

Ancak bu alanda da 50 yıl önce öne sürülen ilginç düşüncelerin günümüz eğitim program-

ları için de ışık tutucu nitelikte olduğunu söylemek olasıdır.

Saptamalar ve Sonuç Niyetine

Muammer Onat'ın Akademi reformu sırasında bina bilgisi için yaptığı çalışmaların yanı sıra, diğer kürsü elemanlarının katkısı ile oluşan belgeler titizlikle gruplayarak içinde sakladığı dosyalar, günümüz tasarım eğitimine ışık tutacak çok önemli ipuçları barındırmakta, bu açıdan güncelliğinden hiçbir şey yitirmeyen genel sorunlara bütüncül ve özel yaklaşımlar için önemli pistler içermektedir.

Çalışmaların ve yazılı belgelerin ana fikrini ve statüsünü içerik olarak özetlemek gerekirse, bu belgelerin öncelikle derslere dair detaylar içerdikleri görülmekteyse de, daha önemlisi, içeriğinde ders önerilerinin ötesinde eğitimcilere yönelik “tavsiyeler”in, pedagojik yaklaşımları oluşturan felsefe, ilkeler ve uygulamalar sırasında izlenecek yolların aranması ve bu konularda uygulanabilecek didaktik ilkeleri gösterme potansiyelidir. Başka bir anlatımla, bu belgeler, dersi uygulayacak olan ekibe, konuları yeniden çalışarak didaktik uyarılama yapmak için gerekli ‘işlemcileri’ sunmaktadır.

Bu gözle bakıldığında, Muammer Onat'ın notlarını, bir ‘müfredat programı’ olarak değil, bir mimarlık eğitimi ilkeleri “manzumesi”, bir

yaklaşım felsefesi arayışı olarak okumak olanaklıdır. “İnsan”, “ölçü” ve “mekân” kavramları etrafında örülen bu belgeleri, yalnız bir bina bilgisi / tasarıma giriş disiplini eğitim programı olarak değil, genel bir mimarlık eğitim felsefesi ve ilkeleri olarak okumak günümüz için de yararlı olacaktır.

Makalenin okumaya ve tartışmaya sunduğu belgeler yukarıda ele alınan boyutlarının dışında, bize mimarlık eğitiminin iki üç temel sorununa ışık tutmaktadır:

- ‘pedagojik tercihlerin’ tartışmaya açılması, sorgulanması, yenilenme ve dönüştürülme amaçlı olarak ‘yazıya dökme’ ilkesinin önemi.
- Disiplinler arası iletişimin yeniden kurulması.
- Tasarım eğitimi araştırma alanının geliştirilmesi.

Tasarım ve tasarım eğitimi, üzerine en az araştırma yapılan, en az araştırma kurumsallığının olduğu, proje ve eğitimi üzerine araştırmalar, “gerçek anlamda kuramsal”lığın sorgulanır olduğu alanlardandır. 50 yıl öteden halen güncel olan bu konuları tartışmaya açma, konuşma ve yazmaya fırsat olacak ise, bu deneme amacına ulaşmış, buna hatırasıyla ‘vesile’ olanlar ise yolumuzu aydınlatmış olacaktır. ■

Ufuk Doğrusöz, Doç. Dr., MSGSÜ Mimarlık Fakültesi Bina Bilgisi Ana Bilim Dalı

A New Inquiry for the Transformation of “Building and Design” Course During the 1969 Educational Reform
Although the reform project to restructure the educational system of department of architecture in the State Academy of Fine Arts of Istanbul, was in progress since a while, the implementation of the new instructional methods and programs took place during the period of 1969-70 following the 1968 student rise-up.
The State Academy of Fine Arts –renamed Mimar Sinan University of Fine Arts– and the Department of Architecture, was the scene of a revolutionary reforging of the educational program in 1968-69.
The paper focuses on the redefinition of the content of “introduction to the architectural design” course.
The work is based on the reading and analysis of original manuscript files –different articles, personal notes, proceedings of team meetings, official communications, as well as his own written projects– archived by Professor Muammer Onat. Onat had a key role on this process and was the first hand witness of the refoundation of the course.
The analysis of the file reveals 4 main themes: The pedagogical principles of the course, the title of the discipline, the positioning of this course and its duration in the program, as well as the conditions of organizing the course.
These documents, revolve around the concepts of “Man, Measure and Space”, reveal general principles for the training of architects. It is also possible to read M. Onat’s manuscript’s as an “approach to the philosophy” of architecture in general.

Notlar

1. Gerçekte tüm okulu ve eğitimi kapsadığı ve 1968 öğrenci ‘hareketleri’nin Türkiye’de eğitim reformlarında en kapsamlı yansımalarının ve sürekli etkilerinin olduğunu hatırlatmakta yarar vardır. Ancak ‘reform’un içerik olarak en merkezi konumuna yerleştikten ve en köklü değişimlerin büyük ölçüde mimarlık bölümünde olmasından ötürü çalışmalarımız biraz mimar-merkezli görünmektedir.
2. Bu konu hakkında incelenen belgelerdeki tartışmalara ilerdeki bölümlerde yeniden dönülecektir.
3. Birçok üniversitede o üniversitenin gelenek ve gelişmesine paralel olarak hem dersin içeriği hem verilmiş biçimi hem de idari kimliği evrilsen de ‘bina bilgisi’ etiketi yaşamını bir şekilde sürdürmektedir.
4. Burada, üniversite giriş puanı ile yetenek sınavının katkısından oluşan seçme uygulamasıyla öğrenci alınmasına karşın, ilk iki yıl programının “yetiştirici” ve “hazırlık” yılı niteliğinde (ve baraj) olmasının bir yansımaları görmekteyiz.
5. Makalenin sınırları ölçüsünde ele alamadığımız konuların içinde yer alabilecek olan bu noktanın, daha sonra yeni ve kapsamlı bir araştırma konusu olarak ele alınması yararlı olacaktır.

Kaynakça

- Doğrusöz, Ufuk (2011a), “ ‘Work in Progress’: Muammer Onat Mimarlık Eğitim Sisteminin Felsefe, İlke, Teknik ve Yöntemlerine Genel Bir Bakış”, *Tasarım+Kuram* (Muammer Onat Özel Sayısı), c. 7 (Ekim), s. 15-40
- Doğrusöz, Ufuk (2011b) “Güzel Sanatlar Akademisinde 1968-70 Genel Eğitim Reformu –‘Temel Tasar’ Eğitiminin Bu Reformdaki Yeri, Uygulamaya Konulması ve Reform Sonrası Yıllar, Düşünceler, Sorular ve Yanıt Varsayımları–”, *Mimar.ist*, 2011/4, Sayı 42, s. 94-105

Kent Düşleri Atölyeleri XIII: Mekân ve Bellek

Öncül Kırilangıç

Bu yıl 13. düzenlenen Kent Düşleri Atölyeleri, “Mekân ve Bellek” teması ile 9 Temmuz - 3 Ağustos tarihleri arasında Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi Karaköy, Bakırköy ve Kadıköy binalarında 150 öğrenci ve 80 yürütücünün katılımıyla gerçekleştirildi. Yedi ayrı atölye grubuna ayrılan öğrenciler Haliç, Karaköy, Bakırköy, Adalar gibi İstanbul’un farklı bölgelerinde akademiden, meslek pratiği içerisinden ve Mimarlar Odası bünyesinden gönüllü yürütücüler eşliğinde mekân ve bellek ilişkisi üzerine düşündüler ve düşlediler.

Dört hafta süren atölyeler boyunca çok sayıda ortak seminerler ve ortak atölyeler düzenlendi. “AKM ve Narmanlı Hanı Üzerinden Güncel Kentsel Bellek ve Ortak Değer Tartışmaları”, “Mekân ve Bellek İlişkisinin Açık Alan Heykelinde Yorumlanması”, “Hafıza Mekânlarına İdeoloji, Mekân ve Bellek İlişkisi Üzerinden Bakmak” gibi başlıklar ile gerçekleştirilen ortak seminerler aracılığıyla öğrencilerin temaya ilişkin kavramsal çerçeve ve geliştirmelerine katkıda bulunuldu. Her hafta düzenlenen ve “Beden”, “Heykel”, “Fotoğraf”, “Eskiz”, “Grafiti”, “Karikatür”, “Strüktür” gibi başlıklarla kurgulanan ortak atölyelerde ise hem öğrencilerin atölye kapsamında sürdürdükleri çalışmalarını destekleyecek hem de farklı disiplin alanlarından katkılarla kişisel ve mesleki gelişmelerine faydalı olabilecek üretimler gerçekleştirildi.

Bir aylık atölye çalışmasının sonunda öğrenciler, çalışma alanlarında mekân ve bellek ilişkisi

üzerinden kurdukları düşlerini grup yürütücülerinin ve ortak seminer-atölyelerin de katkısıyla farklı araçlar ve sunum teknikleri kullanarak projelere, maketlere, videolara, kent mobilyalarına ve hatta masal kitabına dönüştürdüler.

Kent Düşleri Atölyeleri Aracılığıyla Kısa Bir Değerlendirme

Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi 2005 yılından beri düzenlediği Kent Düşleri Atölyeleri aracılığı ile mimarlık öğrencilerini meslek odası ve meslek politikaları ile tanıştırmak yanı sıra disiplinler arası çalışma yaklaşımı sayesinde öğrencilerin kente ve mimarlığa ilişkin farklı bilgiler, görüşler ve deneyimler ile karşılaşmalarını sağlıyor. Kent Düşleri Atölyelerinde akademik bilgi ile meslek pratiği ve etiği üzerine tartışmalar bir araya getirilerek öğrencilerin kente ve mimarlığa dair eleştirel bir bakış geliştirmeleri hedefleniyor.

Kent Düşleri Atölyelerinin başlangıcından bugüne, Türkiye mimarlık ortamında yaşanan değişimler ile birlikte atölyelerin de nitelik ve nicelik değişimi yaşadığı gözlemlenmekte. Nicelik açısından bakıldığında katılımcı sayısında ciddi bir artış görülmekte: İlk yıllarında toplam katılımcı öğrenci sayısı elliyi geçmezken, bu yıl iki yüze yakın başvurunun ardından atölyeleri tamamlayan öğrenci sayısı yüz elli oldu. Geçmiş yıllarda Kent Düşleri Atölyelerinin üniversiteler tarafından staj olarak sayılması ile birlikte başla-

Atölye katılımcıları toplu halde.





Atölye çalışmalarında üretilen maketler.

yan bu artış, son yıllarda mimarlık bölümlerindeki kontenjan artışlarının ve öğrencilerin staj yeri bulma zorluklarının da etkisi ile ivme kazandı.

Söz konusu değişime verilerle bakıldığında, 2017- 2018 öğretim yılında Türkiye genelinde 99 üniversitede 115 mimarlık bölümü bulunduğ, bu üniversitelerin 45'inin devlet, 54'ünün vakıf üniversitesi olduğu ve bu bölümlerde okuyan mimarlık öğrencilerinin sayısının toplam 37 bin civarında olduğu görülüyor. 2001 yılında 32 olan mimarlık bölüm sayısının 115'e, yine 2001 yılında 6400 olan mimarlık öğrencisi sayısının ise 37 bine çıkması devasa artışı gözler önüne seriyor.¹ Bu tabloya İstanbul özelinde bakıldığında ise, kentte 30 adet mimarlık bölümü bulunduğu ve bu bölümlerden 3'ünün devlet, geriye kalan 27'sinin ise vakıf üniversitesi olduğu görülüyor.

Sayılar mimarlık meslek ortamı açısından da önemli artışlar içeriyor. Örneğin Türkiye genelinde Mimarlar Odası'na kayıtlı üye sayısı 2001 yılında 26 bin civarlarında iken, 2018 yılına gelindiğinde 55 bini buluyor.² İstanbul Büyükşehir Şube'sine kayıtlı mimarların sayısı ise 2018 başı itibarıyla 22 bine varmış durumda. Üye profiline göre İstanbul'daki mimarların sadece %11'i büro tescil belgesi sahibi iken, %76'sı "diğer" kategorisinde, yani ücretli/esnek çalışan, işsiz vb pozisyonda yer alıyor.

Türkiye'de son yıllarda büyük imtiyazlar ile hızlı bir büyüme grafiği çiziyor gibi görünen inşaat sektörünün mimarlık alanında da iş imkânlarını artırdığı düşünülüyor. Fakat gayriresmi tabloya bakıldığında, inşaat sektörü aracılığıyla kente karşı işlenen suçlara ortak olmak istemeyen küçük ölçekli mimarlık ofislerinin uzun süredir iş alamadığı da görülüyor. Mimarlık meslek ortamının güncel durumu, kent ve çevre politikaları, ekonomik gidişat gibi pek çok bağlamda tartışılabilir. Pek olumlu olmayan bu tablonun konumuza yansması ise mimarlık öğrencilerinin staj yapacak, iş

yaşamı ile tanışacak ofis bulamamaları oluyor. Henüz staj yeri bulamayan öğrencilerin mezun olduktan sonra iş bulmaya dair de umutları azalıyor. Böylesine bir ortam öğrencileri, katılabildikleri her etkinliğe, kursa, atölyeye katılarak iş yaşamında bir adım öne geçmek üzere özgeçmişlerini zengin bir hale getirmeye itiyor. Kent Düşleri Atölyelerine katılımındaki artışta bu ortamın payı büyük. Hatta öğrencilerin bir kısmı Kent Düşleri Atölyelerine katılımlarının özgeçmişlerine ne kadar katkısı olacağını açık açık sorabiliyor.

Diğer bir taraftan, yukarıda rakamlarla aktarıldığı gibi mimarlık fakültelerinin sayısında ciddi bir artış yaşanıyor. Bu artış da elbette eğitime dair farklı sorunları beraberinde getiriyor. Mimarlar Odası'nın eğitim kurultayları başta olmak üzere çeşitli mecralarda çok kereler dile getirdiği bu sorunlar, mimarlık eğitiminin ve gelecekteki mimarlık meslek ortamının niteliğini olumsuz yönde etkiliyor. Mekânsal donanım ve öğretim üyesi eksikliklerinin yanı sıra, kimi okullarda sanat ve tasarım fakültesine kimi okullarda ise mühendislik fakültesine bağlı olan mimarlık bölümlerinin müfredatlarında da önemli farklar oluşabiliyor. Kent Düşleri Atölyeleri gibi farklı üniversitelerden öğrencilerin bir araya geldiği organizasyonlarda bu farklar daha da görünür hale geliyor.

Atölyelere katılan akademisyen ya da meslek pratiğinden gönüllü yürütücülerimiz, tüm bu niteliksel ve niceliksel değişimleri yeni yöntem önerileri/denemeleri ile karşılamaya çalışıyor, her atölyenin sonunda yaşanan sorunlar ya da aksaklıklar hakkında değerlendirmeler yaparak çıkarılan dersleri bir sonraki atölyelere taşımaya gayret ediyorlar.

Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi ve birimleri, Kent Düşleri Atölyeleri, öğrenci yarışmaları, yaz okulları ve kısa dönemli atölyeler, öğrenci temsilcileri örgütlenmeleri gibi mimarlık öğrencilerinin eğitim ve meslek hayatlarına katkı sunmayı amaçlayan çalışmaları yıllardır kararlılıkla sürdürmekte. Önümüzdeki dönemlerde de mimarlık eğitiminin güncel durumuna ilişkin veriler, çalışmalar ve tartışmaları, gelecekteki meslektaşlarımız olan mimarlık öğrencilerine ulaştırmak için çabalarını sürdürceğine inanıyoruz. 

Öncül Kırılancı, Y. Mimar, Kent Düşleri Atölyeleri Koordinatörü

Notlar

1. Veriler, TMMOB Mimarlar Odası tarafından Mart 2018'de yayımlanan *Türkiye Mimarlık ve Eğitim Ortamı ile İlgili Bilgiler 2017* isimli çalışmadan alınmıştır.
2. TMMOB Mimarlar Odası 45. Dönem Çalışma Raporu (2016-2018).

“İmar Barışı” Vaadiyle Kaçak Yapıların Kayıt Altına Alınması

Berna Çelik

18 Mayıs 2018 tarihli *Resmî Gazete*'de yayımlanan 7143 sayılı kanunun 16. maddesiyle 3194 sayılı İmar Kanununa eklenen geçici 16. maddede düzenlenen “imar barışı”, 31 Aralık 2017 tarihinden önce yapılmış ruhsatsız veya ruhsat eklerine aykırı yapılara bedel karşılığında yapı kayıt belgesi verilmesi ve bu durumdaki yapılar hakkında daha önce alınmış yıkım ve idari para cezası kararlarının affı ile elektrik, su, doğalgaz hizmetleri sunularak yapının kullanımına izin verilmesini içermektedir.

İmar mevzuatına aykırı yapıların kayıt altına alınması ve dönüşüm projelerine finansman sağlanarak dönüşümün daha hızlı ve etkin yapılmasının amaçlandığı belirtilen ve bir maddeye sığdırılan düzenlemenin gerçekte bir “imar affı” niteliği taşıyıp taşımadığı oldukça tartışmalıdır.

Yapı kayıt belgesi verilmesinin usul ve esaslarını belirlemek üzere yayımlanan tebliğin ardından başvurular alınmaya başlanmış ise de, kapsamı ve sonuçları ile ilgili tereddütler hâlâ giderilmiş değil.

İstanbul'da tarihi yarımada ile Boğaziçi sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinin yasanın ekindeki krokide gösterilen kısımları ile Çanakkale Gelibolu Tarihi Alanı'nda uygulanmayacağı belirtilen yasa hükümlerinin bu alanlar dışında her yerde uygulanacağını söylemek mümkün mü? İşte bu soru, yasa yapma tekniğindeki soruna işaret ediyor.

Yasanın hangi alanlarda uygulanmayacağı belirtilirken, yapılaşma yasağı getirilen diğer korunan alanlarda devletin Anayasa ve özel yasalarla verilen görevleri üstü örtülü biçimde askıya alınmış oluyor. Kentsel, arkeolojik, tarihi veya doğal sit alanlarında, kıyılarda ya da orman alanlarında ilgili kanunlardaki yasaklara rağmen inşa edilmiş olan kaçak yapılar affedilecekse bu alanların korunması sağlanmış olmayacak ya da yaptırım uygulanmayacaksa yasaklayıcı hükümlerin hiçbir caydırıcılığı kalmayacaktır. Oysa Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nın Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na yazısında, devlet ormanlarında yasalara aykırı olarak inşa edilen yapılara geçici 16. madde uyarınca yapı kayıt belgesi

verilemeyeceği ve satış yapılamayacağı bildirilmiştir.

Kanunun düzenleme alanı Anayasa'da koruma altına alınan yerlerle ilgili değilse, özel yasalarla zaten koruma altında olan Boğaziçi ve tarihi yarımada'nın bir kısmı ile Gelibolu Tarihi Alanı'nın uygulama alanı dışında olduğunu belirtmeye neden ihtiyaç duyuldu? Dünya Mirası Alanı kapsamına alınmış kesimleri bulunan tarihi yarımada'nın ya da Boğaziçi öngörünüm bölgesinin bir kısmının kapsam dışı bırakılarak diğer kısımlarındaki yapıların affedilmesinde hangi kriterlerin esas alındığının anlaşılmadığı yasa düzenlemesi, hukuki belirlilik ve eşitlik ilkesi yönünden oldukça tartışmalıdır.

Son yıllarda yürürlüğe konulan yasal düzenlemelerin pek çoğu gibi “imar barışı” olarak ifade edilen yasa da uygulama bakımından taşıdığı belirsizlikler nedeniyle hukuki güvenlik ilkesinden yoksundur ve Anayasa Mahkemesi'nin “Hukuk devletinde kanun metnlerinin ilgili kişilerin mevcut şartlar altında belirli bir işlemin ne tür sonuçlar doğurabileceğini makul bir düzeyde öngörmelerini mümkün kılacak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir” ifadesiyle özetlediği ilkeye aykırı olduğunu belirtmek gerekir.

Anayasa Mahkemesi'nin 11 Aralık 1986 günlü, 1985/11 esas ve 1986/ 29 karar sayılı kararıyla 3194 sayılı İmar Yasası'nın hem Boğaziçi öngörünüm bölgesini yapılanmaya açan hem de İstanbul ve Çanakkale boğazlarını imar affı kapsamına alarak belirli koşullarla konut yapılmasına izin veren 47. maddesinin (g) bendi





ile geçici 7. maddesinin “İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında 2981 sayılı İmar Affı Kanununa göre başvuru yapılar, aynı Kanunun 3 üncü maddesinin İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile ilgili kısmı 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile 2981 sayılı Kanunun 14 üncü maddesinin (f) fıkrasına göre ve bitmiş olmaları koşulu ile ve 5 misli bina inşaat harcı alınarak af kapsamına *dahil edilir*” fıkrası iptal edilmiştir. İmar Kanunu’nun geçici 16. maddesinde 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu’nun ekindeki krokiye göre Boğaziçi öngörünüm bölgesinde yer alan dokuz mahalle yasa kapsamına alınarak, daha önceki imar affı kanunları hakkında verilen Anayasa Mahkemesi kararlarına göre Anayasa’ya aykırı bir düzenleme yapılmıştır.

Yapı Kayıt Belgesi Hangi Hakları Sağlıyor?

Yapı kayıt belgesi, ilgili idarenin yıkım kararları ile para cezalarının uygulanmasının önüne geçmektedir. Bununla birlikte, yapı kayıt belgesi düzenlenen yapıların yenilenmesi durumunda yürürlükte olan imar mevzuatı hükümleri uygulanacak yani yapı kayıt belgesi imar hakkı kazandırmayacaktır. Diğer yandan yapı kayıt belgesi bedelinin iki katı ödeme yapılar kat mülkiyeti tapusu alınmış olması 6306 sayılı yasanın Ek-1 maddesinin uygulanmasına engel teşkil etmemektedir. Dolayısıyla bu yasadaki faydalanarak yapı kayıt belgesi ve kat mülkiyeti tapuları alanlar, üzerindeki toplam yapı sayısının en az %65’i imar mevzuatına aykırı olduğu için riskli alan ilan edilen alandaki yapılarının yıkımlarının ve yeni yapım sözleşmelerini kabul etmediklerinde taşınmazlarının satışlarının önüne geçemeyecekler. Nitekim meslek odalarının tebliğin iptali ve yasa maddesinin somut norm denetimi yoluyla incelenmesi için Anayasa Mahkemesi’ne başvurulması talebiyle açtıkları davalarda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı savunmalarında, yasanın “imar affı” niteliğinde olmadığı, yapıların kayıt altına alınarak kentsel dönüşümün hızlandırılmasının amaçlandığı belirtilmektedir.

Üçüncü kişilere ait özel mülkiyete konu taşınmazlar ile kesinleşmiş imar planlarında sosyal donatı alanı olarak belirlenmiş ve ilgili kurumlara tahsis edilmiş olanlar dışında Hazineye ait taşınmazlar üzerine inşa edilen yapılara yapı kayıt belgesi verilerek talep halinde bu Hazine arazilerinin rayiç bedel üzerinden satılabileceği ifade edilmekte. Ancak özel kanunlara göre değerlendirilmesi gereken kamu taşınmazlarının bu kapsamda olmadığı gözden kaçırılmamalıdır. Maliye Bakanlığı’nın Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na yazısında, Mera Kanunu, Kıyı Kanunu, Orman

Kanunu kapsamında kalan, özel kanunlara göre ilgili kurumlara tahsis edilerek değerlendirilmesi gereken milli parklar, tabiat parkları, doğal sit alanları, askeri yasak bölgeler ile 2863 sayılı yasa kapsamında Kültür Bakanlığı’na satılması uygun görülmeyen taşınmazların satışının yapılmayacağı belirtilmektedir. Son günlerde özellikle Karadeniz bölgesi yaylalarındaki kaçak inşaat artışına dikkat çekilmekteyse de; Mera Kanunu kapsamında buralardan yararlananların geçici 16. madde kapsamında satış yoluyla mülk edinme beklentileri sonuçsuz kalacaktır.

Yapı kayıt belgesi verilen yapılara ilişkin sorumluluğun maliklere bırakılmış olması devleti sorumluktan kurtarır mı?

Yapının depreme dayanıklılığı, fen, sanat norm ve standartlarına aykırılığından malik sorumlu tutulmaktadır. Yapı kayıt belgesi düzenlenerek yapının kullanımına izin verilmesinden sonra idarenin sorumsuzluğunun öngörülmesi, bir başka deyişle hem kullanma izni verip hem de doğacak risklerden kendisini bağışık tutması, sosyal hukuk devleti ilkesiyle bağdaşmadığı gibi Anayasa’nın 125. maddesinin “İdare, kendi eylem ve işlemlerinden doğan zararı ödemekle yükümlüdür” hükmüne aykırı bir düzenlemedir.

Hiçbir mesleki hizmet almayıp teknik denetimi yapılmayan riskli yapılara kullanım izni verilmesi Anayasa’nın “sağlıklı çevrede yaşama hakkı”nın düzenlendiği 56. maddesi ve konut hakkının düzenlendiği 57. maddesi ile devlete verilen görevlerin ihmali anlamına gelir.

1993 yılında Ümraniye çöplüğündeki metan gazı patlamasında otuz dokuz kişinin hayatını kaybettiği gecekondu yıkımı nedeniyle yapılan başvuruda AİHM, “Öner Yıldız/Türkiye davası” olarak bilinen kararında “Ümraniye İlçe Meclisi ilgili yönetmeliklere uygun olmayan bir şehir geliştirme planı uygulamış ve bölgedeki kaçak yapılaşmaya engel olmamıştır; Çevre Bakanlığı Katı Atık Kontrolü’ne ilişkin yönetmeliklere uyulmasını sağlamamıştır; zamanın Hükümeti de bina sahiplerine tapu vererek bu tip kaçak yapılaşmanın yayılmasını teşvik eden af yasaları çıkartmıştır” denilerek devleti sorumlu tutmuş ve tazminat kararı vermiştir.

Eksik ve yetersiz yasal düzenlemeyle, beyan esas alınarak ruhsatsız ve ruhsata aykırı yapılar kayıt altına alınmış olacak, fakat maliklere geleceğe yönelik kalıcı bir hak sağlamayacak ve sonrasında da yeni hukuki ihtilaflar doğacaktır. ■

Berna Çelik, Avukat

Kentler ve Yapılar İçin Erişilebilirlik: Turuncu Bayrak Önerisi

Gülay Yedekci

Erişilebilirlik, hayatı yaşamanın ve ona katılmanın bir aracı olması yanında bağımsız yaşamının ve toplumsal yaşamın tüm alanlarına tam olarak katılımın temel koşulu olması nedeniyle temel bir haktır. Dolayısıyla, erişilebilir olduğu sürece yaşama katılım, iletişim ve etkileşim, gündelik yaşamdaki toplumsal, kültürel ve fiziki ilişkilerin sürdürülmesi açısından büyük önem taşır. Bu önem, erişilebilirliği katılıma açık ve sürdürülebilir bir yaşam kalitesi için tasarımda temel öncelik haline getirmektedir. Engelsiz kent, herkes için erişilebilir kent, fiziksel ve bilişsel yetileri ne olursa olsun toplumdaki tüm bireylere hizmet edebilen, sadece görme, işitme ve konuşma, ortopedik, zihinsel engel grubu ya da birden fazla engele sahip insanları değil, yaşlı, hamile ya da düşme yaralanma gibi nedenle geçici süre ile kolu, bacağı kırık, çok şişman, çok kısa ya da çok uzun gibi farklı özellikteki bireyler için de hizmet verebilen kenttir (Mamatoğlu, 2015). Herkes için erişilebilir kentler ve yapılar, her yaş grubundan ve her sağlık durumundaki tüm bireylerin, bisiklete binen, topuklu ayakkabı ile yürüyen kadınlar, yaşlılar, çocuklar, hastalar, bebek arabası ile yürüyenler için sosyal yaşama katılabileceği, refakatçi desteği olmadan, mutlu, huzurlu ve güvenli bir biçimde hareket edebileceği, dışarı çıkma isteğini teşvik eden, ekolojik ve daha yeşil bir çevrede hizmet sunan yaşama ve çalışma gereksinimlerini karşılandığı fiziksel çevrelerdir.

Engelsiz bir kent ve yapı geçmişten günümüze en büyük sorun olan temel hak ve ihtiyaçlardandır. Erişilebilirlik kavramı, engellilerin temel hak ve özgürlüklerine yani kamusal olan mekân ve alanlarda normatif ihtiyaçlarını sürdürmeye yönelik uygulamaya çalıştıkları eylemler bütünüdür. Belediyeler ve özel kurumlar/kuruluşlarca sokaklarda, parklarda, meydanlarda engelli vatandaşlar için yönlendirici, yol gösterici, onların hayatlarını kolaylaştırıcı çalışmalar yapılmaktadır. Ancak kimi zaman bu yapılanlar engelli vatandaşların hayatlarını kolaylaştırmaktan çok zorlaştırmış veya işlevini tam olarak yerine getirememiştir. Örneğin engelli bir bire-

yin tasarım ölçüsü gözetilmeksizin yapılan bir rampadan tek başına çıkması mümkün olmayacağı gibi, görme engelli bir bireyin kesişen, ani dönüşler yapıp bir anda önünüze dik bir duvar ile sonlanan hissedilebilir yüzey uygulamalarının yapıldığı yolda yürümesi mümkün değildir (Mace vd, 1980). Burada mimarların, kent plancılarının, kenti yönetenlerin, uygulayıcıların bakımından hissedilebilir yüzey dahil engelsiz kent ve yapı uygulamasına dönük kolaylaştırıcı çalışmalar için standart bir uygulamaya ihtiyaç duyulduğu açıktır.

Engelli bireylerin sorunları, hiç kuşkusuz küresel insan hakları sorunudur ve engellilikle ilgili en önemli nokta, toplumda, “farkındalığın yaratılması”, “anlaşılma” gereksinimlerinin karşılanmasıdır. Araştırmalara göre ülkemiz nüfusunun %12’si engelli kişilerden oluşmaktadır.

Bu verilere göre günlük hayatta cadde ve sokaklarda çok sayıda engelli kişi ile karşılaşmamasının sebebi engellilerin dış mekân kullanımlarından yardım almadan faydalanabilmelerinin olanaksız olmasıdır. Engelli olarak tanımlanan bireyleri, toplumun ayrı bir kesimi olarak niteleme yerine bütünleşmiş bir parçası olarak algılayabilmek ve mekânda da buna olanak sağlayabilmek amacıyla fiziksel çevreye ulaşılabilirliklerini sağlamak gereklidir (WHO, 2011). Diğer bir bakış açısıyla belki de ulaşım, fiziksel çevre ve konut, engellilerin engellilik durumlarını en çok hissettikleri mekânların başında yer almaktadır. Engellilerin içinde yaşadıkları fiziksel çevre, sahip oldukları fiziksel işlev bozuklukları/yetersizlikleri ve bunun yol açtığı sınırlamalar yüzünden büyük önem taşımaktadır.

Son yıllarda gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler, engel türü ne olursa olsun, toplumsal yaşam içinde ayrımcılıkla mücadele etmek, toplumsal farkındalığı artırmak için engelli katılımlı eğitim, bilgiye erişim, sosyal politikalar, ekonomi gibi modellerin oluşturulması gerektiğinde birleşmektedirler. Herkes için tasarım, günümüz tasarım anlayışında önem arz etmektedir (Equality Act Factsheet, 2015; Kearney, 2014). Bu tasarım yaklaşımının ilkelerine göre inşa edilmiş

çevre, adaptasyona gerek duyulmadan tüm insanların kullanımını sağlar (Connell vd, 1997). Herkes için tasarım, engelli bireylerin sosyal hayat içinde rol almaları, hayatlarını idame ettirmeleri için gerekli tasarımı içermektedir. Tasarlanan objenin, mekânın tüm insanların gereksinimlerine karşılık verecek şekilde oluşturulmasıdır (Odabaş Uslu ve Güneş, 2017). Bunların içinde eşit kullanım, kullanımda esneklik, basit ve içgüdüsel kullanım, algılanabilir bilgi, hatalara dayanım, düşük fiziksel çaba, yaklaşım ve kullanım için yer ve boyut gibi prensipler geçerlidir. Kanada’da Rick Hansen Vakfı, engellilerin erişilebilirliği temelinde yapılara bir sertifikasyon programı geliştirmiştir. Tamamen gönüllülük esasına dayanarak hazırlanmış olan program uygulamada son derece önemlidir. (The Rick Hansen Foundation, 2018)

“Herkes için tasarım”, tüm ürünlerin ve çevrelerin, yaş, beceri ve durum farkı gözetmeksizin pek çok kişi tarafından kullanılabilmesini olanaklı kılan, bütünselleşme sağlayan bir tasarım yaklaşımı olarak tanımlanmaktadır. Yaklaşım, ürün tasarımından mimarlığa ve kentsel tasarıma, çevre kontrolü sağlayan basit sistemlerden karmaşık bilgi teknolojilerine kadar değişen ölçekleri kapsamaktadır.

Örneğin basamaksız girişler, ayarlanabilir yükseklikte mutfak tezgâhı kullanmak gibi çözümler, bu anlayış içerisinde ele alınan farklı düzenlemelerdir. Herkes için tasarım yaklaşımıyla elde edilen ürünler, tüm kullanıcıların yararlanmasına olanak sağlamakta ve sonuçta engelliler, yaşlılar, çocuklar ve genelden farklı diğer insanlar etiketlenmemekte veya damgalanmamaktadır.

Her bireyin kendi yaşam süresi içerisinde yaşadığı ya da refakat ettiği bebeklik, çocukluk, yaşlılık, hastalık, engellilik, gebelik gibi farklı fiziksel düzenlemelere, standartlara duyduğu gereksinim bu modelin önerilmesinde temel çıkış noktası olarak düşünülebilir. Bu düşünceyle mimar, bireyin, kentlinin, yurttaşın mimarlığı ve kentsel mekânı ortak bir yaşam alanı olarak değerlendirmesine fırsat vermektedir (Köse ve Çolpan Erkan, 2014). Tasarımcının önemli donanımlarından birisi ve tasarım eğitiminin de önemli bir bileşeni olarak “evrensel tasarım ya da herkes için tasarım” yaklaşımının ilgili bölümlerce stratejik düzeyde ele alınması fiziksel çevre engellerini kaldırabilmek ve çevreyi engelliler, yaşlılar, çocuklar için, yani tüm insanlar için güvenli ve daha konforlu hale getirmek anlamına gelmektedir.

Erişilebilir Tasarım ve Turuncu Bayrak Model Önerisi

Fiziksel alanların engelli vatandaşlarımıza uygun inşa edilmemesi, onları da kapsayacak planının yeteri kadar geliştirilmemesi, yaşamları süresince olumsuzluk teşkil etmektedir. Engelliler, genellikle uygun koşullar sunulmadan yaşamak zorundadır. Mevcut yapılarda bir standart olmadığından çok sayıda konu gibi engellilik de düşünülmeden mekânlar düzenlenmiş olduğundan, bu kalıbın dışındakiler için yaşanacak sorunlar kaçınılmaz duruma gelmektedir. Yollar, kaldırımlar, kamu yapıları, parklar ve bahçeler, okullar, içinde yaşanılan konutlar, ulaşım araçları ve bunun gibi daha birçok fiziksel çevre unsuru, engellilerin topluma katılmasının önünde önemli birer engel oluşturmaktadır. Böylece sahip olduğu engeli nedeniyle hareket yeteneği sınırlanmış insanların bu ve benzeri sebeplerle yaşadıkları sınırlama daha da artmaktadır. Bunun anlamı hareket yeteneği sınırlanan bireyin toplumsal yaşamdan dışlanmasıdır. Oysa bütün bunlar, engellilerin topluma katılmasını, toplumla bütünleşmesini kolaylaştıracak bir biçimde tasarlanabilir ve geliştirilebilir (Statutory Instruments, 1991; Engelli Hakları Sözleşmesi, 2006).

Çalışmada anılan sorunlara çözüm arama temelinde bir standardizasyon ve sertifikasyon modeli önerisi geliştirilmiştir. “Turuncu bayrak modeli” olarak adlandırılan modelde amaç herkesin hayatta temel hak ve ihtiyaçlarını karşılayabilmesidir. Projelerin tasarım aşamasından uygulama aşamasına hatta daha sonra kullanılmasına kadar ilerleyen süreçte öneri turuncu bayrak sertifikasının yol gösterici bir araç olarak yapılarda ve kamusal mekânlarda zorunlu standartlardan olması amaçlanmaktadır. Söz konusu standart uygulanabildiğinde, milyonlarca kişinin kendi kendine yetebilme ve engel durumu gözetmeksizin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme gereksinimini sağlamış olacaktır.

Turuncu bayrak modelinde bir yapının erişilebilirliğini ölçmek için kapsamlı standartlardan oluşan bir değerlendirme tablosu kullanılmaktadır (Tablo 1). Öneri modelde bu standart uygulamaların mevcut yapılardaki ve kamusal alan-

Puan Aralığı	Turuncu Tonu	Sertifika Derecesi
93-100		İleri Erişilebilir
85-92		Yüksek Erişilebilir
77-84		Tam Erişilebilir
69-76		Orta Erişilebilir
60-68		Az Erişilebilir
0-59		Erişilemez

Tablo 1. Turuncu Bayrak Modelinde Puanlama Sistemi.

lardaki tüm tasarım ve uygulamalarda ya da daha sonradan yapılacak düzenlemelerle evrensel tasarım ilkelerine göre engellilerin de erişebilmesine yönelik tasarımsal programlama tekniğine dayanarak tasarlanması amaçlanmaktadır. Turuncu Bayrak Erişilebilirlik Sertifikasında (TBES) yapılar, erişilebilirlik özelliklerini gösteren çizelge üzerinde 6 ana bölümde incelenerek +/- değerler ile puanlanır, 100 ila 0 arasında değerlendirilir. 0 ila 60 arasında puan alan yapılar sertifikalandırma gerekliliklerine sahip olmadıklarından dolayı gerekli geliştirmeler yapılmadan sertifikalandırılmaz. 60 ila 100 puan arasındaki yapılara 5 farklı ton ile ifade edilen 5 farklı seviyede turuncu bayrak ile erişilebilirlik sertifikası verilir. Tüm bu çalışma hazırlanmış olan tespit formu üzerinden değerlendirilir.

Bu sistemde puanın altmıştan başlamasının nedeni yapıların minimumda erişilebilirliklerin yerine getiriliyor olma şartının aranmasıdır. Örneğin bir yapı içindeki yönlendirici tabelalar minimum koşullarda bile değilse bunun erişilebilirlik kavramı açısından tartışılması-sınıflandırılması mümkün olmayacaktır. Standartları yakalamak için, hazırlanan kontrol listelerinde bir çizelge üzerinde artı veya eksi olarak yüz koşul sunulmuştur. Bu koşullara göre mekânlar turuncu bayrak sertifikası alıp *erişilebilir* mekânlara dönüşecektir.

Ölçüm işlemleri, erişilebilirliğin fiziksel olarak test edilmesi için biri engelli biri engelsiz iki kişilik eğitimli ekip tarafından yapılacaktır. Yapılar ölçümün sonunda turuncunun 5 farklı tonuyla ifade edilen 5 farklı erişilebilirlik derecesinde derecelendirilir ve TBES almaya hak kazanır.

TBES yapıların erişilebilirliklerini ölçmek için, fiziksel, duyuşsal, zihinsel engelli bireylerin gereksinimleri düşünülerek daha önceden yapılan çalışmalar temel alınarak evrensel standartlar temelinde fiziksel, duyuşsal, zihinsel engelli bireylerin özel ve kamuya açık mekânlardaki gereksinimler temel alınarak belirlenmiş standartlardan oluşturulmuştur. TBES özel standartlar gerektiren yapı ve yapıların özel standartlar gerektiren bölümlerini kapsamamaktadır.

Öneri doğrultusunda bireysel ya da kurumsal yapı sahipleri ve kiracılar, yapının müstakil mülk olmaması ya da yapının özel standartlara tabi olması koşulu ile TBES alabilmektedirler. Yeni inşa edilecek ya da restore edilecek yapılar, proje sürecinde TBES'ye başvurmalıdırlar. İnsanın ya da restorasyonun tamamlanmasının ardından yapı ölçülerek denetlenir ve TBES ile derecelendirilir.

Süreç için önerilen yöntem özetle şöyle açıklanabilir: Öncelikle TBES dijital platformuna kayıt olarak yapının erişilebilirlik ölçülme süreci takip edilir. Sertifikalandırılmaya hak kazanan yapılar talep edilmesi durumunda TBES platformlarında kamuoyuna duyurulur. Değerlendirmeden başarılı geçen yapılar aldıkları puanın karşılığına denk gelen tondaki turuncu bayrağı asma hakkı kazanır. Başvuru sahipleri paylaşımı açık diğer TBES sahibi yapıları görebilir. Engelli insanların tüm gereksinimlerini karşılayacağı bir yaşam alanı elde edilir. Böylece yapının tercih edilirliliği ve ekonomik değeri artar. Kazanımların sürdürülebilirliği için denetleme temelinde TBES'e sahip yapılar beş yılda bir yeniden ölçülerek derecelendirilir. Beş yıldan önce yapıda değişikliğe gidilmesi durumunda başvuru sahibi TBES'ye bildiride bulunmalı. Kent parçası ya da yapı proje aşamasında ve uygulama sonrasında değerlendirilerek TBES standartlarını korumakta olup olmadığı tespit edilir.

Tespit formları yaya kaldırımları, rampalar, merdivenler, yaya geçitleri, yaya alt ve üst geçitleri, açık ve kapalı otoparklar, kent mobilyaları, toplu taşıma durakları, işaretlemeler, yapı girişleri, iç kapılar, pencereler, yüzey dokusu, yapı içi yatay dolaşım, yapı içi düşey dolaşım, tuvaletler, yönlendirme ve işaretlemelerin uygunluğu denetleyecek standartları ve tespit değerlerini kapsar.

Aşağıda öngörülen ve tespit formlarında yer alan TBSE örneklerinden bazıları ele alınmıştır.

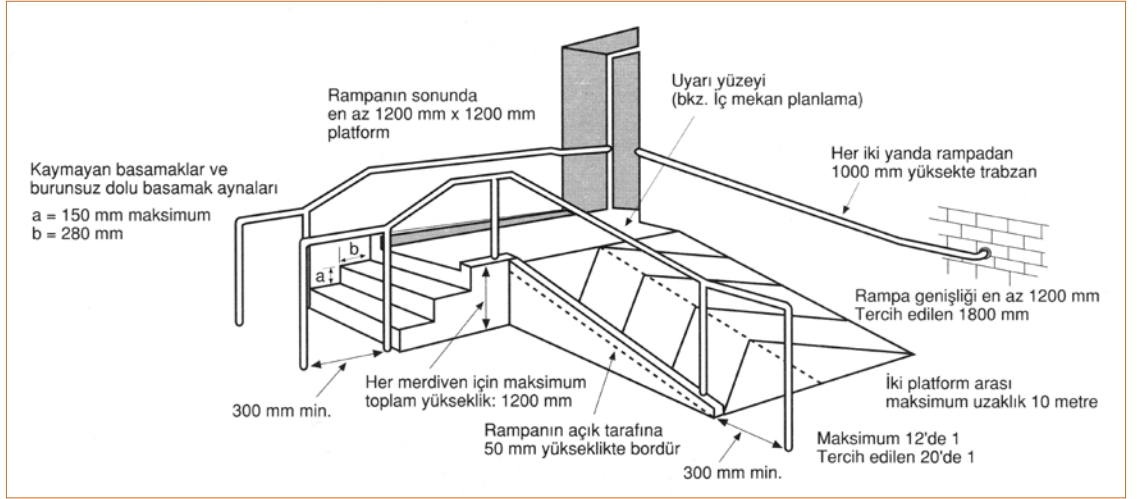
Erişilebilir Yapı Girişi

Yapıya ulaşan kaldırımlar, araç park alanları engelli bireylerin yapıya güvenli ve bağımsız olarak ulaşmasını sağlayacak özellikleri taşımalıdır. Bu bölümde kaldırım üzerindeki rampalar, hissedilebilir yüzeyler, araç park alanı gereklilikleri, en az bir giriş, yapıya ait işaretler ve tabela tüm bireyler tarafından bilinen semboller ve kontrast kullanılarak standartlara uygun olmalıdır. Şekil 1'de görülen erişilebilir yapı girişinde de rampanın zorunlu bir ihtiyaç olduğu açıktır. Rampa eğimleri %5 ile %10 arasındadır. 10 santimetreye kadar bir yükseklik farkında en fazla rampa eğimi %10, 25 santimetreye kadar olan yükseklik farkında en fazla rampa eğimi %8,25, 50 santimetreye kadar olan yükseklik farkında ise en fazla rampa eğimi %5 alınmalıdır (Disabled Access Guide, 1990).

Yapı Çevresi ve İçi

Yapının düzeni, engelli kişilerin yardım almadan yapı çevresinde ve içinde seyahat etmeleri-

Şekil 1. Yaya kaldırımında ızgaraların konumlandırılması. (Ulaşılabilirlik Kılavuzu, 2001)



ne izin vermelidir. Yatay dolaşımda kaygan olmayan ve gerekli duyuşal uyarıcılara sahip zemin yüzeylerine, kot farkı, engelli kapılar gibi engeller ile bölünmeyen erişilebilir rotalara ve baş hizasındaki yüksekliklere önem veril-

mektedir. Dikey dolaşım rotalarında, rampa eğimleri, koruyucu korkuluklar, asansör, merdiven ölçüleri ve erişilebilirliklerine önem verilmektedir. Yapıların tüm ortak alanları herkes için erişilebilir olmalıdır. Yaşam alanları engelli bireylerin ihtiyaçları için uyarlanabilecek şekilde tasarlanmalıdır.

Islak Alanlar

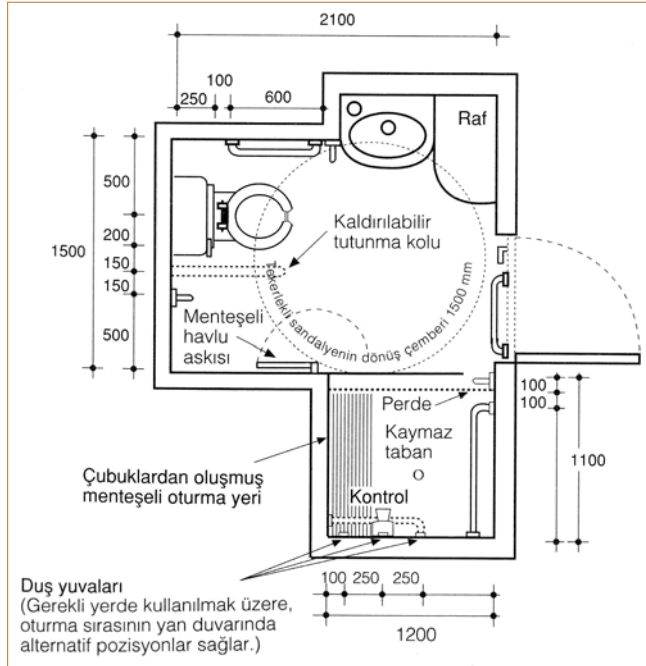
Tuvaletler ve ıslak alanlar tüm kullanıcılar için eş verimlilik ile kullanılabilir olmalıdır. Engelli bireylerin hareket alanı ihtiyacı ve güvenliği öncelikli değerlendirilmelidir. Şekil 2'de verilen ölçülerde yapılacak olan duş ve tuvaletler erişilebilirlik için uygundur. Bunun yanı sıra erişilebilir tuvalet ve ıslak alanlar için ek bileşenler, kaymaz yüzey özellikleri, geçiş ve kullanım için gerekli alan büyüklüğü değerlendirilmektedir.

Yapı İçindeki Mekân, Tesis ve Elemanların Kullanımı

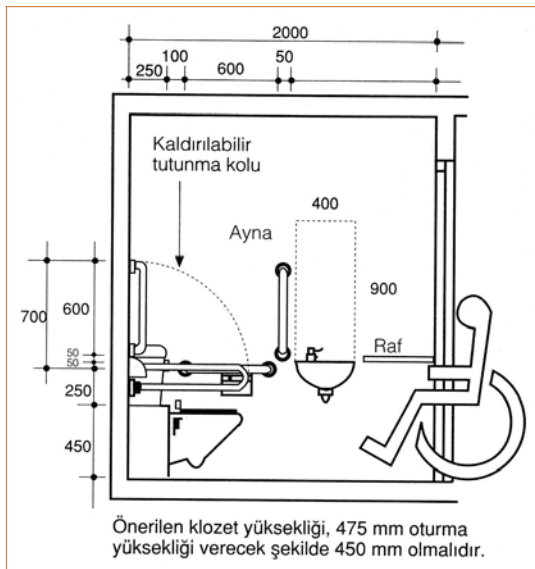
Yapıların kullanım amaçlarına göre gereklilikleri değişmektedir. Bir alışveriş merkezinde engelli aileler için bebek bakım odası gerekliliği değerlendirilmektedir. Şekil 3'te de görüldüğü gibi oteller ve seminer salonu gibi kamuya açık özel amaçlı yapıların amacı doğrultusundaki erişilebilirliği ölçülmelidir. Yapının kontrolünü sağlayan unsurları da bu bölümde ölçülmektedir. Elektrik kontrolleri, prizler ve anahtarlar, koltuklar ve masalar gibi yapı hizmetleri ve tesisleri herkes tarafından erişilebilir standartlarda tasarlanmalı ve güvenliği kontrol edilmelidir.

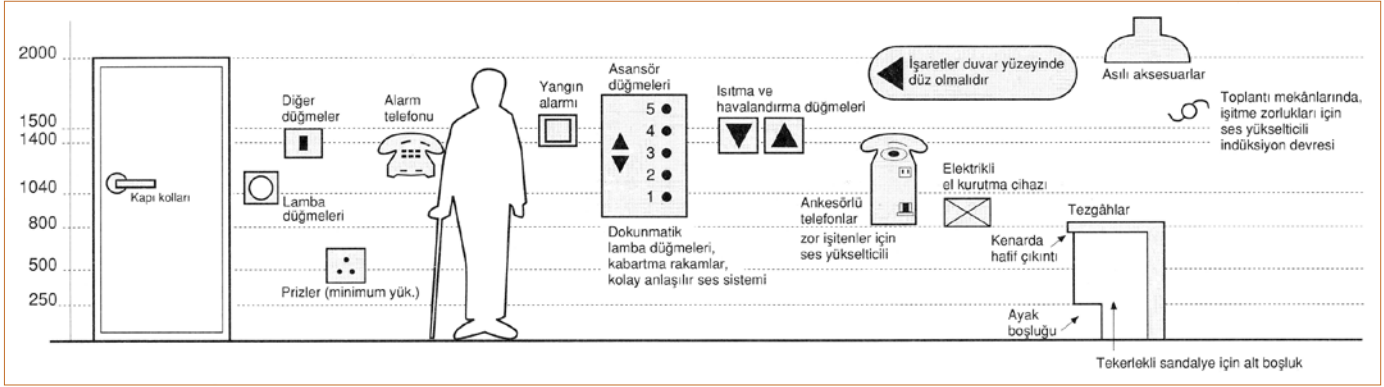
Duyarlı Kent Mobilyaları

Bu tür mobilyalar, engelleri farklı olan yayaları tespit etmek ve yolculuklarını daha kolay ve güvenilir hale getirmek için dijital teknolojiyi kullanmaktadır. Bir grup için oturma alanının fazlalığı avantaj olurken bu durum kaldırım



Şekil 2. Duş ve tuvaletlerde engelliler için önerilen ebatlar. (Ulaşılabilirlik Kılavuzu, 2001)





genişliğini azalttığı için başka bir kullanıcı grubu için dezavantaj yaratabilir. Bu nedenle uyarlanabilir bir çözümün parçası olarak kayıtlı kullanıcıların kişisel elektronik cihazlarını algılayan bir sistem oluşturulmalıdır (Odabaş Uslu ve Güneş, 2017). Kullanıcı gereksinimlerine cevap verecek ve onları algılayabilecek mobilyalar için aydınlatma seviyesi ayarlanabilir sokak lambaları, katlanabilir olarak monte edilmiş koltuklar, geçiş süresi uzatılmış yaya geçitleri, ışıklı ve konuşan işaretler gibi örnekler verilebilir.

Yukarıda sözü edilen yapı ve mekân öğelerinin sertifikalandırmaya uygunluğu araştırmacı tarafından hazırlanmış olan bir dizi tespit formu yolu ile gerçekleştirilmektedir. Tablo 2’de çalışmaya bir örnek oluşturmak amacı ile erişilebilir kent sertifikalandırması ile ilgili hazırlanmış olan özet tespit formu örneği görülmektedir. Her bir değerlendirme kaleminde şart olanlar 5 puan, gerekli olanlar 2,5 puan olmak üzere puanlanmıştır.

İlgili başvuru sahibi, yukarıdaki soruların 100 üzerinden değerlendirilmesi sonucunda bir skor elde eder. Söz konusu skor Tablo 1’de gösterilen değerlendirme temelinde belli bir turuncu tonu ile değerlendirilir. Değerlendirme sonucu 60 altında olduğu takdirde sertifikalanmaya uygun bulunmadığı kanısına varılır. Kişi veya kuruluş uygun olduğunu düşündüğü her zaman tekrar başvurarak sertifika almak isteyebilir.

Sonuç

İnsan yaşadığı fiziksel çevre ve etkileşimde bulunduğu kişilerle sosyal hayatı ile ayrılmaz bir bütündür. Engelli bireylerin de bağımsız yaşamasının ve toplumsal yaşamın tüm alanlarına tam olarak katılımının temel koşulu erişilebilir fiziksel çevredir. Engelsiz, erişilebilir yaşamın gerekliliğinin tüm toplum tarafından anlaşılmasını sağlamaya dönük mimarlık ve tasarım eğitiminde erişilebilirlik, evrensel tasarım ilkeleri (herkes için tasarım ilkeleri) konularında mimarlık bölümü başta olmak üzere

üniversitelerin ilgili tüm bölümlerinde ders olarak okutulması, belki de ilk ve ortaokul müfredatına konu olarak alınması önerilmektedir. Tüm bunların yanı sıra düzenlenen kent ve yapı ölçeğinde yapılan tasarım yarışmalarında öncelikli şart olarak erişilebilirliğin konulmasının sağlanması, farkındalığı artıracak etkinliklerde bulunulması, meslek odalarının sürekli eğitim programları ve sertifika programlarında erişilebilirliğin mutlak ölçüt olarak anlatılması ve içselleştirilmesinin sağlanmasına yönelik çalışmalar, mülki ve yerel idarenin yasa ve yönetmeliklerin erişilebilir kent ve yapı tasarımını öncellenmesi ve bakış açısının engelli insanların hayata dahil olmasını sağlamaya yönelik olması, tasarım ve mimarlık okullarında özellikle mimari tasarım derslerinde yeni yöntem arayışlarına gidilerek, proje derslerinde engelsiz mekân, erişilebilirlik sürecinin de dahil edilmesi sağlanabilir.

Turuncu bayrak modelinin engellilerin hak ve hizmetlere erişilebilirliğini artırmak, diğer yandan yaşamın tüm alanlarına diğerleriyle eşit temelde katılımlarının sağlanmasına katkıda bulunmak gibi geniş ölçekli bir hedefi vardır. Bu hedef, devletin ilgili tüm kamu kurum ve kuruluşlarının kendi görev alanları içinde engellilerin erişilebilirliğini hesaba katan strateji ve eylem planları geliştirmelerini, bu çalışmaların ulusal çaplı bir eylem planı ve programının parçası olarak koordinasyon ve işbirliği temelinde yürütülmesini, uygulamalar için etkili bir gözleme ve denetim mekanizmasının kurulmasını zorunlu kılmaktadır.

Öneri model doğrultusunda her yapı ya da kent için bir “Turuncu bayrak - erişilebilir yapı/kent kimlik belgesi” oluşturulabilir. İmar yasasında “Fiziksel çevrenin engelliler için ulaşılabilir ve yaşanılabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda, Türk Standartları Enstitüsü’nün ilgili standardına uyulması zorunludur” gibi bir madde bulunmasına karşın gerekli zorunluluk-

Şekil 3. Kontrol düğmeleri ve yükseklikleri. (Ulaşabilirlik Kılavuzu, 2001)

Tablo 2. Erişilebilir Kent sertifikalandırma tespit formu örneği.

		Uygun	Uygun Değil	Puan
Yaya Yolları ve Kaldırımlar	Yaya kaldırımı genişliği standartlara uygun mu?	x		5
	Yaya kaldırımının eğimi standartlara uygun mu?		x	0
	Yaya kaldırımının yüzey dokusu standartlara uygun mu?		x	0
	Mazgallar tekerlek girmemesi için uygun mu?	x		2,5
	Yaya kaldırımındaki ağaçların konumu erişime uygun mu?		x	0
Kent Mobilyaları	Kent mobilyaları sivri köşelerden ve çıkıntılardan arındırılmış mıdır?	x		2,5
	Telefon kabini kolayca ulaşılabilir yerde midir?		x	0
	Çöp kutularının yüksekliği en az 90, en çok 12,50 cm midir?	x		2,5
	Çöp kutuları bordür taşına en az 40 cm uzaklığında mıdır?	x		2,5
	Kolay kullanılabilir şekilde midir?	x		2,5
	Yaya yolu üzerindeki dükkân ve işletmelerin güneşlikleri, şemsiyelikler, oturma alanları engellilerin hareketinde engel oluşturuyor mu?	x		2,5
	Yaya yolu üzerindeki sanat eserleri veya tanıtım ya da başka amaçla yapılan kütleler engellilerin hareketinde engel oluşturuyor mu?		x	0
	Dinlenme bankları dolaşıma mani olmayacak şekilde yerleştirilmiş mi?	x		2,5
	Bankın sırt ve kol dayanağı var mıdır?		x	2,5
	Oturma bölümü yerden 45 cm, kol dayanağı yerden 70 cm yükseklikte midir?			2,5
	Dinlenme banklarının yanında tekerlekli sandalyenin yanaşabilmesi için en az 12,50 cm'lik alan var mıdır?		x	0
Rampalar	Rampalarda eğim standartlara uygun mu?	x		5
	Yüzey dokuları standartlara uygun mu?	x		2,5
	Korkuluk ebatları standartlara uygun mu?	x		2,5
Otopark	Park yerlerinin boyutları standartlara uygun mu?	x		5
	Park yerlerindeki yönlendirici tabelalar standartlara uygun mu?	x		2,5
Açık ve Yeşil Alanlar	Açık ve yeşil alanlarda ana ve yan yollar erişime uygun mu?	x		2,5
	Oturma alanlarını birbirine bağlayan yolların zemini uygun mu?	x		2,5
	Oturma bankı ve masa yüksekliği uygun mu?	x		2,5
Merdivenler	Rıht ve yükseklik standartlara uygun mu?		x	0
	Yüzey dokusu standartlara uygun mu?	x		2,5
	İşaretler güvenlik uyarılar standartlara uygun mu?	x		2,5
	Hissedilebilir yüzeyler standartlara uygun mu?	x		2,5
Yaya Geçitleri	Asansör var mı?	x		5
	Asansör standartlara uygun mu?	x		2,5
	Korkuluk yüksekliği standartlara uygun mu?	x		2,5
	Yüzey dokuları standartlara uygun mu?		x	0
	Güvenlik uyarıları standartlara uygun mu?		x	0
TOPLAM				75

ların neler olduğu madde madde açık olarak belirtilmediği için inşaatlarda engelsiz yapı yapma ölçütleri tam olarak uygulanamamaktadır. Bilindiği gibi kısa bir süre önce yeni inşa edilecek yapılar için enerji kimlik belgesi alma zorunluluğu getirilmiştir. Benzer bir uygulama olarak tanımlanacak ölçütlere göre erişilebilirlik derecesinin belirtildiği, “erişilebilir yapı kimlik belgesi” adı altında bir belge oluşturulabilir. Engellilerin yanı sıra gereksinim duyan herkes için de bu ölçütlere uyan yapıların zamanla önem kazanacağı kuşkusuzdur.

Bütüncül yaklaşımı öneren turuncu bayrak standardizasyon ve sertifikasyon çalışması ile

birey, kentin tüm noktalarında aynı servis ve hizmetlere erişebilmelidir. Örneğin görme engelli bir birey kentin neresine giderse gitsin kentsel donatıların yolun ne tarafında olduğunu bilmelidir. Yol ağaçları standartlara uygun olarak, donatılar ise engel olmayacak bir biçimde tüm kente aynı normlarla yerleştirilmelidir.

Önerilen turuncu bayrak modeli ile kentin bir parçası olan engelli, hasta ve yaşlı insanların yaşama dahil olmalarının önündeki engellerin kaldırılmasının sağlanması amaçlanmaktadır. Yaşam alanlarında erişilebilirliğin sağlanması için yapılar değerlendirilir ve derecelendirilir.

TBES özellikle yapı, yakın çevresi ve içinde yer aldığı kent bütünü ile ilgili kısımlarının gelişmesinde katkı sağlamayı, engellilerle ilgili yapılan çalışma ve uygulamalarla edinilen tecrübelerin dileyen ülke ve bölgelerle ortak çalışma ve işbirliği olanakları ile paylaşılması böylelikle herkesin temel hak ve ihtiyaçlarını özgürce yapabilmesini sağlayarak toplumun bir parçası olması ve potansiyelini yaşaması amaçlanmaktadır. Bireylerin yaşam alanlarını seçiminde iyi bir yol gösterici olması hedeflenen öneri model, erişilebilirliğin planlanması, ülkemizin bu alanda gelişmesine katkı sunmak için de hazırlanmıştır. Erişilebilirlik konusunda en etkili gelişmeleri hayata geçirmiş ülkelerin arasında yer alarak ülkemize bu yönde de katkı sunmak bu çalışmanın yan katkılarından biri olarak hedeflenmektedir. Böylece ülkemiz erişilebilir yapıları ile dünyada yaşadığı öngörülen yaklaşık olarak bir milyar engelli kullanıcının engelli turizmde, üniversitelerde, hastanelerde, kültür ve kongre turizmde tercih edilir bir ülke olabilir. Bilgiye ve hizmete erişme yönünden engellileri toplumun diğer üyeleriyle eşitlemek için sunulan fırsatların kamu kurum ve kuruluşlarından başlatılması son derece önemli olmakla birlikte bu hizmetlerin çok sayıda kişi ve özel kuruluş tarafından verilen geniş bir alanı kapsadığı düşünüldüğünde, özel hizmet vericilerin de erişilebilirlik standartlarına uygun hale getirilmesi hedeflenmektedir. 

Gülşay Yedekci, Dr.

Kaynaklar

- Connell, B. R., M. Jones, R. Mace, J. Mueller, A. Mullick, E. Ostroff, J. Sanford, E. Steinfeld, M. Story, G. Vanderheiden, *The Principles of Universal Design - Version 2.0*, 1997
- Disabled Access Guide, Disability Scotland, May 1990
- Engelli Hakları Sözleşmesi (2006), www.engelsizerisim.com/detay/bm-engelli-haklari-sozlesmesinin-turkce-tam-metni/ (Erişim tarihi: 16 Ağustos 2018)
- Equality Act Factsheet (2015), www.equalityhumanrights.com/en/britain-fairer-factsheets (Erişim tarihi: 16 Ağustos 2018)
- Kearney, P. M., J. Pryor (2004), "The International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF) and Nursing", *Journal of Advanced Nursing*, 46 (2), 162-70
- Köse N., N. Çolpan Erkan (2014), "Kentsel Mekân Örgütlenmesinin Yaşlıların Kentsel Etkinlikleri Üzerindeki Etkisi, İstanbul ve Viyana Örneği", *METU JFA*, 2014/1 (31:1), 39-66
- LEED (2000), <http://www.xn--leedsertifikas-jgc.com/leed.html> (Erişim tarihi: 16 Ağustos 2018)
- Mace, R. L., G. J. Hardie, J. P. Place (1980) "Accessible Environments: Toward Universal Design", Center for Accessible Housing North Carolina State University (<https://mn.gov/mnddc/parallels2/pdf/90s/90/90-AEN-CAH.pdf>)

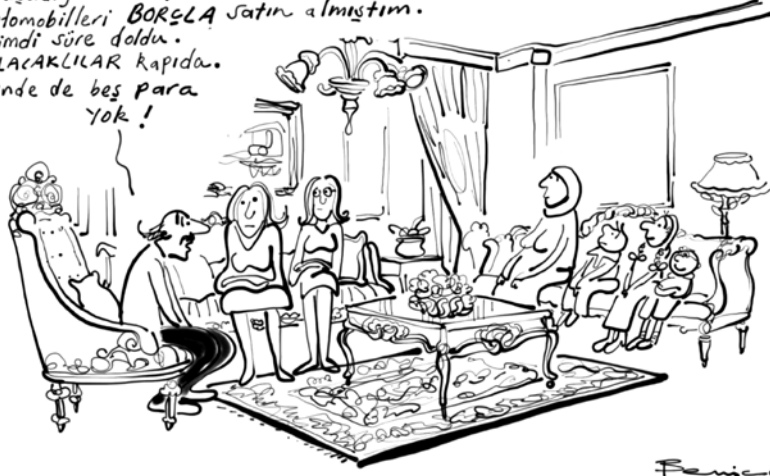
- Mamatoğlu N. (2015), "Türkiye’de Engelliler İçin Erişilebilirlik Uygulamaları Algısı", *Dosya*, 36 (2015/3), 6-12 (1998 <http://www.mimarlarodasiansankara.org/dosya/dosya36.pdf>)
- Mavi Bayrak (1987), http://www.mavibayrak.org.tr/tr/icerikDetay.aspx?icerik_refno=10 (Erişim tarihi: 16 Ağustos 2018)
- Odabaş Uslu, A., M. Güneş (2017), "Engelsiz Kentler - Herkes İçin Erişilebilir Kentler", *IJLAR (Uluslararası Peyzaj Mimarlığı Araştırma Dergisi)*, 1 (2), 30-36
- Ross Atkin Associates (2015), Responsive Street Furniture, <http://www.rossatkin.com/wp/?portfolio=responsive-street-furniture> (Erişim tarihi: 16 Ağustos 2018)
- Statutory Instruments, No. 2768, "Building and Buildings - The Building Regulations", 6th December 1991, <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/1991/2768/made> (Erişim tarihi: 16 Ağustos 2018)
- The Rick Hansen Foundation Accessibility Certification (RHFAC) Guide to certification 2018 Rick Hansen Foundation Version 1.3, August 2018
- Ulaşabilirlik Kılavuzu (2001), *Mimar:ist*, S. 2 (Bahar) özel eki
- WHO (2011), "World report on Disability", World Health Organization and the World Bank, http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report.pdf (Erişim tarihi: 16 Ağustos 2018)

Accessibility for Cities and Constructions:

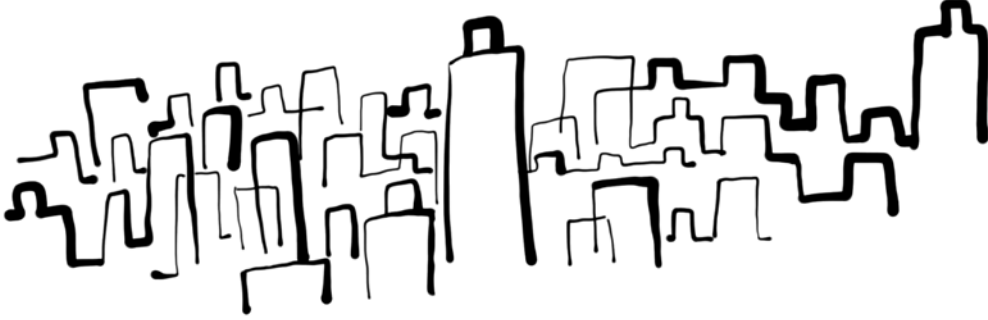
The Orange Flag Proposal

Numerous comfortability problems are encountered in cities for all age groups in our country. In this context, the concept of "orange flag" is a model designed to make our cities and structures accessible to all. Orange flag is a practical application on the establishment of conditions that encourage and support the accessibility of cities. In addition, special care has been given to the accessibility of the disabled. By the orange flag study, we aim of contributing to the determination of common standards, applicable to all those who are willing to be active in the development of an unhindered city. Believing that humanity is an inseparable whole with its social environment and its social life, we wanted to formulate the basic condition for the full participation of disabled individuals in all areas of social life. Thus, all individuals, independent of their age, gender, or abilities will be able to use the city equally and will have accessibility to physical environment.

Sevgili ailem, size bir itirafıta bulunuyorum.
Yaşadığımız evi, eşyaları, halıları, tabloları,
otomobilleri **BORSLA** satın almıştım.
Şimdi süre doldu.
ALACAKLILAR rapıda.
Bende de beş para
Yok!



Behiç Ak



Burası bir SÖKÜNTÜ mahallesi idi.
Sanatçıları bölgeye sektik ve
burayı JOYLULAŞTIRDİK. Sonra
sanatçıları kovduk, evleri yıktık.
Yerine bu büyük yapıları diktik!

Sanırım bu büyük yapıları da
JOYLULAŞTIRMAMIZ gerekecek.

Behiç Ak



Hocam beklenen
depremin şiddeti
ne olacak
şirce?

(Depremin büyüklüğü X imar bafıdır)



Behiç Ak

DOĞUŞTAN ÜSTÜN

Benzersiz performans ve baş döndürücü tasarım onun genlerinde var.



LEGENDERA

Klimanın yeni yorumu.



Yakut Kırmızı



İnci Beyaz



Kuzguni Siyah



ENGINEERING SEALANTS

Yeni yaşam alanları yaratıyoruz



YETKİLİ SATICI



BAKA YAPI MALZEMELERİ İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
Orhanlı Mah. Karadeniz Cad. No:7 Turgut Reis San. Sit.
C1 Blok No:1-1 34956 Tuzla/İSTANBUL-TÜRKİYE
Tel:+90 216 394 20 40 (pbx) Faks:+90 216 394 20 49

www.bakayapi.com