

**KIYI ALANLARIN YENİDEN GELİŞİM SÜRECİNDE KENTSEL AÇIK
ALANLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ:
İSTANBUL ÖRNEĞİ**

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DENİZ ARSLAN

ÇEVRE TASARIMI YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

MİMARLIK ANA BİLİM DALI

TEMMUZ, 2005

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Yrd. Doç. Dr. Erkan BAYRAKTAR
Müdür

Bu tezde Çevre Tasarımı Yüksek Lisans Programının tüm koşullarının ve isteklerinin yerine getirildiğini onaylarım.

Prof. Dr. Ahmet EYÜCE
Mimarlık Bölüm Başkanı

Bu tez okunup nitelik ve içerik açısından tümü ile yeterli olup, Çevre Tasarımı Yüksek Lisans Programını için uygun olduğu onaylanmıştır.

Prof. Dr. Ahmet EYÜCE

Supervisor

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Erhan BALKAN

Prof. Dr. Aykut KARAMAN

ÖZET

Modern dünyadaki teknolojik gelişmeler, sanayinin hızlı ilerlemesi, seri üretimlerin artmasını sağlamıştır. Kentlerde olan bu hızlı sanayileşme, kırsaldan kentsele göçün ve konutlaşmanın da artmasına neden olmuştur. Bu istikrarsız ve hızlı gelişimin doğal getirisi de düzensiz ve çarpık kentleşme olgusudur. Yaşam alanlarının azalması, insanların sosyal ve fiziksel faaliyetlerini gerçekleştirdiği mekanların giderek yok olmasının, kentlinin birbiri ile ilişkisinin hızla kopmasının en önemli nedenidir.

Kentlerde oluşan bu düzensiz gelişmenin, özellikle II. dünya savaşından sonra artması ile çözüm arayışlarının başladığını görülmektedir. Bu konudaki çalışmalar ilk olarak Amerika'da, kent içinde özel tasarımlarla oluşturulan kent parkları olarak başlamıştır. Daha öncelerde var olan kentsel açık alanlardan (agoralar, meydanlar, hipodramlar vb.) bazılarının işlevlerini yeniden kazanması, bazılarının farklı işlevler yüklenerek biçim ve isim değiştirmeleri (örn; kent parkları, açık spor alanları gibi isimler almaları) kentin soluk alınan mekanlarına yeniden kavuşmasını sağlamıştır.

Bu yeniden gelişim akımından en çok etkilenen alanlar, limanlar ve dolayısıyla kıyı kentleri olmuştur. 20.yy başlarında Londra kentinde başlayan liman bölgesi gelişimi ile birlikte kent, yeni bir kimliğe bürünmüştür. Limanın işlevinin geliştirilmesi, liman alanının iç bölgelerle iletişiminin kurulması, bölgenin çekiciliğini arttırıcı kentsel açık alanların eklenmesi (rekreasyon alanları, dinlenme alanları, kültür ve sanat alanları vb.) ve iş kollarının yaratılması ile birlikte kent ekonomik dar boğazdan kurtulmuştur.

Londra kentinde başlayan yenileme çalışmaları hızla diğer liman kentlerine de yayılmıştır. İstanbul kentine ise bu anlamda yaklaşıldığında, yenileme çalışmaları için geç kalmış olduğu söylenebilir. Kent su ile ilişkisini içine kapanık bir döngüye oturtmuş böylece su kenti olan İstanbul, kara kentine dönüşmüştür. Ancak İstanbul'un var olan eşsiz coğrafi özelliği, kentin su ile ilişkisini tamamen kopmasına engel olmuştur. İstanbul'un son yıllarda içinde bulunduğu hareketlilik, kenti uluslar arası platforma taşıma çabaları, yeni projelendirmelere ve çalışmalara yöneltmiştir.

Bu anlamda, geçmişte en önemli liman kentlerinden biri olan İstanbul'un bu özelliğini yeniden yakalama çalışması içerisinde olduğu söylenebilir. Bu çalışmaların en belirgin örneği Galata Limanı yenileme çalışmalarında görülmektedir.

Yukarıda belirtilen konuların ışığı altında, kent içerisindeki limanın yeniden canlanması ile, turistler için kenti tanıtan, kent kimliğini açığa çıkaran, kent halkı için yeni faaliyetlerin eklendiği ekonomik ve sosyal açıdan ihtiyaçlara cevap verebilecek mekanlar yaratılması sağlanmalıdır.

SUMMARY

The technological developments of the modern world, rapid improvement of industry caused an increase in serial mass production. This rapid industrialization in the cities caused a migration from the rural zones to the urban areas. This unstable rapid development, brought, naturally an irregular and unorganized urbanization. Reducing life areas, gradually ceasing of the spaces where people carry out their social and physical activities is among the most significant reasons for breaking relations between the urban people.

These negative occurrences in the cities particularly increased after the Second World War, whereupon the studies for a solution have been accelerated. The first study on this issue was conducted in the USA where urban parks formed with special designs within the city have been designed. Some of the urban open areas which also existed in the past (agora, squares, hippodromes....) regained their functions while some others assumed different functions and changed their format and names (such as urban parks, open sporting areas etc) provided the city with the opportunity to influence by this redevelopment are ports, and thereby shore cities. At the beginning of 20th century, the port zone development started in the city of London, providing a new identity for the city.

Adding the open urban areas increasing the attractiveness of region (recreation areas, resting areas, cultural and artistic areas....) and creating new occupations have helped the city to get rid off the economical bottleneck.

The renovation works in the city of London rapidly spread to other port cities. From that point of view, the city of Istanbul is somehow late in starting such renovation. The city has confined its relations with water in a closed circuit turning Istanbul into a city of land. Other hands, Istanbul unique geographical properties prevent a completely break of relations with water. The activity of Istanbul in the recent years,

and the studies to transmit the city into the international platform have led us towards new projects and studies. From that point view, Istanbul is among the most important port cities of the history, and it is aiming to resume such properties. The most evident one of those studies could be seen Galata port renovation works.

With the re-activating of the port in the city, new spaces can be creating for the tourists to promote the city, revealing the urban identity with the new activities for the urban people, to satisfy the economic and social requirements.

1. GİRİŞ

Tezin çerçevesini oluşturan konular, İstanbul'un bir kıyı kenti olarak değerlendirilmesi ve kıyı alanlarının yeniden gelişimi sürecinde İstanbul'un kent-su ilişkisinin incelenmesidir. bu ilişki özellikle kentsel açık alanları kapsamında ele alınacaktır.

Kentsel açık alanları terimini beraberinde, açık alan ve dış mekan tanımlamalarını getirir. İlerleyen bölümlerde bu tanımlamaların ortak noktaları ve farklı yanları belirtmeye çalışılacaktır.

Yakın tarih incelendiğinde, kıyı kentlerinin gelişimi ve kentsel açık alanların kent için öneminin ortaya çıkmasının beraber geliştiği görülmektedir. İkinci dünya savaşından sonra bozulan ekonominin düzeltilmesi amacıyla kıyı alanlarının yeniden harekete geçirilmeye çalışılması bunun yanında, çarpık kentleşme ve endüstrinin artmasıyla ortaya çevre sorunu ve kentlerdeki düşük yaşam koşullarının yükseltilmeye çalışılması sorunların bir arada çözülebileceği ortak tasarımlar oluşumuna neden olmuştur.

Kentsel açık alanların artırılması ve kent yaşam konforunun sağlanması amacıyla ilk defa Amerika da başlayan akım daha sonra İngiltere ye oradan da tüm dünyaya yayılmaya başlamıştır.

İnsanoğlu, yerleşik düzene geçtiği dönemden itibaren yaşam konforunu arttırabileceği, birebir ilişki kurabileceği, ticaret, sanat, toplantı v.b. faaliyetlerini gerçekleştirebileceği mekanlarda oluşturmuştur. Babilin'in Asma bahçeleri, Yunanın

agoraları ve hipodromları, Romanın Arenaları, Rönesans döneminin geniş konut bahçeleri, Osmanlı'nın Saray bahçeleri ve av alanları v.b. gibi bir çok uygarlığın adı ile akla gelen açık alanlar örneklerinde gördüğümüz gibi, bu mekanlar uygarlıkların medeniyet ve kültürlerinin de simgesi haline gelmişlerdir.

Kıyı kentlerinde açık alan düzenlemeleri de kara kentlerine göre farklı karakter göstererek gelişmişlerdir. Su ile kara arasında kalan kıyı bölgelerini, ticaretin, insan trafiğinin ve çeşitliliğinin yoğunluğunun yaşandığı, kentin dış dünya ile bağlantı noktası olma özelliğini gösteren, kentin ekonomik ve kültür alanları olarak değerlendirilebileceği özel mekanlar olarak tanımlayabiliriz.

Kıyı kentlerinin ortak özelliği, su ile olan ilişkileridir, ancak bu ilişki onları birbirinden ayıran bir özellik olarak da karşımıza çıkmaktadır. Su ile karanın ilişkisi topografyanın etkisi ile değişik şekillerde ortaya çıkmıştır. Kıyı kentinin farklılığını yaratan bir diğer özelliği deniz, göl, ırmak gibi su faktörlerden birine yada birkaçına sınır olmasıdır. Bahsedilen bu iki coğrafi özellik, kıyı kentlerinin değişik karakter kazanmasına ve kentin yaşantısına doğrudan etki etmiştir. Örneğin Venedik ve Amsterdam'ın kanallarla bölünmüş yapısı, Londra'nın Thames nehrinin iki yakasında konumlanmış yerleşiminde bu baskınlığı ve farklılığı açıkça görebiliriz.

İstanbul kentine baktığımızda kendine özgü karakter kazanmasında etki eden birçok unsuru bir arada görmekteyiz. Örneğin tarihin en önemli su yollarından biri olan Akdeniz- Karadeniz arası su yolunu tam içinde barındırmaktadır. Bu su yolu aynı zamanda tarihin en büyük ticaret güzergahlarından birini de oluşturmuştur. İstanbul'u İstanbul yapanda en basit deyimle içinden suyun geçmesidir. (Esen, 1996)

Kentin içinden geçen su kenti boğazın ve halicin etkisiyle üç bölgeye ayırmıştır. Bu parçalanma kenti, diğer kıyı kentlerinden ayıran bir başka özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgeler tarih içerisinde birbirinden bağımsız olarak gelişmelerini sürdürseler de hiçbir zaman İstanbul'un var olan bütünlüğünü bozacak derecede bağımsız hareket etmemişlerdir. Örneğin boğazın, yalıları, sahil sarayları, kayık sefaları ile ünlenen yaşantısı ve az katlı mimari ile ön plana çıkarken, Galata ve Pera bölgesinin liman ve denizcilik faaliyetleri ile geliştiğini, kentin ticaret merkezini oluşturduğunu görmekteyiz. Tüm bu özelliklerin sonucunda İstanbul'un, denizle özel bir bağ kurmuş olduğu, denizle birlikte yaşadığını görmekteyiz. Bu yaşantı şekli, eski yazılı ve görsel anlatımlarda ve sanatta karşımıza çıkmaktadır.

XV. yy da İstanbul'u ziyaret eden bir seyyah kenti denizle surlar arasında kalan alanları her türlü malın satıldığı, evler, dükkanlar, ihracata yönelik gıda maddelerinin depolandığı mağazaların yer alan kentin en hareketli mekanı olarak tanımlamıştır. (Ebersolt)

Kentin denizle olan ilişkisi minyatür sanatçıları tarafında da sıklıkla kullanılarak resmedilmiştir. Kentin yaşam tarzını yansıtan bu eserlerde, denizde kayıkla yapılan gezintiler, liman etrafındaki ticaretin resmedildiği yapıtlar karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul'un su ile olan bu sıkı bağı savaşların etkisi, ekonominin bozulması, limanın eski çekiciliğini kaybetmesi ile aktifliğinin azalması, hızlı kentleşme gibi nedenlerle kısa sürede değişmiştir. Kentin denizle olan ilişkisi son yıllarda kopmuşsa da, geri dönüşmeyecek biçimde farklılaşmaması kentin denizle olan birebir bağlantısından kaynaklanmaktadır.

1940'lı yıllarda hemen hemen tüm liman kentlerinde oluşan ekonomik darboğaz, kentlerin fakirleşmesine neden olmuştur. İşsizliğin artması kentlerde suç oranlarının yükselmesine, eğitim ve kültür seviyesinin düşmesi, gibi bir çok sosyal sorun da ortaya çıkarmıştır.,

Tüm bunları engellemek ve kentlerin gelişimi sağlamak amacıyla ilk olarak 1980'li yıllarda Londra'da başlayan kıyı bölgelerinin yeniden gelişim hareketi ile, liman kentleri yeniden eski önemleri kazanmaya başlamıştır. Suyun yaşam kalitesini yükseltici etkisi tasarımlarda kullanılarak, kıyı kentlerinin ekonomik anlamda gelişmesine yardımcı olmuştur.

Bu gelişim etkisi altında İstanbul'un da sudan kopmuş ilişkisi düzenlenerek, eski çekiciliğinin yeniden kazandırmak hedeflenmektedir.

İÇİNDEKİLER

SUMMARY	vii
ÖZET	viii
TABLO LİSTESİ	x
ŞEKİL LİSTESİ	xi
BÖLÜMLER	
1. GİRİŞ	1
2. KIYI ALANLARINDA YERLEŞİMİN TARİHÇESİ	5
2.1. Kıyı kentlerinin İlk Yerleşim Yarı Olarak Önemi	6
2.2. Dünyadaki Büyük Kıyı Kentleri Ve Bu Kentlerde Yerleşim Oranları	8
2.3. Kıyı Kentlerinin Üzerine Ekolojik Sürecin Etkisi	14
2.4. Dünya Kıyı Kentleri Ve İstanbul	15
2.6. Uygulanacak Yöntem	16
2.7. Sonuç	18
3. KENT TANIMLAMALARI VE KENTSEL AÇIK ALANLAR	19
3.1. Kentsel Açık Alanlar	22
3.1.1. Kentsel Açık Alanların Tarihten Günümüze Gelişimi	23
3.1.2. Kentsel Açık Alanların Sınıflandırılması	26
3.1.2.1. Parklar	26
3.1.2.2. Meydanlar	27

3.1.2.3. Cadde Ve Yol Aksları	28
3.1.2.4. Oyun Alanları	28
3.1.2.5. Rekreasyon Alanları	29
3.1.3. Kentsel Açık Alanların Tasarım Kriterleri	29
3.2. Sonuç	33
4. KIYI KENTİNİN ÖZELLİKLERİ, DÜNYA ÖRNEKLERİ	34
4.1. Kıyı Kentinin Özellikleri	34
4.1.1. Kıyı Kentinin Doğal Özellikleri	35
4.1.2. Kıyı Kentlerinin Fiziksel Özellikleri	41
4.2. Liman Kentlerinin Değişim Süreçleri	44
4.3. Kıyı Kentlerinin Kimlik Etkileri	47
4.4. Sonuç	50
5. AÇIK ALAN TASARIMINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER VE BİTKİLENDİRME KRİTERLERİ	51
5.1. Kentsel Açık Alanların Oluşumu	51
5.2. Kentsel Açık Alanların Tarih İçinde Kullanım Biçimleri	52
5.3. Kentsel Açık Alan Tasarımında Rol Oynayan Etmenler	55
5.3.1. Arazi Faktörü	55
5.3.2. İklim Etkileri	55
5.3.3 Fiziksel Etkenler	57
5.3.4. İnsana İlişkin Etkenler	57
5.3.5. Algı ve Değerlendirme	60
5.4. Bitkilendirme	61

5.4.1. Bitkilerin Seçiminde Rol Oynayan Etmenler	61
5.5. Bitkilerin İşlevleri	68
5.6. Bitkisel Elemanların Bir Araya Getirilmesi	69
5.7. Tasarımda Bitkisel Elemanların Kullanım Biçimleri	75
5.8. Sonuç	81
6. İSTANBUL VE KENT ÖZELLİĞİ	82
6.1. İstanbul Kıyı Fiziksel Özellikleri	85
6.2. İstanbul Doğal Peyzaj Dokusu	88
6.3. İstanbul Kenti Liman Özelliği ve Gelişimi	89
6.4. İstanbul Ve Diğer Liman Kentlerinin Karşılaştırılması	91
7. SONUÇ	108
KAYNAKÇA	111
EKLER	
A- TABLOLAR	116