MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TANIMSIZ KENTSEL ALANLAR OLARAK KAYIP MEKÂNLARIN YENİDEN DEĞERLENDİRİLEREK KENTE KAZANDIRILMASI: ANADOLUHİSARI-GÖKSU ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Emine Zeynep ERĞAN

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Gülşen ÖZAYDIN

MART 2022

..... tarafından hazırlanan .... adlı bu tezin .... tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

.....

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından ..... Anabilim Dalında ..... tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kılavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel etik kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- ücret karşılığı başka kişilere yazdırmadığımı (dikte etme dışında), uygulamalarımı yaptırmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

Emine Zeynep ERĞAN

ÖNSÖZ

Tez sürecim boyunca bilgisi ve deneyimi ile bana yol gösteren, ilerlememi sağlayan çok değerli danışmanım Prof. Dr. Gülşen ÖZAYDIN başta olmak üzere, çalışmamı geliştirme konusundaki önemli katkıları ve eleştirileri için Doç. Dr. Oya AKIN ve Doç. Dr. Müge ÖZKAN ÖZBEK hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Covid-19 pandemisi sebebiyle uzayan yüksek lisans eğitimimin özellikle tez yazım sürecinde, moral ve motivasyonumu yüksek tutmaya çalışıp, beni kendime inandıran yol arkadaşım, eşim Can ERĞAN'a, beni bugünlere getiren ve her zaman yanımda olup destek olan annem Oya GEMEÇ başta olmak üzere tüm aileme, araştırmanın alan çalışması kapsamında veri elde etmeme katkı sağlayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü'ne, yüksek lisansa başlamama vesile olan, hem akademik, hem mesleki hem de kişisel olarak pek çok kez fikrine danıştığım dostum Eda YALÇINKAYA'ya, tez sürecinde fikir ve kaynak açısından yardımcı olan Gözde İrem CEBİR'e ve süreç boyunca nazımı çeken tüm dostlarıma sonsuz teşekkürlerimle…

Emine Zeynep ERĞAN
Şehir Plancısı

Tanımsız Kentsel Alanlar Olarak Kayıp Mekânların Yeniden Değerlendirilerek Kente Kazandırılması:
Anadoluhisarı-Göksu Örneği

ÖZET

Kentsel kayıp mekân kavramı; kent içindeki sürekliliğin kaybolmasına neden olan, işlevselliğini yitirmiş, amacına hizmet edemeyen, etkin şekilde kullanılamayan, kentsel yaşantının bulunmadığı, kimliğini kaybetmiş, atıl kalmış alanlar olarak tanımlanmaktadır. Kayıp mekân tanımı, her ne kadar kentler için olumsuz bir ifade olarak anılsa da içerisinde barındırdığı kamusal kullanım potansiyelleri ile kent kimliğine katkı sağlayabilecek önemli rezerv alanlar olarak görülmektedir.

Kentsel kayıp mekânların kamusal olarak yeniden kullanımına yönelik müdahaleler kalıcı ve geçici kullanım müdahaleleri olmak üzere iki başlık altında ele alınmıştır. Kalıcı müdahaleleri, uzun vadede kalıcı çözümlerin yaratıldığı, planlı müdahalelerdir. Geçici kullanım müdahaleleri ise daha düşük bütçeli, hızlı sonuç alınabilen, halkın katılımının ön planda olduğu, esnek kullanımlara imkân sağlayan müdahalelerdir. Her bir kentsel kayıp mekânın oluşma süreç ve nedenleri farklı olabileceği gibi, yeniden tasarlanmasına yönelik müdahaleler de yere özgü olarak değişebilmektedir.

Çalışma alanı olan Anadoluhisarı-Göksu bölgesi, İstanbul'un Boğaziçi kıyısında, pek çok önemli kentsel fonksiyonu bir arada bulunduran, kültürel ve tarihsel kimlik açısından önemli yerleşim alanlarından biri olmasına rağmen, ihmal edilmiş bir kent parçasıdır. Alanda tanımsız ve birbirinden bağımsız büyük kentsel boşlukların bulunduğu görülmektedir. Kentsel boşlukların giderek azalması başlı başına bir problem iken, var olan kentsel boşlukların yeterince tanımlı olmaması, çevresindeki yapı ve işlevlerle yeterince iyi kurgulanmaması ve bağlantısının kopuk olması da önemli bir sorun haline gelmektedir.

Çalışma alanında tespit edilen kayıp mekânlar; büyük ölçekli kayıp mekânlar, yeniden tasarlanmış kayıp mekânlar ve küçük ölçekli kayıp mekânlar olmak üzere 3 ayrı kategoride incelenmiştir. Küçük ölçekli kayıp mekânlar otopark olarak kullanılan boş parselleri ya da kadastral boşlukları kapsamaktadır. Yeniden tasarlanmış kayıp mekân örneği ise, 2018 yılı öncesi atıl durumdaki Küçüksu Mesire Alanı'dır. Bunlarla birlikte, kentlinin suya erişiminin olmadığı Göksu ve Küçüksu Deresi çevresindeki atıl yeşil alanlar, Göksu Deresi yanındaki terkedilmiş ve harabe halindeki eski Halat Fabrikası, işlevini kaybetmiş ve kullanılmayan Küçüksu Parkı, imar planlarında mesire alanı olarak planlanmış ancak bir kısmı fidanlık olarak kullanılan alanlar çalışma alanı içerisindeki büyük ölçekli kayıp mekân olarak nitelendirilebilecek alanlardır.

Anadoluhisarı-Göksu bölgesinde öne çıkan kentsel sorunlar; fonksiyon bölgelerinin birbirinden bağımsız ve kopuk olması ve özel mülkiyetteki alanlar sebebiyle kamusal sürekliliğin bulunmamasıdır. Bu alandaki kayıp mekânlar yeniden tasarlanırken benimsenmesi gereken en önemli yaklaşım, bütüncül ve birbiriyle bağlantılı mekânlar yaratmak olmalıdır.

Anahtar Kelimeler: *Kayıp mekân, tanımsız kentsel boşluk, atıl alan, işlevini yitirmiş alan, terk edilmiş alan, kayıp mekânların yeniden değerlendirilmesi, kamusal yeniden kullanım, geçici ve kalıcı müdahale yöntemleri*

GAINING TO THE CITY BY RE-DESIGNING LOST SPACES AS UNDEFINED URBAN AREAS: THE CASE OF ANADOLUHISAR-GOKSU

ABSTRACT

The concept of urban lost space, which is defined as areas that cause the loss of continuity in the city, have lost their functionality, cannot serve their purpose, cannot be used effectively, have no urban life, have lost their identity, and remain idle. Although the definition of lost space is referred to as a negative expression for cities, it is seen as significant reserve areas that could be contributed to urban identity with their public use potentials.

Interventions for the public reuse of urban lost spaces are discussed under two titles as permanent and temporary use interventions. Permanent interventions are planned interventions in which long-term permanent solutions are created. Temporary use interventions, on the other hand, are interventions with a lower budget, rapid results, public participation, and flexible use. While the formation process and reasons for each lost urban space may be different, the interventions for its redesign may also vary according to the location.

The study area, Anadoluhisarı-Göksu region is a neglected part of the city on the Bosphorus coast of Istanbul, although it is one of the important settlements in terms of cultural and historical identity, which combines many important urban functions. It is seen that there are undefined and independent large urban spaces in the area. While the gradual reduction of urban spaces is a problem in itself, the fact that the existing urban spaces are not defined well enough, not well-structured and disconnected with the surrounding structures and functions becomes an important problem.

Lost places detected in the study area have been examined in 3 different categories as macro-scale lost spaces, redesigned lost spaces and micro-scale lost spaces. Micro-scale lost spaces include empty plots or cadastral spaces used as parking lots. An example of a redesigned lost space is the Küçüksu Recreation Area, which was idle before 2018. In addition to these, the idle green areas around Göksu and Küçüksu Rivers where the citizens do not have access to water, the abandoned and ruined old Rope Factory next to Göksu River, the Küçüksu Park that has lost its function and not used, the other areas planned as a recreation area in the master plans but some of which are used as plantations within the study area. are areas that can be described as macro-scale lost spaces.

Prominent urban problems of Anadoluhisarı-Göksu region; existing of independent and disconnected functional areas and there is no public continuity due to privately owned areas. The most important approach to be adopted while redesigning the lost spaces in this area should be to create holistic and interconnected spaces.

Keywords: *Lost space, undefined urban areas, leftover space, undefined space, abandoned space, redesigning lost spaces, public reuse, temporary and permanent uses method*

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ ..... **vii**
ÖZET ..... **ix**
ABSTRACT ..... **xi**
İÇİNDEKİLER ..... **xiii**
KISALTMALAR ..... **xvi**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **xviii**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **xx**
GİRİŞ **1**
Araştırmanın Amacı ve Kapsamı 3
Araştırmanın Yöntemi 3
1. KAYIP MEKÂNLAR **6**
1.1 Tanımlar 6
1.2 Kentsel Kayıp Mekân Oluşma Süreçleri ve Nedenleri 10
1.3 Bölüm Sonucu 15
2. KAYIP MEKÂNLARA YÖNELİK MÜDAHALELER VE ÖRNEKLER **17**
2.1 Kalıcı Kullanım Müdahaleleri 18
2.1.1 The Bentway Park, Toronto, Kanada 19
2.1.2 Mecidiyeköy Meydan Projesi, İstanbul 22
2.1.3 Fonte Nova Meydanı, Lizbon, Portekiz 25
2.1.4 Heito 1909 Projesi, Pingtung, Tayvan 27
2.2 Geçici Kullanım Müdahaleleri 31
2.2.1 Place au Changement, Saint-Etienne, Fransa 33
2.2.2 Lent Space, New York 37
2.2.3 Wilson Street Promenad, Guelph 39
2.2.4 Zümrütevler Meydanı, Maltepe, İstanbul 42
2.3 Bölüm Sonucu 44
3. ÇALIŞMA ALANI: ANADOLUHİSARI-GÖKSU **50**
3.1 Tarihsel Araştırmalar 51
3.1.1 Tarihsel ve Mekânsal Gelişim 52
3.1.2 Kültürel ve Tarihi Kimlik 59
3.1.3 Koruma ve Planlama Süreci 64
3.2 Mekânsal Yapı Analizleri 67
3.2.1 Kentsel Doluluk-Boşluk Analizi 67
3.2.2 Ulaşım Bağlantıları Analizi 68
3.2.3 Mülkiyet Analizi 69
3.2.4 Arazi Kullanım Analizi 72
3.2.5 Yapı Bazında Analizler 73
3.2.5.1 Yapı Fonksiyonu 74
3.2.5.2 Yapı Kat Adetleri 75
3.2.5.3 Korunması Gerekli Kültür Varlıkları 77
3.2.6 Kıyının ve Su Yüzeylerinin Kamusal Kullanımı 78
3.3 Çalışma Alanındaki Kayıp Mekânların Tespiti 80
3.3.1 Büyük Ölçekli Kayıp Mekânlar 83
3.3.2 Yeniden Tasarlanmış Kayıp Mekânlar 91

3.3.3 Küçük Ölçekli Kayıp Mekânlar 93
4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME 97
KAYNAKÇA..... 103

KISALTMALAR

İBB : İstanbul Büyükşehir Belediyesi
GEEAYK : Gayrimenkul Eski Eserler Anıtlar Yüksek Kurulu
LMCC : Lower Manhattan Cultural Council
SLOAP : Space Leftover After Planning

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 1.1 : Kentsel Kayıp Mekânların Sınıflandırılması. 16
Çizelge 2.1 : İncelenen Örnek Proje Künyeleri. 48
Çizelge 3.1 : Mülkiyet Durumu. 71
Çizelge 4.1 : Anadoluhisarı-Göksu Bölgesindeki Kentsel Kayıp Mekânlara Yönelik Genel Değerlendirme. 100

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 : Yöntem Şeması. 5
Şekil 1.2 : Literatürde Öne Çıkan Lost Space/Kayıp Mekân Karşılıkları. 6
Şekil 1.3 : İstanbul'da İşlevini Yitiren Fabrikalar. (Ayik, 2018; Hatipoğlu, 2019) 14
Şekil 2.1 : İncelenen Örnek Projeler. 18
Şekil 2.2 : Gardiner Otoyolu'nun Altındaki Atıl Alan. (URL-3)..... 20
Şekil 2.3 : The Bentway Park Projesi. (URL-4) 20
Şekil 2.4 : The Bentway Park Projesindeki Kamusal Aktiviteler. (URL-8) 22
Şekil 2.5 : Tasarımdan Önce Mecidiyeköy Meydanı. (URL-19)..... 23
Şekil 2.6 : Mecidiyeköy Meydan Projesi (URL-20)..... 24
Şekil 2.7 : Mecidiyeköy Meydan Projesi (URL-20)..... 25
Şekil 2.8 : Fonte Nova Meydanı Proje Alanı 2015 ve 2020 Yılına Ait Uydu Görüntüleri. (URL-9)..... 26
Şekil 2.9 : Fonte Nova Meydanı Kamusal Aktiviteler. (URL-9)..... 27
Şekil 2.10 : Kazı Öncesi (1994-2018) ve Sonrası (2018). 28
Şekil 2.11 : Heito 1909 Projesinde Ortaya Çıkarılan Endüstriyel Yapı. (URL-10)..... 29
Şekil 2.12 : Heito 1909 Projesi-Yeniden İşlevlendirilen Atık Su Havzaları. (URL-10)..... 29
Şekil 2.13 : Heito 1909 Projesi Genel Görünüm. (URL-11) 30
Şekil 2.14 : 2006 yılına ait Uydu Görüntüsü ve 2011 yılı Tasarımdan Önceki Hali. (URL-13) 34
Şekil 2.15 : Place au Changement Tasarımın Ana Kurgusu. (URL-14) 35
Şekil 2.16 : Place au Changement Projesi Atölye Çalışmaları. (URL-14) 35
Şekil 2.17 : Place au Changement Projesi Etkinlikler. (URL-14)..... 36
Şekil 2.18 : Meydanın Tasarlandıktan Sonraki Hali. (URL-14)..... 36
Şekil 2.19 : Place au Changement Proje Alanının 2016 ve 2020 Yıllarındaki Durumu. (URL-16 ve Google Maps Sokak Panaroması) 37
Şekil 2.20 : LentSpace Proje Alanındaki Kent Fidanlığı. (URL-18) 38
Şekil 2.21 : Lent Space Proje Alanındaki Güvenlik Çiti/Sergi Duvarı/Kent Mobilyası. (URL-18)..... 38
Şekil 2.22 : Lent Space Proje Alanının Havadan Görüntüsü. (URL-18) 39
Şekil 2.23 : Wilson Street Promenade Projesi Yerleşim Planı (Hamelin, 2016).. 40
Şekil 2.24 : Wilson Street Promenade (URL-22)..... 41
Şekil 2.25 : Zümrütevler Meydanı Projesi. (URL-1) 42
Şekil 3.1 : Çalışma Alanı Konumu. 50
Şekil 3.2 : Çalışma Alanı ve Yakın Çevresi. 51
Şekil 3.3 : Anadoluhisarı Kalesi İçerisindeki Yerleşimleri Gösteren Tasviri Plan-16. yüzyıl (Sarı, 1995). 52
Şekil 3.4 : Yıkılan Kale Duvarları ve Kandilli-Göksu Yolu. 55
Şekil 3.5 : Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Yapım Sürecinde Küçüksu Çayırı.

(URL-23) 55
Şekil 3.6 : Tarihsel Gelişim Çizelgesi. 57
Şekil 3.7 : Anadoluhisarı ve Göksu Yerleşmelerinin Mekânsal Gelişimi (Şahin, 2015)..... 58
Şekil 3.8 : Tarihi ve Kültürel Kimlik Değerleri..... 63
Şekil 3.9 : 22.07.1983 Onanlı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı. 65
Şekil 3.10 : Kentsel Doluluk-Boşluk Analizi. 68
Şekil 3.11 : Ulaşım Kademelenmesi. 69
Şekil 3.12 : Genel Mülkiyet Durumu Grafiği. 70
Şekil 3.13 : Mülkiyet Sahipliliği. 71
Şekil 3.14 : Arazi Kullanım Analizi. 72
Şekil 3.15 : Yapı Fonksiyon Analizi..... 75
Şekil 3.16 : Kat Adedi Analizi Grafiği. 76
Şekil 3.17 : Kat Adedi Analizi. 76
Şekil 3.18 : Korunması Gerekli Kültür Varlıkları. 78
Şekil 3.19 : Anadoluhisarı-Göksu Bölgesi Tespit Edilen Kentsel Kayıp Mekânlar. 82
Şekil 3.20 : Göksu Deresi ve Çevresi 2021 Yılı Uydu Görüntüsü. 83
Şekil 3.21 : Göksu Deresi ve Çevresi 2021 Fotoğrafları. 83
Şekil 3.22 : Eski Halat Fabrikası ve Çevresi 2021 Yılı Uydu Görüntüsü. 84
Şekil 3.23 : Eski Halat Fabrikası ve Çevresi 2021 Yılı Fotoğrafları. 84
Şekil 3.24 : Küçüksu Parkı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü. 85
Şekil 3.25 : Küçüksu Parkı'na Giden Yaya Köprüsü, 2018 ve 2021 Yılı Fotoğrafları. 86
Şekil 3.26 : Küçüksu Parkı. 86
Şekil 3.27 : Küçüksu Deresi ve Çevresi 2021 Yılı Uydu Görüntüsü. 87
Şekil 3.28 : Küçüksu Deresi ve Çevresi 2021 Fotoğrafları. 87
Şekil 3.29 : Kısmen Fidanlık Kısmen Atıl Durumdaki Kayıp Mekân, 2021 Yılı Uydu Görüntüsü. 88
Şekil 3.30 : Atıl Durumdaki Yapılar, 2021. 88
Şekil 3.31 : Fidanlık Tesisi, 2021..... 89
Şekil 3.32 : Büyük Ölçekli Kayıp Mekânlar. 90
Şekil 3.33 : Küçüksu Mesire Alanı 2018 ve 2021 Fotoğrafları. 91
Şekil 3.34 : Yeniden Tasarlanmış Kayıp Mekân- Küçüksu Mesiresi. 92
Şekil 3.35 : Otopark Alanı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü..... 93
Şekil 3.36 : Otopark Alanı 2021 Yılı Fotoğrafı..... 94
Şekil 3.37 : Otopark Alanı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü ve 2021 Google Sokak Panaroması. 94
Şekil 3.38 : Otopark Alanı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü ve Fotoğrafı. 95
Şekil 3.39 : Otopark Alanı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü ve 2021 Google Sokak Panaroması. 95
Şekil 3.40 : Küçük Ölçekli Kayıp Mekânlar. 96

GİRİŞ

Tez çalışmasının çıkış noktasını oluşturan, "Finding Lost Space" adlı kitapta Roger Trancik (1986) kayıp mekân (lost space) kavramının ne olduğuna ilişkin tanımlamalar yapmaya çalışmıştır. Trancik (1986), başarılı bir kentte, iyi tasarlanmış binalar kadar iyi tanımlanmış açık alanların da gerekli olduğunu, genel olarak kentsel gelişime yönelik verilen kararların, binalar arası üç boyutlu ilişkiler düşünülmeden, iki boyutlu arazi kullanım planları ile alındığını ve yapıların, caddelerin, meydanların, açık alanların, kent dokusunun bir parçası olarak görülmediğini, iki boyutlu planlama kararları sonucu kentlerde biçimsiz mekânların oluştuğunu ve bu biçimsiz mekânların kentlerde tanımsız kayıp mekânlar haline geldiğini belirtmiştir.

Buradan hareketle, çevremizde kayıp mekân olarak tanımlanabilecek kentsel boşlukların içerisinde bulundurduğu imkanların ve potansiyellerin fark edilebilir hale gelmesi ve okunabilmesi çok önemlidir. Bunun için ilk önce kayıp mekân kavramının ne olduğunu, hangi alanların kayıp mekân olarak tariflendiğini, bu alanların varlığı ile geçmişten günümüze kente olan etkilerinin ne olduğunu, geçmişteki işlevi ve kentin mevcut ihtiyaçları doğrultusunda hangi potansiyellere sahip olabileceğini, kamusal olarak yeniden kullanımında kente neler kazandırabileceğini düşünmek gereklidir.

İşlevini yitirmiş, boş ve atıl kalmış kentsel kayıp mekânların çözümü için geleneksel planlama yöntemlerinin yetersiz kaldığı durumlarla karşılaşılmaktadır. Pek çok kayıp mekânın halihazırda imar planlarında bir arazi kullanım kararına sahip olduğu ancak çeşitli sebeplerle (mülkiyet problemleri, ekonomik sebepler) uygulanamadığı ya da iki boyutlu olarak düşünülen planlama çalışmalarının kentsel kayıp mekânın yarattığı problemlere çözüm üretemediği örnekler bulunmaktadır. 3194 Sayılı İmar Kanunu ve bu kanuna bağlı ilgili yönetmelikler doğrultusunda hazırlanan imar planı çalışmalarında, plan kararlarının belirli bir çerçevesi ve sınırı bulunmaktadır. Dolayısıyla geleneksel planlama yöntemlerinin kayıp mekânların kente yeniden kazandırılması hususunda yetersiz kalması, planlama ve mimarlık arasında bir arayüz olan kentsel tasarımın sürece dahil edilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Her bir kentsel kayıp mekânın yeniden değerlendirilme sürecinde farklı kentsel tasarım

müdahaleleri (kalıcı kullanım müdahaleleri, geçici kullanım müdahaleleri vb.) gerekebilir. Kentlerde tanımsız, atıl alan olarak varlığını sürdüren kayıp mekânların, kamusal olarak yeniden kullanımında katılımcı süreçler izlenmelidir. Kayıp mekânların içerisinde barındırdıkları potansiyellerin ortaya konması, yere özgü, kentin ve kullanıcı ihtiyaçları doğrultusunda kente yeniden kazandırılması, ortak akıl ile yürütülecek bir çalışma ve kamusal çıkarların ön planda tutulduğu bir yaklaşım ile gerçekleştirilebilir.

Tüm bu tartışmalar ile birlikte, araştırma kapsamında, İstanbul'un Boğaziçi kıyısında tarihi ve doğal sit alanı statüsüne sahip, kültürel ve tarihsel kimlik açısından en önemli yerleşim alanlarından biri olan Anadoluhisarı-Göksu bölgesi seçilmiştir. İstanbul metropoliten bölgesi geneli doluluk-boşluk haritasına bakıldığında, Anadoluhisarı-Göksu bölgesinde kentsel boşlukların görece daha fazla olduğu göze çarpmıştır. Kentsel boşlukların kent merkezlerinde giderek azalması kentlerde kamusal alan yaratma açısından büyük bir problem iken, bu kentsel boşlukların yeterince tanımlı olmaması, çevresindeki yapı ve işlevlerle yeterince iyi kurgulanmaması ve bağlantısının kopuk olması da büyük bir kentsel sorun haline gelmektedir. Anadoluhisarı-Göksu bölgesinde yer alan tanımsız alanlar/tanımsız kentsel boşluklar kayıp mekân kavramı bağlamında okunmaya çalışılmıştır.

Araştırma Soruları

- Kayıp mekân nedir? Kayıp mekânların oluşma nedenleri nelerdir?
- Kayıp mekânlar kent içerisinde nasıl ayırt edilir/fark edilir?
- Kayıp mekânların varlığı ve yeniden kente kazandırılması kentleri nasıl etkiler?
- Kayıp mekânları kamusal olarak yeniden kullanımında benimsenen kentsel tasarım müdahale ve yaklaşımları nelerdir?
- Anadoluhisarı-Göksu bölgesindeki kayıp mekânlar nasıl oluşmuştur ve yeniden kente kazandırılabilmesi için hangi yöntem/yaklaşım benimsenmelidir?

Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Kentsel yaşantı ve kullanımla ilişkilendirilmemiş, kent içindeki sürekliliğin kaybolmasına neden olan, işlevselliğini yitirmiş, amaçlarına hizmet etmeyen, etkin şekilde kullanılmayan, toplumsal anlamını yitiren, terk edilmiş, kimliksiz, hiç kimseye ait olmayan ve yeniden düzenlenmesi mecburi alanlar olarak kentsel kayıp mekânlar, kentler için önemli bir sorun teşkil etmekte olup, kentleri sosyal, kültürel, ekonomik, yapısal ve işlevsel açılardan olumsuz etkilemektedir. Bu çalışmanın amacı kentsel kayıp mekân kavramının tanımlanması ve bu alanların kente tekrar kazandırılmasına ve kamusal olarak yeniden kullanımına yönelik benimsenen yaklaşımların, uygulanan yöntemlerin incelenerek, kayıp mekânların yeniden tasarlanma/ geliştirme sürecine ilişkin ipuçları yaratmaktır. Bununla birlikte çalışmanın bir diğer amacı; Anadoluhisarı-Göksu bölgesinde kentsel kayıp mekân keşfine çıkılarak, bulunan kayıp mekânların oluşma süreçlerini anlatmak, kentte yarattığı olumsuz etkileri ortaya çıkarmak ve kente yeniden kazandırılması söz konusu olduğunda benimsenebilecek yaklaşımları ortaya koymaktır.

Bu araştırmanın kapsamı; tanımsız alanlar/kentsel boşluklar bağlamında yalnızca iki boyutlu olarak verilen plan kararları ile çevresinden bağımsız tekil mimarlık uygulamaları sebebiyle oluşan kayıp mekânların, kamusal olarak yeniden kullanımında bir araç olarak görülen kentsel tasarım yaklaşımlarının önemini vurgulamaktır.

Araştırmanın Yöntemi

Araştırma dört ayrı bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde “kayıp mekân” kavramına dair kavramsal çerçeve çizilmiştir. Bu bölümde, kayıp mekân kavramının literatürdeki karşılıkları bulunmuş, kayıp mekânların oluşma süreçleri ve nedenleri aktarılmıştır. Bölüm sonucunda bir mekânın kayıp mekân olarak tanımlanabilmesi için hangi özelliklere sahip olması gerektiği ile birlikte literatürdeki kayıp mekân tanımlarına karşılık bir sınıflandırma yapılmıştır. İlk bölümde yer alan “kavramsal çerçeve” incelenirken, elektronik ve basılı kaynaklar taranarak bilgi toplanmış ve niteliksel olarak çözümlemeler yapılmıştır.

İkinci bölümde, kentsel kayıp mekânların kentlere yeniden kazandırılmasına yönelik literatürde geçen kentsel tasarım müdahale yöntemleri anlatılmıştır. Kentsel tasarım müdahale yöntemleri geçici ve kalıcı kullanım müdahaleleri olmak üzere iki başlıkta ele alınmış, iki müdahale yöntemine ilişkin Dünya ve Türkiye'den örnek projeler incelenmiştir. Bölüm sonucunda örnekler üzerinden, örnek alanın kayıp mekân tipolojisi, müdahale yöntemi, projenin ana teması gibi başlıklar altında bir değerlendirme yapılmıştır. Bu bölümde, elektronik ve basılı kaynaklardan yararlanılmıştır.

Üçüncü bölümde, ilk bölümde oluşturulan kavramsal çerçeve doğrultusunda İstanbul, Beykoz ilçesi, Anadoluhisarı ve Göksu bölgesindeki kentsel kayıp mekân keşfine çıkılmış ve kayıp mekânların oluşum süreçleri anlatılmıştır. Alanda yer alan kayıp mekânların keşfi için öncelikle yerinde gözlem ve saha çalışmaları yapılmıştır. Çalışma alanında Mart 2018 ve Aralık 2021 tarihinde olmak üzere iki saha gezisi yapılmıştır. Her iki saha gezisinde alan fotoğrafları çekilmiş, böylece üç sene içerisindeki değişimler de fotoğraflar üzerinden tespit edilmiştir. Saha çalışması sonrası, çeşitli kaynaklardan tarihsel araştırmalar yapılmış, farklı yıllara ait kronolojik uydu görüntüleri, eski fotoğraflar ile alandaki değişimler izlenmiştir. Bununla birlikte, İBB verileri ile mekânsal yapıya ilişkin haritalama çalışması yapılmıştır. Tüm araştırmalar, analiz ve tespitler sentezlenerek çalışma alanında kayıp mekân olarak nitelendirilebilecek alanların nitelikleri ve kente yarattığı sorunlar ortaya çıkarılmıştır.

Araştırmanın son bölümü olan sonuç ve değerlendirme kısmında ise, literatüre geçmiş kentsel kayıp mekân kavramları ile yeniden tasarlanmış kayıp mekân örnekleri göz önüne alınarak, Anadoluhisarı-Göksu bölgesindeki kentsel kayıp mekânların yeniden değerlendirilmesine ve kamusal olarak yeniden kullanımına yönelik ipuçları ve potansiyeller üzerine bir değerlendirme yapılmıştır.

Şekil 1.1 : Yöntem Şeması.

1. KAYIP MEKÂNLAR

Bu bölümde, "kayıp mekân" kavramının tanımı yapılmış, literatürdeki karşılıkları bulunmuş ve bir mekânın kayıp mekân olarak tanımlanabilmesi için hangi özelliklere sahip olması gerektiği açıklanmıştır. Bununla birlikte kayıp mekânların oluşma süreçleri ve nedenleri aktarılmıştır. Bölüm sonucunda ise literatürdeki kayıp mekân tanımları kategorize edilip bir sınıflandırma çalışması yapılmıştır.

1.1 Tanımlar

Kentlerde, farklı sebeplerden dolayı "kayıp" olarak nitelendirilen kentsel mekânlar bulunmaktadır. Kayıp mekânlar, kentlerin önemli bir sorunu haline gelmekte ve kentleri sosyal, kültüreli ekonomik, yapısal ve işlevsel olarak etkilemektedir.

Konuyla ilgili literatür çalışmaları incelendiğinde "kentsel kayıp mekân" kavramını kapsayan ve bu kavram ile benzeşen birçok tanımın ve karşılığın bulunduğu görülmüştür. **(Şekil 1.2.)** "Kayıp mekân" kavramı uluslararası literatürde; lost space, anti-space, no-man's land, residual space, leftover space, non-space, empty space, indeterminate space, vacant land, abandoned space vb. olarak karşımıza çıkabilmektedir. Türkçe kaynaklarda ise kayıp mekânlar genel olarak atıl alan, artık mekân, etkinliğini yitirmiş alan, işlevini yitirmiş alan, terk edilmiş alan, tanımsız alan vb. olarak geçmektedir.

Şekil 1.2 : Literatürde Öne Çıkan Lost Space/Kayıp Mekân Karşılıkları.

Trancik (1986), Amerikan kentlerini göz önüne alarak bir "**kayıp mekân"** tanımı yapmıştır ve ona göre; terk edilmiş endüstri tesisleri ve kıyı alanları, kullanılmayan ulaşım tesisleri, gökdelenlerin ya da plazaların altındaki yaya akışının bulunmadığı yapılandırılmamış peyzaj, hemen hemen her Amerikan kentinin merkezini çevreleyen

konut ile ticaret alanları arasındaki bağlantıyı koparan otopark alanları, amacına hizmet etmeyen, yeniden inşa edilmesi gereken konut projeleri ve bozulmuş parklar kayıp mekânlardır. Bu alanlar için "hiç kimseye ait olmayan alan (no man's land)" olarak bir tanımlama da yapmaktadır.

Winterbottom (2000), "**artık mekân"** (residual space) olarak tanımladığı alanları; yok-mekân (non-space), artık alan/mekân (leftover space) ve çift kullanımlı alanlar (dual space) olmak üzere 3 kategoride değerlendirmiştir. "Yok-mekânlar" genellikle hareket koridorlarına yakın alanlardır. Yollar boyunca sıralanan ekim (peyzaj) alanları yok-mekânlara bir örnektir. "Artık alanlar" çevresi ile ilişkili olmayan, planlanmamış alanlardır. Bunlar; kavşakların etrafındaki adalar, biçimsiz geometrideki park alanları olabilir. "Çift kullanımlı alanlar" ise, belirli zamanlarda tek bir kullanıma sahip olan ancak başka şekilde kullanılmayan alanlardır. Bu nedenle belirli bir süre için artık alan haline gelir. Örneğin: Gün sonu boş kalan park alanları gibi. Winterbottom, artık mekânların fark edilip yeniden ele alınması ile bu alanların kentlerde yaratığı sorunların giderebileceğini belirtmiştir.

Serdoura&Bento (2005), **"non-spaces"** (yok mekân) olarak adlandırılan alanları; insanların kullanmaktan kaçındığı, işlevsel kopukluklardan ortaya çıkan, iyi tanımlanmamış ya da tasarlanmamış alanlar olarak tanımlar. Kentsel bağlantıların olmaması nedeniyle bu alanlar kentsel sistem ağının dışındadır. Kent dokusunda "artık bir alan (residual position)" işgal ederler ve boş alan (empty space) olarak da adlandırılabilirler. Genellikle bu tür mekânların bulunduğu kentsel çevreden kopuk olduğu gözlemlenmiştir. (Serdoura&Bento, 2005)

Pagano M ve A. Bowman (2000) tarafından "Vacant Land in Cities: An Urban Resource" adlı araştırmada, 83 Amerikan kentinde boş araziler ve terk edilmiş yapılar hakkında veriler toplanarak, **"vacant land (boş arazi)"** olarak adlandırdıkları bu alanların kentlere sosyal ve ekonomik açıdan hizmet etme potansiyeli tartışılmıştır. Pagano M ve A. Bowman söz konusu araştırmayı genişleterek "Terra Incognita (Bilinmeyen Yer)" adlı kitapta vacant land/boş arazi kavramını şu şekilde tanımlamıştır: Boş arazi kavramı kullanılmayan veya yeterince kullanılmayan çeşitli arazi türlerini kapsayan hem geniş hem de belirsiz bir kavramdır. Kullanılmayan boş bir parsel (yüksek eğime sahip bir parsel veya alansal açıdan küçük bir boyuta sahip parsel), ekonomik sebeplerle kapanmış bir endüstriyel tesis alanı, ekilmemiş tarımsal araziler boş arazilere örnektir. (Pagano M ve A. Bowman, 2004, s. 4)

Lynch (1990), "Wasting Away" adlı kitabında kayıp mekâna karşılık gelen **"waste space"** kavramını açıklamıştır. Ona göre "waste space", ölü, kullanılmayan, boş alanlar olarak ele almıştır. Bu artık alanların tekrar kullanımları konusunda potansiyeller taşıdığını belirtmektedir. Bu mekânlara, her zaman dilimine cevap verecek esnek kullanımlar getirilmesi gerektiğini belirtmektedir. (Lynch, 1990, aktaran Boz, 2016)

Alanyalı (2003), **"artık mekân"** (leftover space) olarak tanımladığı alanların, kentler için bir potansiyel olabileceğini ve kentlere değer katabileceğini, bu alanların kontrol ve bakım eksikliğinden meydana geldiğini belirtmiştir. O'na göre; artık alanlar iki şekilde meydana gelmektedir. Birincisi, hiçbir zaman tasarlanması söz konusu olmamış alanlar, ikincisi, tasarlanmış ancak sonrasında bozulmaya maruz kalan, kullanılmayan (terk edilmiş bölgeler, park, meydan vb.) alanlardır.

Altay (2020), **"artık mekân"** kavramının kimliksiz ve muğlak mülkiyet ilişkilerini barındıran bir kavram olduğunu belirtmiştir. Artık alanlar, kime ait olduğu belli olmayan bir kent mekânı olması sebebiyle kimliksizdir. Mülkiyet ilişkisi içerisinde yer alsa bile, kullanılmama sorunu ile karşı karşıyadır. Artık mekânın başkaları tarafından talep edilebilmesini sağlayan en önemli durum da bu kullanılmama halidir. Artık mekân, yeni bir mekân tahayyülünün oluşmasında bireyin ihtiyaç duyduğu kentsel mekânı sağlama açısından önem taşımaktadır. (Altay, 2020)

Groth ve Corjin (2005), **"belirsiz alan"** (indeterminate space) kavramına örnek olarak terk edilmiş endüstri alanını örnek göstermektedir. Bu gibi alanların, tekrar kent yaşamında belirli/tanımlı hale gelmesinin mümkün olduğu, bunun da kentlere ekonomik, sosyal, kültürel açıdan olumlu olacağını ve bu alanların sürdürülebilirliğinin sağlanabileceğini belirtmiştir.

Morgan Pasco[1] için, **kayıp mekânlar** kent ile bağlantısının kopuk olduğu mekânlardır. Bunun yanında kayıp mekân sadece fizik mekân ile ilgili bir sorun değil, aynı zamanda bir kimlik sorunudur. Kayıp mekân, kimliği olmayan bir mekândır. (aktaran Özbek, A., 2007)

1 Morgan Pasco, Peter Gabrijelcic, Pieter Brossens, Giorgio Gasco Gazi Üniversitesi kış okullarında atölye yürütücülüğü yapmışlardır. Kayıp mekân kavramı için yaptıkları tanımlamalar, Aslı Özbek tarafından derlenen 2007 kış okulu boyunca yapılan sunumlar ve röportajlardan alıntıdır.

Doron (2007), literatürde geçen; *blank space, border vacuums, brown fields, dead zones, derelict areas, empty places, No Man's Lands, polite spaces, , post architectural zones, terrain vague, urban deserts, vacant lands, voids, white areas, wasteland* gibi terimleri **"space left over after planning"**, planlamadan arta kalan alan olarak tanımlamaktadır.

Zecca (2019) **"abandoned space"** olarak ele aldığı "terk edilmiş/kullanılmayan mekân" kavramına örnek olarak terk edilmiş askeri ya da endüstriyel tesis alanlarını ve ihmal edilen kentsel peyzaj ve kullanılmayan park alanlarını göstermiş, bu alanların belirsiz olmasının kayıp ve kimliksiz alanlar yarattığını belirtmiştir.

Özbek (2012), **"kayıp mekân"** kavramını, kent içinde etkin kullanılmayan ve/veya erişilebilirliği kısıtlı mekânlar olarak tanımlamaktadır. Kenti fiziksel ve/veya sosyal açıdan bölen mekânlar (örneğin karayolu veya demiryolu ağları, otoparklar), büyük, izole ve kendi içine kapalı konut/çalışma bölgeleri, kent içinde kalmış kullanılmayan veya terk edilmiş sanayi alanları kayıp mekânlar olarak kabul edilebilir. Kayıp mekânlar kolektif hafızanın üretilemediği ve bilgi paylaşımının gerçekleştirilemediği mekânlardır. Kayıp mekân tanımı, gerek kelime anlamı gerekse mevcut durumu göz önüne alındığında; kente olan sosyal, ekonomik, fiziksel vb etkileri nedeniyle negatif bir çağrışımda bulunmakta ancak bütün bu olumsuzluklara karşın kentlerin nitelikli dönüşümü için kullanılabilecek önemli rezerv alanlardır. Bu bağlamda hemen hemen tüm çağdaş kentlerin değişim/dönüşüm sürecinde ortaya çıkan kayıp mekânın -özellikleri ve potansiyeli düşünüldüğünde- kent kimliğine katkı sağlayabilecek önemli bir kentsel mekân olduğu söylenebilir. (Özbek, 2012)

Boz (2016) **"atıl alan"** kavramını; öncesinde bir kullanıma sahip olan fakat zaman içerisinde farklı sebeplerle işlevsiz ya da boş kalmış, çevresine katkı sağlayamayan, çok çeşitli ölçek ve büyüklükte olabilen alanlar olarak tanımlamaktadır. Atıl alanlar, olumsuz bir kavramı çağrıştırsa da barındırdıkları potansiyeller ile yeniden değerlendirilerek kentsel bütünlüğün sağlanması konusunda fayda sağlayabilir ve yeni fırsatlar sunabilirler. (Boz, 2016)

Emerce (2012)'ye göre **"kayıp mekân"** kavramı kent içerisinde yeniden düzenlenmesi mecburi olan fakat genel olarak tanımlanması zor mekânlardır. Bir mekânın kayıp mekân olarak değerlendirilebilmesi için belirli bir lokasyonda ya da

kriterde olması gerekmez. Kıyı şeritlerindeki boş alanlar, kent merkezinde kalan ama işlevsel kullanımını yitiren endüstri ve askeri alanlar, işlevselliğini yitirmiş parklar kayıp mekânlar olarak sayılabilir. Bu alanları yeniden tasarlamak ve bu alanlarla ilgili karar alma süreci kentteki diğer boş alanlara göre daha zordur. (Emerce, 2012)

1.2 Kentsel Kayıp Mekân Oluşma Süreçleri ve Nedenleri

Kentsel kayıp mekânların, bulunduğu kentin değişim ve gelişim dinamiklerine bağlı olarak oluşma süreçleri ve sebepleri farklılaşabilmektedir. En genel anlamda Trancik (1986)'e göre kayıp mekânların oluşumuna neden olan 5 faktör bulunmaktadır. Ona göre kentlerde kayıp mekânların oluşumuna neden olan gelişmeler;

- Modernizm hareketleri sonucu oluşan kayıp mekânlar,
- Otomobil bağımlı kentlerin artması,
- Kentsel yenileme süreçlerinin bölgeleme ve arazi kullanım politikaları,
- Kamusal alanların özelleştirilmesi,
- Kent merkezinde arazi kullanımın değişmesi olarak sıralanmaktadır. (Trancik, 1986)

Ancak kentsel kayıp mekânların oluşumuna neden olan bu beş faktöre ek olarak,

- Planlama çalışmalarının kentsel mekân organizasyondaki problemlerin çözümünde yetersiz kalması
- Sanayisizleşme süreçlerine de değinmek uygun olacaktır.

Modernizm Hareketleri Sonucu Oluşan Kayıp Mekânlar

Modernizm, 1930-1960 yılları arasında mimarlık ve planlamanın hâkim kuramsal yapısını oluşturmaktadır. Endüstrileşme döneminde değişen kent yapısı ve ihtiyaçlarına karşılık olarak ortaya çıkmıştır. Bu dönemde hazırlanan planlarda fonksiyonlara göre bölgeleme yaklaşımı hakimdir. Kentler, ulaşım ağlarına göre şekillendirilmekte ve otomobil bir zorunluluk haline gelmektedir. (Özdal, 2010)

Modernizm yaklaşımı, birbirinden bağımsız, bağlantısız yapıların tasarımı üzerine kuruludur. Kent meydanlarının, sokakların, yeşil alanların ve diğer önemli kentsel alanların önemi göz ardı edilmiştir. Geleneksel kentlerde (Orta Çağ kentleri, 17. ve 18. yy kentleri) sokaktaki faaliyet ile binalardaki yaşam arasında yakın bir ilişki

bulunmaktayken, modernizm hareketi ile şehirlerde kentsel mekândaki yaşamdan ziyade, yapıların içindeki yaşam önem kazanmıştır. Geleneksel kentlerde, caddelerin, meydanların, kentsel açık alanların sosyal ve ticari rolünü modern şehirlerde kapalı alışveriş merkezleri, plazalar gibi mekânlar üstlenmiş ve bu alanlarda sosyal bir yaşam yaratılması sağlanmıştır. Geleneksel kent dokusu incelendiğinde, yapı adalarının insan hareketini yönlendiren bir düzeni olduğunu gözlemlerken, modern kent dokusunda parçacıl ve bağımsız yapıların kent içerisinde bir yönlenme yaratmadığı görülmektedir. Dolayısıyla, yapılar arası boşlukların düşünülmediği ya da tasarlanmadığı modern kentlerde kayıp alanlar oluşmaktadır. (Trancik, 1986)

Otomobil Bağımlı Kentlerin Artması

Trancik (1986) kentsel kayıp mekânların oluşumunda, otomobile bağımlılığın artmasını başa çıkılması en zor süreçlerden biri olarak tanımlamaktadır. Otomobil bağımlı kentlerin "kentsel dış mekân" olarak nitelendirilen alanlarında, otoyollar, caddeler, otoparklar baskındır ve kentler bu baskın türlere göre şekil almaktadır. Otoyollar kentleri bölmekte ve kopuk ilişkiler yaratmaktadır. Bununla birlikte otoyolların çevrelerinde pasif, hiç kimseye ait olmayan alanlar oluşmaktadır. Büyük modern şehirlerin kentsel açık alanlarına bakıldığında; bu alanların büyük çoğunluğunun otomobil hareketliliği için ayrıldığı görülmektedir. Yapılar genellikle, sosyal amacı olmayan bu açık alanlar (yol, otopark vb.) ile çevrilidir. Otoyol projeleri, tıpkı kentsel dönüşüm projeleri gibi on binlerce insanın yerini değiştirmeye zorlamıştır. Bunun sonucunda; komşuluk birimleri ve mahallelerin birbiriyle olan etkileşimi azalmış ve daha izole alanlar oluşmuştur. (Trancik, 1986)

Kentsel Yenileme Süreçlerinin Bölgeleme ve Arazi Kullanım Politikaları

Kentlerdeki geleneksel niteliklerinin kaybı, arazi kullanım/bölgeleme politikalarının ve kentsel dönüşüm projelerinin yanlış yönlendirilmesinin bir sonucudur. Bölgeleme politikalarında; bir kentteki işlevler çalışma, barınma, ticaret ve rekreasyon olmak üzere dört ayrı bölgeye ayrıldığında homojen, izole ve dışarıya kapalı alanlar oluşmaktadır. Bu alanlar "sosyal hijyen" adı altında "sağlık, güvenlik, refah" söylemleri ile pazarlanmaktadır. Ancak bu alanların tasarımı yapılırken, diğer kentsel alanlarla ilişkisi kurulmadığından, kentsel sosyal altyapı barındırmadığından bir süre sonra sosyal ilişkilere cevap veremediği, bir sosyal çeşitlilik yaratmadığı için kentlerin çöküntü alanı haline gelmektedir. Bu durum kentlerdeki hem fiziksel hem de sosyal

çeşitlilik ve canlılığa zarar vermektedir. (Trancik, 1986) Bunun gibi kentlerde izole ve dışarıya kapalı alanların varlığı, kentler için bir kayıp mekân niteliğindedir.

Kamusal Alanların Özelleştirilmesi

Modern kentte her bir unsur farklı bir kamu veya özel kuruluşun sorumluluğundadır ve çevresel bütünlük kaybolmuş durumdadır. Kamuya ait kentsel mekânlar özelleştirilerek, kurumsal (özel) şirketlerin potansiyel "imge" yapıları olarak tasarlanmakta ve kolektif mekân, imge yapıların kenti haline gelmektedir. Sokakların sürekliliği, kötü yerleştirilmiş binalar tarafından kesilmekte, yükseklik sınırlamaları sıklıkla ihlal edilmektedir. Özelleştirilen kamusal alanlarda inşa edilen yapılar, çeşitli malzemeler ve cephe stilleri ile dikkat çekmek için rekabet halindedir. Trancik, modern kentteki kentsel mekânı, kentin kimliğinden bağımsız binalar ve özel olarak tahsis edilmiş alanlardan oluşan bir patchwork[2] yorganı olarak tanımlamaktadır. (Trancik, 1986) Özelleştirilen alanlar; kimliğini kaybetmesi, kolektif hafızanın silinmesi vb. sebeplerle kentlerde kayıp mekân olarak nitelendirilmektedir.

Arazi Kullanımın Değişimi

Arazi kullanımındaki değişiklikler sonucu kentlerde atıl kalan alanlar kentsel kayıp mekân olarak adlandırılmaktadır. Bu alanlar; şehrin dışına taşınmış bir endüstri alanı, artık kullanılmayan ulaşım ağları (demiryolu, köprü vb.), boşaltılan ticaret, konut vb. alanları, terk edilmiş askeri alanları kapsamakta ve şehrin merkezinde geniş boşluklar veya yeterince kullanılmayan alanlar yaratmaktadır. Bu alanların geçici olarak şehir bahçeleri, ticari bahçecilik veya mahalle oyun alanları vb. için kullanılması, kente hem ekonomik hem de sosyal katkı sağlamaktadır. (Trancik, 1986)

2 Boyutlu Olarak Hazırlanan Plan Çalışmaları / Planlama Artığı Alanlar

Literatürde '**SLOAP (space leftover after planning)'** olarak da geçen kayıp mekânlar, belirli bir planlama sürecinden sonra yönetim ve denetim yetersizliği sebebiyle ihmal edilmiş ya da planlama çalışmasının yalnızca bir arazi kullanım kararı olması sebebiyle uygulama sonrasında ortaya çıkan artık alanlardır. Bu alanlara örnek olarak; imar planlarında, park, rekreasyon, çocuk oyun alanı gibi kentsel açık alan olarak planlanmış ancak uzun süre boyunca kamulaştırılmadığı için atıl kalan boş

[2] Kırkyama. Kumaş artıklarını birleştirerek örtü, yorgan yüzü vb.ni yapma işi.

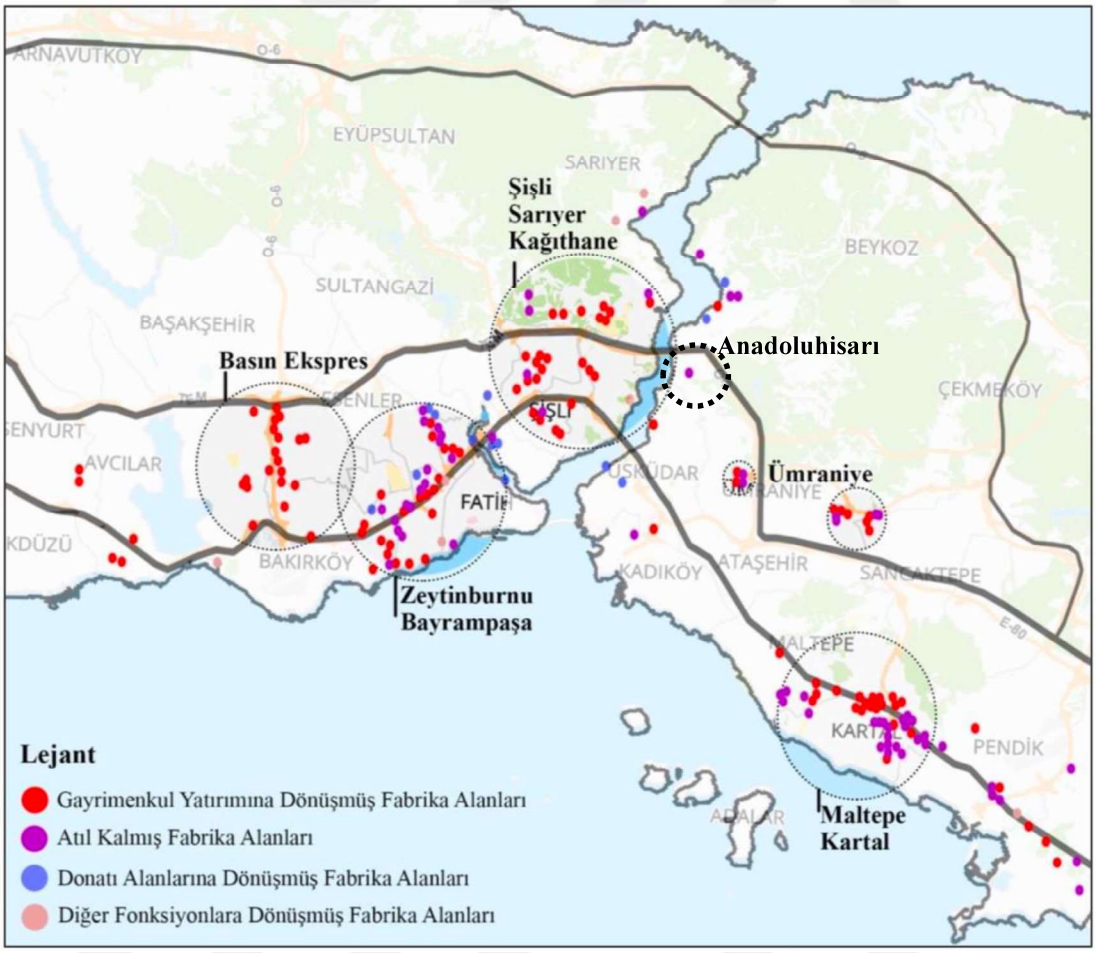
parsel alanları gösterilebilir. Bu alanlar hem mülkiyet sahibinin hem de toplumun kullanamadığı kentsel kayıp mekânlar olarak varlığını sürdürmektedir.

Komarzynska-Swiesciak (2018), SLOAP'a tasarlanmamış tanımsız boşluklar olarak köprü, viyadük ve üst geçitlerin altındaki alanları örnek göstermiştir. Kentte fiziksel bölünme yaratan bu tür alanların yeniden tasarlanarak kamusal alan ağına dahil edilebilmesi kente pek çok açıdan katkı sağlayabilir. (Komarzynska-Swiesciak, 2018)

Sanayisizleşme Süreci

Batılı ülkelerde 1960'lı yıllarda, Türkiye'de ise 1980'li yılların sonunda ortaya çıkan sanayisizleşme süreci, sanayi alanlarında işlevsizleşme ve köhneme olarak ele alınmıştır. Kent merkezinde kalan sanayi tesislerinin, yarattığı çevre kirliliği ve kent çeperlerindeki arsa fiyatlarının daha uygun olması sebebiyle kentin dışına taşınmasını gündeme getirmiştir. (Başkurt, 2017) Bu durum aynı zamanda kentsel arazilerin daha kârlı bir şekilde yeniden yapılandırılmasını teşvik etmiştir. Kayıp mekân olarak kent içerisinde kalan eski sanayi tesis alanları, yatırım ve rant açısından önemli potansiyeller taşıması sebebiyle, gayrimenkul yatırımlarına, donatı alanlarına veya diğer fonksiyonlara dönüştürülmektedir. (Hatipoğlu, 2019)

İstanbul'da sanayisizleşme süreciyle kapanan ya da yer değiştiren sanayi tesis alanlarının hangi fonksiyonlara dönüştüğüne dair **Şekil 1.3**'te mekânsal dağılım haritası bulunmaktadır. 291 adet fabrikanın fonksiyonel dönüşümü incelenmiş ve %35'inin gayrimenkul yatırımına dönüştüğü tespit edilmiştir. 291 adet fabrikanın %5'i eğitim ve kültür sanat fonksiyonuna, %2'si sağlık fonksiyonuna dönüşmüştür. %30'u ise atıl halde kalmış sanayi tesis alanlarıdır. Anadoluhisarı'nda yer alan terk edilmiş sanayi tesis alanı da atıl kalmış sanayi tesis alanı kapsamına girmektedir. (Hatipoğlu, 2019)



Şekil 1.3 : İstanbul'da İşlevini Yitiren Fabrikalar. (Ayik, 2018; Hatipoğlu, 2019)

1.3 Bölüm Sonucu

Yapılan literatür taraması sonucunda, kentsel kayıp mekân kavramına karşılık gelen birçok tanımın var olduğu görülmektedir. Literatürde yer alan tanımlamalarda, kentsel kayıp mekânlar, çevreye veya kullanıcılara olumlu bir katkı yapmayan alanlar olmakla birlikte, tasarımcılara kentsel gelişim ve kentlerdeki birçok gizli kaynağı yeniden keşfetme konusunda önemli fırsatlar sunmaktadır. Kentsel kayıp mekânların yeniden tasarlanarak kente kazandırılması kente pek çok açıdan katkı sağlamakta ve kent için bir çekim alanı yaratabilmektedir. Kayıp mekânlar, kentler için rezerv alanlardır ve bu alanların barındırdıkları potansiyellerin kamusal olarak yeniden kullanımı sağlanarak kente kazandırılması gereklidir. Genel bir değerlendirme yapıldığında kayıp mekânlar;

- Kent içindeki sürekliliğin kaybolmasına neden olan,
- İşlevselliğini yitirmiş,
- Amacına hizmet edemeyen,
- Etkin şekilde kullanılamayan,
- Hiç kimseye ait olmayan,
- Kentsel yaşantının bulunmadığı,
- Kimliğini kaybetmiş,
- Atıl kalmış,
- Yaya akışından uzak,
- Kent içindeki tanımı iyi yapılmamış alanlardır.

Her bir kentsel kayıp mekân kavramının oluşma nedeni, oluşma süreci, büyüklüğü, biçimi, niteliği farklılaşmaktadır. Bu farklılaşan kentsel kayıp mekânlara ilişkin bir sınıflandırma çalışması yapılmıştır. Yapılan sınıflandırmada kentsel kayıp mekân kavramı, **Çizelge 1.1**'de de görüldüğü üzere, işlevini kaybetmiş alanlar, planlama artığı alanlar ve boş/kullanılmayan parseller/alanlar olmak üzere 3 genel başlıkta toplanmıştır.

Çizelge 1.1 : Kentsel Kayıp Mekânların Sınıflandırılması.

KENTSEL KAYIP MEKÂN SINIFLANDIRMASI	AÇIKLAMA	LİTERATÜR KARŞILIĞI	ÖRNEK	ÖRNEK GÖRSEL
İşlevini Kaybetmiş Alanlar	İşlevsel eskime nedeniyle kullanılmayan alanlardır.	Abandoned space İndeterminate space	Kullanılmayan/ terk edilmiş alanlar (endüstri alanları, askeri alanlar, bozulmuş parklar vb.)	 Hasanpaşa Gazhanesi
Planlama Artığı Alanlar	Planlama çalışmasında belirlenen altyapı sistemlerinin kesişimi ile oluşan belirli bir geometriyi ifade etmeyen asimetrik şekle sahip alanlardır.	Leftover space Residual space SLOAP Non-space Artık Alan	Refüjler, yapı adalarının bitiminde yer alan genel olarak üçgen alanlar vb. ulaşım bağlantıları sebebiyle oluşmuş kayıp mekânlar Köprü ve kavşakların altında kalan alanlar	 Söğütlüçeşme Tren İstasyonu Altı
Boş/Kullanılmayan Alanlar/Parseller	Mülkiyet problemleri, ekonomik problemler, fiziksel özellikler (eğimli arazi gibi) sebebiyle boş kalmış alanlardır.	No mans land Empty space Vacant land Waste space	Kadastral boşluklar, boş parseller, otopark alanı olarak kullanılan boş parsel, atıl vaziyetteki bahçeler	 Boş bir parsel

2. KAYIP MEKÂNLARA YÖNELİK MÜDAHALELER VE ÖRNEKLER

Kayıp mekânlar, genel itibariyle kent ve kentli ilişkisinin kurulamadığı alanlardır. Bu kayıp mekân olarak tanımlanan alanların kentteki varlığı, kentlere fiziksel, sosyal, ekonomik olarak birçok olumsuz etkiler yaratmaktadır. Trancik (1986), başarılı bir şehirde, iyi tasarlanmış binalar kadar, iyi tanımlanmış açık alanların da gerekli olduğunu söylemektedir. Çevresindeki öğelerle uyumlu bir şekilde tasarlanmamış, bağlamından uzak kentsel alanların, insanların bulunmaktan kaçındığı alanlar olduğunu ve bu kentsel açık alanların yeniden toplumun iletişim kuracağı yerler haline dönüştürülmesi gerektiğini belirtmektedir. (Trancik, 1986)

Bir kentsel mekânın varlığını sürdürebilmesi için içerisinde kent ve kentli etkileşiminin olduğu sosyal yaşantının var olması gerekmektedir. Kayıp mekânların, kentli yararına yeniden tasarlanarak kamusal mekânların oluşturulması kent ve kentli etkileşiminin sürdürülebilmesi açısından büyük bir fayda sağlamaktadır. (Boz, 2016)

Her bir kayıp mekânın oluşmasına neden olan süreç, kente yarattığı etki, bulunduğu kentsel mekânın ihtiyaçları, fiziksel, sosyal ve ekonomik yapısı farklılaşabilmektedir. Dolayısıyla bu alanların yeniden tasarlanmasına yönelik yapılabilecek müdahale, geliştirilecek strateji ve uygulanacak yöntem de bulunduğu mekânın ve çevresinin potansiyeline göre değişebilmektedir.

Bu bölümde, kentsel kayıp mekânların kentlere yeniden kazandırılmasına yönelik literatürde geçen kentsel tasarım müdahale yöntemleri anlatılmıştır. Bununla birlikte her bir müdahale yöntemine ilişkin örnek projeler incelenmiştir. Bölüm sonucunda örnekler üzerinden, örnek alanın kayıp mekân tipolojisi, müdahale yöntemi, projenin ana teması gibi başlıklar altında bir değerlendirme yapılmıştır.

Kentsel kayıp mekânların yeniden üretimindeki yaklaşımlar en genel haliyle planlı/uzun vadeli kullanım yaklaşımını benimseyen **kalıcı kullanım müdahaleleri,** geçici/kısa vadeli kullanım yaklaşımını benimseyen **geçici kullanım müdahaleleri** olmak üzere iki başlık altında toplamak mümkündür.

Çalışmanın bu bölümünde, kayıp mekân olarak tanımlanan ancak sonrasında farklı yaklaşımlar benimsenerek tasarlanmış ve kente yeniden kazandırılmış olan sekiz örnek proje incelenmiştir. Bu örneklerin dördü kalıcı kullanım müdahaleleri, dördü geçici kullanım müdahaleleri doğrultusunda tasarlanmış kayıp mekân örnekleridir. Güncel bir çalışma olması açısından ağırlıklı olarak son 15 yılda gerçekleşmiş örnekler seçilmiştir.

Şekil 2.1 : İncelenen Örnek Projeler.

Projeler seçilirken farklı ölçeklerde gerçekleştirilmiş olmaları, farklı tipolojik özelliklere ve farklı mülkiyetlere sahip olmaları, farklı müdahale yöntemleri/yaklaşımlarıyla kente kazandırılmış olmaları ve kavramsal çerçevede yer alan "kayıp mekân" tanımlarına karşılık gelen niteliklere sahip olmaları etkili olmuştur. Her bir örnek alanın, nasıl kayıp mekâna dönüştüğünü açıklayabilmek adına, tasarlanmadan önceki kent ile ilişkisi aktarılmıştır.

2.1 Kalıcı Kullanım Müdahaleleri

Kalıcı kullanım müdahaleleri, ağırlıklı olarak büyük yatırım gerektiren, yüksek maliyetler içerebilen, geleneksel planlama süreçlerinin izlendiği, uygulamaya geçilmesi uzun zaman alan ve uzun vadeli çözümler üreten müdahalelerdir. Geçici işlevlendirme yaklaşımlarında ağırlıklı olarak toplumun istekleri ön planda tutulmaktayken, kalıcı kullanımlarla işlevlendirme sürecindeki planlı yaklaşımlar kentin ya da söz konusu mekânın ihtiyaçlarına göre şekillenmektedir. Kalıcı

kullanımlardaki planlı yaklaşımlar kullanıcıların ihtiyaçlarını ve isteklerini tamamen karşılamayabilir ancak uzun vadede kalıcı çözümler yaratabilmektedir. (Ersöz, 2020)

Kentsel kayıp mekânların kalıcı kullanım müdahalelerine, mekânların daha planlı bir şekilde yeniden işlevlendirilmesi amacıyla uygulanan projelere örnek olarak altgeçit tasarımları gösterilebilir. Kanada'nın Calgary şehrinde yerel yönetim tarafından oluşturulan altgeçit tasarım yönergesi ile şehir merkezindeki altgeçitlerin işlevini, güvenliğini ve genel görünümünü iyileştirerek, bu kentsel kayıp mekânların kentsel dokuya entegre edilmesi sağlanmıştır. Dünyada bunun gibi benzer nitelikli dönüşüm uygulamaları oluşturulmaktadır. Calgary'de uygulanan projenin farkı, bütün altgeçitlerin eşgüdümlü bir şekilde tasarlanmasıdır. Buradaki önemli husus ise; benzer tipolojideki atıl alanlarının birbiriyle entegrasyonunun sağlanarak, bütüncül bir strateji oluşturulmuştur. (Ersöz, 2020)

Kalıcı kullanım müdahaleleri ile yeniden tasarlanan örneklerde, otoyol altındaki atıl kalmış aksın bir kültür-sanat koridoruna dönüşümü projesi olan Kanada'dan The Bentway Park Projesi, otoyol altındaki bir alanın kamusal bir meydana dönüşüm projesi olan İstanbul'dan Mecidiyeköy Meydanı Projesi, bir otopark alanının kamusal meydana dönüşüm projesi olan Portekiz'den Fonte Nova Projesi ve terkedilmiş bir sanayi tesisinin yeniden işlevlendirme projesi olan Tayvan'dan Heito 1909 Projesi incelenmiştir.

2.1.1 The Bentway Park, Toronto, Kanada

The Bentway Park ya da Under Gardiner olarak bilinen proje, atıl durumdaki bir otoyol altının yeniden dönüşümünü kapsayan bir rehabilitasyon ve canlandırma projesidir. Proje alanı, Kanada'nın Ontario eyaletinin en kalabalık şehri ve başkenti Toronto'da, Gardenier Expressway olarak bilinen 18 km. uzunluğundaki "Gardiner Otoyolu" nun 1.8 km'lik bir kısmını kapsamaktadır.

1940'lı yılların sonunda, Toronto şehir merkezinden günde ortalama 100.000 civarında araç geçtiği tespit edilmiş ve bu talebi karşılamak için, zamanında at arabaları ve tramvaylar için inşa edilen yollardan daha yüksek kapasiteli bir ulaşım bağlantısı sağlamak amacıyla 4-6 şeritli bir otoyol inşa etme fikri ortaya çıkmıştır. Gardiner Otoyolu, 1947 yılında Toronto Büyükşehir Belediyesi tarafından projelendirilip, 1955 yılında etaplar halinde yapımına başlanmış ve son etabı 1964 yılında tamamlanmıştır. Hemzemin ve yükseltilmiş olarak iki ayrı bölüme sahip olan

otoyolun, 11 km.'lik kısmı hemzemin, 7 km.'lik kısmı ise yükseltilmiş olarak tasarlanmış ve uygulanmıştır. (URL-2)

Şekil 2.2 : Gardiner Otoyolu'nun Altındaki Atıl Alan. (URL-3)

Gardiner Otoyolu'nun altındaki tanımsız ve kullanılmayan alan ile çevresindeki atıl durumda olan dört hektarlık yeşil alan birlikte düşünülerek büyük kamusal bir park oluşturulma amacıyla projelendirilmiştir. Proje 7 Kasım 2015'te ilan edilmiş ve 2017 yılının sonlarında inşaatın ilk aşaması tamamlanmış ve Ocak 2018'de de halka açılmıştır.

Şekil 2.3 : The Bentway Park Projesi. (URL-4)

The Bentway Park projesi, kentsel tasarımcı Ken Greenberg ve peyzaj firması Public Works dahil olmak üzere kentsel tasarım uzmanları ile birlikte tasarlanmış olup, 25 milyon dolarlık bir bağışla gönüllü hayırseverler olarak Toronto'lu şehir plancısı ve aktivist Judy Matthews ve eşi Will Matthews tarafından finanse edilmiştir. Judy ve Will Matthews projenin denetlenmesi için Waterfront Toronto[3]'yu görevlendirmiştir. (URL-5) Proje bu yönüyle, yeni bir kamusal alanın tasarlanması ve şekillendirilmesinde aktif halk katılımı yoluyla hayata geçirilen yeni bir tür hayırsever ortaklık – işbirlikçi bir model kurgusuyla yönetilmiş ve finanse edilmiştir.

Tasarım ekibi projenin genel yaklaşımını belirlemiş, ancak nihai tasarım çalışmasını katılımcı bir yöntemle belirleme kararı almıştır. Halkın, kurum ve kuruluşların, derneklerin vb. paydaşların sosyal medya ve proje web sitesi üzerinden, halk toplantıları, yerinde yürüyüş atölyeleri, isimlendirme kampanyası vb. Etkinlikler aracılığıyla proje sürecine katılımı, bu atıl alanın aktif kullanımı adına yapılacak uygulamaları şekillendirmede kilit bir rol oynamıştır. Katılım sürecinde vatandaşlar, spor, eğlence, sanat, kültür ve eğlenceyi temsil eden topluluk grupları, özel/kamu kurum ve kuruluşları ve diğer paydaşlar "Burada ne olabilir?" sorusuna yanıt vererek mekâna ilişkin vizyonun geliştirilmesine yardımcı olmaya davet edilmiştir. (URL-5)

Projeye ilk başta Under Gardiner (Gardiner'in Altında) ismi verilmiştir. Mart 2016'da halka açık bir isimlendirme yarışması başlatılmış ve 884 farklı isim önerisi ortaya çıkmıştır. 12 sanatçı, politika uzmanı ve topluluk liderlerinden oluşan bir panel organize edilmiş ve panelde 884 öneri sayısı 4'e indirilmiştir. "The Artery", "The Bentway", "Canopy" ve "Toplanma Yeri" isimleri halk oylamasına sunulmuş ve Haziran 2016'da isim yarışması sonuçlanarak projeye The Bentway ismi verilmiştir. (URL-6)

Gardiner Otoyolu'nun altındaki 1.75 km'lik güzergahta otoyolun strüktürleri de tasarımın bir parçası olarak kabul edilmiş ve kamusal alanlar yaratılmıştır. Bu kamusal alanlar, otoyolu destekleyen bir dizi beton direklerin oluşturduğu "kamusal odalar" olarak tasarlanmıştır. Projede, amfi-tiyatro, bisiklet ve paten parkurları, çocuk oyun alanları, dans yarışmaları, müzik dinletileri, sokak sanatı festivalleri vb.

[3] Waterfront Toronto, Kanada Hükümeti tarafından, Toronto sahilinin yenilenmesini denetlemek ve öncülük etmek amacıyla 2001 yılında kurulmuş ve devlet tarafından finanse edilen bir kurumdur.

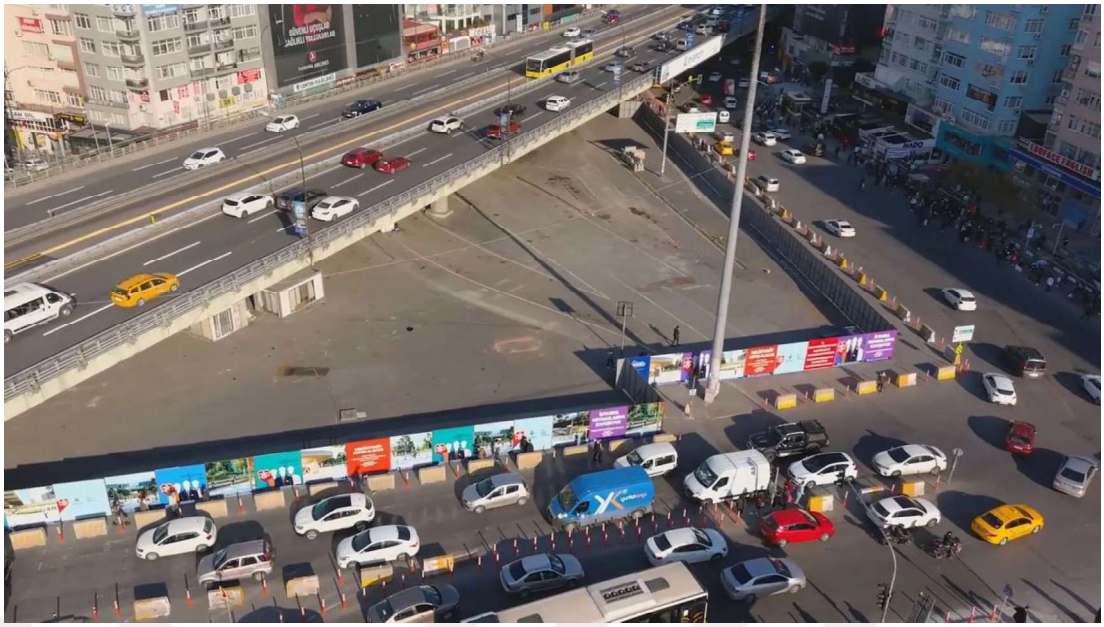
organizasyonların yapıldığı etkinlik, sergi ve performans mekânları, organik ürün pazarı vb. işlevlere sahip kamusal alanlar oluşturulmuştur.

Proje, çok amaçlı ve esnek alanlar yaratarak tanımsız alanların yeniden işlevlendirilmesini ve canlandırılmasını sağlamakla birlikte, otoyolun çevresindeki bağlantısı kopmuş olan 7 adet mahallenin tekrar bir araya gelmesini sağlayarak bir bütünlük yaratmayı da amaçlamaktadır. Nüfus yoğunluğu yüksek bu 7 mahallede kamusal alan yetersizliği sebebiyle kentsel açık alanlara duyulan ihtiyaç giderek artmıştır. Projede, yalnızca bir otoyol altındaki aksın fiziksel tasarımı yapılmamış, mahalleleri sosyal açıdan birbirine bağlayarak etkileşimi arttırmak amaçlı yaklaşımlar benimsenmiştir. (URL-7)

Şekil 2.4 : The Bentway Park Projesindeki Kamusal Aktiviteler. (URL-8)

2.1.2 Mecidiyeköy Meydan Projesi, İstanbul

Mecidiyeköy Meydan Projesi İstanbul'un Şişli ilçesinde, kentin hem nüfus hem de araç ve yaya trafiği açısından en yoğun yerleşmelerinden biri olan Mecidiyeköy semtinde yer almaktadır. Proje alanı, İstanbul 1. Çevre Yolu'nun (E-5 Otoyolu) altındaki bir alanın meydana dönüşümünü kapsamaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile İstanbul Planlama Ajansı'nın koordineli olarak geliştirdiği projede, meydan, oturma-dinlenme alanları, sergi salonları ve yürüyüş yolları ile kentin yeni çekim noktalarından biri haline gelmesi öngörülmüştür. Toplam 20 bin metrekarelik alanda yürütülecek çalışmalar ilk etapta 7 bin 100 metrekarelik kısımda hayata geçirilmiştir.



Şekil 2.5 : Tasarımdan Önce Mecidiyeköy Meydanı. (URL-19)

Mecidiyeköy Meydanı, insanların gün içerisinde sayısız defa geçtiği, uğradığı, ayak bastığı bir alandır. Söz konusu projenin temel yaklaşımı; dört tarafı yollar ile çevrili olan bu alanın trafik gürültüsü ve yoğunluğundan, yeşil alan bitkisel tampon ile ayrıştırılarak kullanıcılar için güvenli, kontrollü ve yeşil bir meydan yaratma fikridir. Meydan, yaya odaklı bir yaklaşım ile dönüştürülmüştür. Ana yaya bağlantısının sağlandığı alanlarda yavaşlatılmış trafik ile yayanın hemzemin yollardan karşıdan karşıya geçişi sağlanmıştır. Meydanın geçilen bir yer olmasının ötesinde, durulan, beklenilen ve buluşulan bir alan olmasını sağlayacak bir yaklaşım ile sanat galerileri ve kitapçılara yer verilerek (Mecidiyeköy Sanat ve İstanbul Kitapçısı), kentlinin sanat ile buluşması için bir durak alan yaratılmıştır. Yapıların genel yaklaşımında sanat ile karşılaşma kurgusu benimsenmiş, dışarıdan görülen, izlenen ve temas edilen bir kurguda kent ekranı olarak tasarlanmıştır. Böylece 7/24 izlenen bir sanat, kentlinin gündelik hayatının bir parçası olacaktır. (Caps İnternet Sitesi, 2022, URL-20)

Şekil 2.6 : Mecidiyeköy Meydan Projesi (URL-20)

Alandaki gürültü kirliliği ve araçların yarattığı görsel yorgunluk, yeşil alan ile tamponlanmış, böylece meydan iki çeperi kontrollü hale getirilmiştir. Ana yaya geçiş bağlantısı, insanların gün içerisinde hızlı geçiş yaptıkları omurga olarak sert zemin olarak tasarlanmış, aydınlatma direkleri ve yönlendirmeler ile birlikte kurgulanmıştır. (Caps İnternet Sitesi, 2022, URL-20)

Proje alanının yayalar için konforlu hale gelmesi amacıyla, gürültü kirliliğini azaltması ve görsel olarak trafik yoğunluğuna bariyer oluşturması için bitkilendirme çalışması yapılmıştır. Meydan genelinde bitkilendirme, çevre kirliliğinin yoğun olduğu bu bölge için karbon tutucu bitkiler ile yapılmıştır. Böylece havadaki karbon miktarının azaltılmasına katkı sağlayacak bir kent meydanı tasarlanmıştır. Ağaçların dikili olduğu ızgaralar bir sanat bazaları olarak düşünülmüş, sanatçıların eserlerinin ağaçlar ile birlikte sergileneceği, zamanla meydanın heykel ve sanat eserleri ile gelişeceği yaklaşımı geliştirilmiştir. (Caps İnternet Sitesi, 2022, URL-20)

Şekil 2.7 : Mecidiyeköy Meydan Projesi (URL-20)

2.1.3 Fonte Nova Meydanı, Lizbon, Portekiz

Fonte Nova Meydanı (Praça Fonte Nova), Portekiz'in başkenti Lizbon'un kuzeybatısındaki Benifica bölgesinde kent merkezinde yer almaktadır. Proje, bir otopark alanının kamusal mekâna dönüşümünü kapsamaktadır. Söz konusu alan 20. yüzyılın ortalarına kadar tarım arazi olarak kullanılmıştır. 1960'lı yıllarda inşa edilen karayolu (2ª Circular) ile yerleşme ikiye bölünmüş, patikaların devamlılığı bozulmuş, birçok çiftlik alanı zarar görmüş ve yok olmuştur. Zamanla yok olan tarım alanları yerini yerleşim alanlarına bırakmış ve projenin bulunduğu alan da 2015 yılına kadar otopark alanı olarak kullanılmıştır.

2015 yılında Lizbon Belediyesi, mahallelerdeki mevcut meydanları iyileştirmek ve yeni meydanlar yaratmak için "Uma Praça em cada Bairro (Her Mahallede Bir Meydan)" adlı bir kentsel gelişim master planı yayınlamıştır. Söz konusu master planın ana amacı; küçük ölçekli müdahalelerle yaya öncelikli alanlar yaratarak, kullanıcılar için buluşma noktaları oluşturmaktır. Fonte Nova Meydanı projesi 3.5 hektarlık bir alanı kapsamaktadır. Bu projenin amacı ise; karayolu sebebiyle kaybedilen bağlantıların kamusal mekânlar yaratarak yeniden kurulmasını sağlamaktır.

Şekil 2.8 : Fonte Nova Meydanı Proje Alanı 2015 ve 2020 Yılına Ait Uydu Görüntüleri. (URL-9)

Proje alanında yer alan otopark alanı %50 oranında azaltılarak, otopark alanından kazanılan alan çocuk oyun alanı, köpeklere özel park/oyun alanı, oturma ve dinlenme alanları, bisiklet ve yürüyüş yolu olarak tasarlanmıştır. Alanda yaya sirkülasyonu daha akıcı, güvenli, korumalı ve araç sirkülasyonundan uzak hale gelmiştir. Yayaların güvenliği ve konforu için kaldırım genişlikleri arttırılmış, yollarda şerit düzenlemesi yapılarak araç trafiğinin hızı düşürülmüş, toplu taşıma kullanımını arttıracak yeni düzenlemeler yapılmıştır. Ayrıca Lizbon'un hâlihazırda bulunan bisiklet yolu ağına yeni bir bisiklet yolu eklenmiştir.

Kamusal mekânın gece kullanımı için yeni bir LED sokak lambaları sistemi kurulmuştur. Sıcak tonlu renkli bir ışık zemine, daha soğuk tonlu ışıklar ise ağaçlara yansıtılmıştır. Özellikle üst geçidin bulunduğu bölgede aydınlatma sistemi ile her yaştan kullanıcının kamusal mekânı günün her saati kullanabildiği güvenli bir mekân yaratılmıştır.

Yeniden düzenleme öncesinde, alan ve çevresi insanların geçmekten kaçındığı, sosyal etkileşimin olmadığı bir bölge iken, yapılan tasarımla, herkese hitap eden, bisiklet ve yaya kullanımının ve sürekliliğinin sağlandığı, gece kullanımlarının da arttığı güvenli bir kentsel mekân haline gelmiştir.

Şekil 2.9 : Fonte Nova Meydanı Kamusal Aktiviteler. (URL-9)

2.1.4 Heito 1909 Projesi, Pingtung, Tayvan

Heito 1909 Projesi, Tayvan'ın 13 ilçesinden biri olan Pingtung (eski adıyla Heito) şehir merkezinin güneyinde Shashe Nehri'nin kıyısında yer almaktadır. Proje alanı yaklaşık 8.5 hektar büyüklüğündeki bir yer altı şeker fabrikası ile kâğıt fabrikası alanını kapsamaktadır. 1909 yılında açılan Heito Şeker Fabrikası'nın faaliyete geçmesiyle, Heito'nun modern bir şehir olarak ilerlemesinin temelini oluşturan "Heito Caddesi Kentsel Gelişim Planı" uygulanmaya başlamış, endüstri bölgesi şehrin gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Şeker kamışı rafinerisi büyük miktarda küspe (posa) ürettiğinden, atıkları kâğıda dönüştürmek için bir kâğıt fabrikası inşa edilmiş ve bu kâğıt fabrikası resmi olarak 1977 yılında faaliyete geçmiştir. Sanayi tesislerinin endüstriyel kirlilik yaratması, çevre kirliliği protestolarının artması sonucu kâğıt ve şeker fabrikası 1994 yılında kapatılmıştır. İki fabrika ve çeşitli büyüklükte su havzası olduğu tespit edilen yer üstü yapıları, 1994 yılında yıkılmış, yeraltı yapıları ise

yıkımdan kurtulmuştur. Söz konusu bölge, 1994'ten beri atıl kalmış, şehrin ortasında izole edilmiş ve unutulmuş bir bölge olarak varlığını sürdürmüştür. (URL-10)

Şekil 2.10 : Kazı Öncesi (1994-2018) ve Sonrası (2018).

Kaynak: URL-11

ECG International Landscape şirketi ve Pingtung İlçe Hükümeti tarafından finanse edilen projenin ilk aşaması kazı çalışmaları, ikinci aşaması ise tasarım ve uygulama çalışmaları olmuştur. 1994'ten projenin başlangıç tarihi olan 2018 yılına kadar gömülü halde bulunan yer altı endüstri yapılarının yüzeye çıkarılması için kazı çalışmaları başlatılmıştır.

Projenin asıl amacı; endüstriyel miras kalıntılarının peyzaja uyarlanabilir şekilde yeniden kullanımını sağlamak ve halka açık bir toplanma alanı oluşturmaktır. Tayvan'da yapıların korunarak yeniden kullanımının pek yaygın bir yöntem olmaması ve yapıların tarihe ışık tutan bir araç olarak görülmeden yıkılıp yenilerinin yapıldığı bir kentsel politikanın hâkim olması sebebiyle, projenin ilk tasarım yaklaşımlarında, gömülü yapıları ortaya çıkarmadan tipik bir kentsel sahil parkı yaratmak istenmiştir. Ancak sonrasında, tasarımcılar, 20. yüzyılın başlarında Japon egemenliği döneminde Heito olarak bilinen Pingtung'un tarihiyle bağ kurmak için kalıntıları korumayı tercih etmiştir. Proje bu yönüyle Tayvan'da uygulanan ilk ve tek örnek olmuştur.

Üstü açık olmayan yeraltı fabrikalarının zemin kotu ile bina kotu (temel kotu) arasında 6 metre mesafe bulunmaktadır. Tasarımda, kotlar arasındaki dolgu kademeli olarak azaltılmış ve alan merkezinde bir avlu yaratılarak ziyaretçilerin yürümesi için hafif eğimli bir geçit yaratılmıştır. Orijinal yapının üstü açık olup, yukarıdan ve avlu seviyesinden görülebilmektedir. Yapının içindeki geçişlerde (kemerli geçit, dairesel tünel vb.) eskitilmiş çelik malzeme kullanılmış, eski ve yeni alanlar arasında dikkat çekici bağlantı noktaları sağlanmıştır. (URL-12) Avlunun ortasında da eskitilmiş çelik

malzemeden yapılmış eski fabrika yapılarının yıkılmadan önceki halini gösteren bir maket bulunmaktadır.

Şekil 2.11 : Heito 1909 Projesinde Ortaya Çıkarılan Endüstriyel Yapı. (URL-10)

Proje alanında harabe halinde bulunan 5 adet atık su arıtma havzalarının beton temelleri yeniden işlevlendirilmiştir. İlk iki su arıtma havzası, kum havuzu ve trambolin gibi çocuklara yönelik bir oyun alanına dönüştürülmüştür. Üçüncü su arıtma havzası, "Serenity Circle" olarak adlandırılan dinlenme ve piknik alanı olarak tasarlanmıştır. Dördüncü su arıtma havzasında bir su yüzeyi oluşturulmuş ve ortasına bir yürüyüş yolu konumlandırılmıştır. Beşinci su arıtma havzası ise batık sahneli bir amfi tiyatroya dönüştürülmüştür. Amfi tiyatronun yanında tüm parkın görüldüğü bir "Gözlem Kulesi" bulunmaktadır.

Şekil 2.12 : Heito 1909 Projesi-Yeniden İşlevlendirilen Atık Su Havzaları. (URL-10)

Terk edilmiş bir endüstriyel alanı bir rekreasyon alanına dönüştüren Heito 1909 projesi Tayvan'daki ilk endüstriyel peyzaj, uyarlanabilir yeniden kullanım projesidir. Bununla birlikte projenin en önemli yanlarından biri, park alanının etrafındaki doğal çevreyle bütünleşmesini sağlamasıdır. Bunun için kirlenmiş Shashe Nehri'ni su arıtma sistemleri kurarak temizlemiş, mevsimsel taşkınlara yönelik önlemler almış ve tasarımda bu taşkın riski de göz önünde bulundurulmuştur.

Şekil 2.13 : Heito 1909 Projesi Genel Görünüm. (URL-11)

2.2 Geçici Kullanım Müdahaleleri

Geçici kullanım müdahaleleri, dünyada 2. Dünya savaşı sonrası tartışılmaya başlanan bir kavramdır. Mimarlık pratiğinin, kalıcı ve sonraki nesillere bırakılması gereken bir miras olduğu düşüncesi sebebiyle, klasik mimarlık pratikleri arasında çokça yer tutmayan bu kavram, savaş sonrası dönemde ihtiyaçları karşılamak amacıyla, savaştan birincil derecede etkilenen şehirlerde görünür olmaya başlamıştır. 20.yüzyılın ikinci yarısında kent mekânının geçici kullanımı yaklaşımı ile yapı inşa etmekten ziyade mekânı organize etmek üzerine kurgulanmaya başlanan bir mimarlık pratiği hakim olmuştur. (Altay, 2020)

1960'lı yıllara kadar genel geçer bir kabul olan kentlerin kapsamlı ve merkezi kararlar ile planlanması yaklaşımının, daha sonrasında yapılan araştırmalar sonucunda halkın beklentilerini ve mekânın dinamiklerini anlamakta yetersiz kaldığı ve yere dönüşemeyen mekânlar tasarlandığı anlaşılmıştır. Mekânı yere dönüştürmek için önemli olan şey mekânda yaşanan deneyimler, mekânı sahiplenme duygusudur. Mekânı sahiplenme duygusu için ise, mekânın insanlar tarafından katılımcı süreçlerle üretilmesi gereklidir. Halkın katılımına imkân sağlayan geçici kullanımlar ile toplumsal mekânların yaratılmasının önü açılmaktadır. Buna ek olarak, esnek kullanımlara ve tasarımın sonuçlarından doğrudan etkilenecek olan kullanıcıların mekânı deneyimlemesine imkân sağlayan, küçük ölçekte kendi mekânını yaratma, düzenleme, yeniden kurgulama imkânı veren bu yaklaşımlar, mekânda aidiyet duygusunun oluşmasını sağlarken, tabandan yukarı doğru bir planlama ile sorunlara yerel çözümler üretmeyi amaçlamaktadır. (Buruk, 2019)

Küçük ölçekli müdahaleler ile uygulanan geçici kullanımlar, mevcut durumu değerlendirip sorunlara çözüm, potansiyellere fırsat olabilecek birtakım ekleme-çıkarmaları içerir ve mevcut kentsel mekânın olanaklarını sorgulayarak, geliştirmeye yönelik fikirler ortaya çıkarır. Çoğunlukla kentlinin katılımıyla gerçekleşen ya da uygulama sonrası katılıma davet eden bu yöntem, kamusal mekânın sahiplenilmesine de neden olur. (Kalfa, 2008)

Geçici kullanım yöntemleri, farklı coğrafyalarda farklı isimler ve yaklaşımlar altında ele alınmıştır. Amerikan kentlerindeki geçici kullanım yaklaşımı "interim use" adlandırılmakta olup, daha faydacı ve ekonomik bir zemine oturan bir kavram olarak

karşımıza çıkmaktadır. Avrupa kentlerindeki geçici kullanım yaklaşımı ise "temporary use" olarak adlandırılmakta ve kamusal kullanıma yönelik mekâna yaklaşımda farklılaşmayı ve alternatifliği ön plana koymaktadır. Lehtovuori ve Ruoppila (2017) geçici kullanım yaklaşımlarını taktiksel şehircilik (tactical urbanism&pop-up urbanism), otonom şehircilik (autonomous urbanism), kendin-yap şehirciliği (DIY urbanism), isyancı şehircilik (insurgent urbanism) ve gündelik şehircilik (everyday urbanism) olmak üzere 5 başlık altında incelemiştir. (Altay, 2020) Geçici kullanım müdahaleleri kapsamında seçilen kayıp mekân örnekleri, taktiksel şehircilik (tactical urbanism, pop-up urbanism) yaklaşımları doğrultusunda yeniden tasarlanması sebebiyle, tez kapsamında "Taktiksel Şehircilik" kavramı üzerinde durulmuştur.

Taktiksel Şehircilik (tactical urbanism) veya literatürdeki diğer ismiyle Pop-up Şehircilik (pop-up urbanism); ilk olarak 1984'de Michel de Certeau tarafından "The Practice of Everyday Life (Gündelik Hayatın Pratiği)" adlı çalışmasında ortaya atılmış, daha sonra 2010 yılında New Orleans'lı "yeni şehircilik" yaklaşımını benimseyen bir grup tarafından bir akım haline gelmiş, "spontane bir biçimde, bir anda beliren" geçici ve esnek mekânsal tasarımlara atıf veren modern bir yaklaşımdır. Farklı temalar çerçevesinde, özellikle ortak kullanım alanlarında sosyal ve mekânsal etkileşimi sağlamak adına; kullanıcıların birebir tasarım sürecine katıldığı, süreci yönettiği dinamik bir yapılanmayı esas almaktadır. Kentsel mekâna küçük ölçekli müdahaleler kategorisinde yer alan pop-up tasarımlar genellikle oyun alanları, pazar alanları, küçük bahçeler, yeme-içme noktaları, dükkânlar-satış birimleri, dinlenme alanları, toplanma alanları gibi ortak kullanıma yönelik işlevlere hizmet etmektedir. (Lydon ve Garcia, 2015; aktaran Kürkçüoğlu, 2016).

Taktiksel &Pop-up Şehircilik, boş bir duvardan, aşırı geniş bir sokağa, az kullanılan bir otoparktan boş kalmış mülkiyet parçasına kadar hemen hemen her ölçekten mekâna uygulanabilmektedir. Genellikle bu uygulamalar küçük ölçekli olup, sokaklarda derme çatma oturma birimleri, otopark alanlarının bahçelere tahsis edilmesi, yolların geçici olarak yeşil alanlara dönüştürülmesi ve sokak fuarlarını içerebilmektedir. (Lydon, M., & Garcia, A. 2015)

Taktiksel &Pop-up Şehircilik, hem düşük maliyetli, kısa vadeli, esnek, sürdürülebilir ve geliştirilebilir tasarım yaklaşımıyla hem sosyal etkileşim seviyesinin yükselmesine hem de mekânsal kalite ve konforun arttırılmasına olanak sağlamaktadır. "Aşağıdan-

yukarıya" yönetim sürecinin daha baskın olduğu bu yaklaşım, başta mekân kullanıcıları olmak üzere birçok paydaşı tasarım sürecine doğrudan dâhil etmektedir. (Kürkçüoğlu,2016)

Geleneksel planlama çalışmalarında verilen belirli ve sınırlı fonksiyonların çeşitlendirilmesi ile esnek ve geçici kullanımlar yaratan ve kısa süreli projelerden oluşan taktiksel şehircilik yaklaşımları, büyük ölçekli planlar yapılmadan önce, geçici kullanımlar ile tasarımın test edilebilmesi, geliştirilebilmesi, sonuçlarının öngörülebilmesi açısından büyük avantajlar sağlamaktadır. (Buruk, 2019)

Geçici kullanım müdahaleleri kapsamında, taktiksel &pop-up şehircilik yaklaşımı ile yeniden tasarlanan kayıp mekân örneklerinde, New York'taki Lent Space Projesi, Fransa, Saint-Étienne'deki Place au Changement Projesi, Guelph'teki The Wilson Street Promenade projesi ve İstanbul Maltepe'deki Zümrütevler Meydanı projesi incelenmiştir.

2.2.1 Place au Changement, Saint-Etienne, Fransa

Place au Changement Projesi, Fransa'nın Saint-Etienne şehrinde, iki önemli caddenin kesişiminde bulunan yaklaşık 700 metrekare büyüklüğündeki, uzun süre ekonomik sebeplerle inşa edilememiş özel mülkiyete sahip boş bir parsel alanını kapsamaktadır. 2007 yılında Kent Konseyi şehrin merkezinde 1000 hektarlık bir alanda kentsel dönüşüm/yenileme çalışmaları başlatmak amacıyla Saint Etienne Kamu Planlama Teşkilatı'nı (EPASE) kurmuştur. Bu kapsamda büyük iş merkezleri, turistik cazibe merkezleri, kültürel merkezler, bilim kampüsleri kurulması amacıyla çok sayıda sağlıksız yapı yıkılmıştır. 2000 yılına kadar akaryakıt alanı olarak kullanılan proje alanı da kentsel dönüşüm çalışmaları kapsamına alınmış ancak uzun bir süre ekonomik sebeplerden dolayı inşaatına başlanmadığı için işlevsiz kalmış ve rastgele araçların park ettiği bir alandır. Kent için belirsiz bir alan yaratması sebebiyle 2011 yılına kadar kayıp mekân *(undefined, vague land)* olarak varlığını sürdürmüştür. Aynı zamanda, araştırılan kaynaklarda söz konusu alan "*empty space", "wasteland", "vacant land*" olarak da nitelendirilmektedir.

Şekil 2.14 :2006 yılına ait Uydu Görüntüsü ve 2011 yılı Tasarımdan Önceki Hali. (URL-13)

Söz konusu alanın 3 yıllık bir süre için geçici kullanımlarla kamusal alana dönüştürülmesi adına 2011 yılında Saint Etienne Kamu Planlama Teşkilatı (EPASE) tarafından bir kentsel tasarım yarışması düzenlenmiştir. Yarışmayı kazanan ekip Collectif Etc, söz konusu alana yapılacak her türlü müdahale ve tasarımda halkla iş birliği yapılarak alanın katılımcı süreçlerle birebir tasarlanmasını öngörmüştür. Bunun için, mahallede faaliyet gösteren çeşitli aktörlerin tespiti yapılmış ve en fazla sayıda insanı bilgilendirmek, harekete geçirmek ve projeye dâhil etmek için toplantılar, sunumlar, konferanslar düzenlenmiştir. Bununla birlikte, proje sürecini anlatmak amacıyla bir internet sitesi (http://www.placeauchangement.fr) oluşturulmuştur.

İnsanların gelecekte inşa edilmesi gereken binalarda yaşamayı hayal edebilmesi ve gerçek yapının etkisi hakkında bir fikir edinebilmesi amacıyla yapı izlerinin planı zemine, kesitleri ise duvara çizilmesi fikri tasarımın ana hatlarını oluşturmaktadır. Bina planının çizilmesiyle, alanda farklı kamusal mekânlar yaratılmış ve bu farklılıklar kentsel mobilyalarla da yansıtılmıştır. (Akyol, 2014)

Şekil 2.15 : Place au Changement Tasarımın Ana Kurgusu. (URL-14)

Projenin tamamlanması için 6 hafta sürecek olan şantiye sürecinde; kent mobilyalarını oluşturmak için marangozluk atölyesi, alanın sağır cepheleri ve yakın çevresini canlandırmak için illüstrasyon/grafik tasarım atölyesi ve ortak bahçenin kurulması için peyzaj ve bahçıvanlık atölyesi olmak üzere herkese açık 3 farklı temaya sahip atölye kurulmuştur. Bu üç atölyenin eş zamanlı olarak açılması, farklı kullanıcı gruplarının buluşmasını teşvik etmiştir. Marangozluk atölyesine ağırlıklı olarak erkekler, peyzaj ve bahçıvanlık atölyesine ağırlıklı olarak kadınlar ve illüstrasyon atölyelerine ise daha çok genç bir kitle katılmıştır. 6 haftalık şantiye sürecinde, atölyeler dışında, daha geniş bir kitleye ulaşmak için bir dizi etkinlikler gerçekleştirilmiştir. Belirli gün ve saatlerde " boules" adı verilen oyun turnuvaları, Arjantin tango dersleri, akustik konserler, film gösterimleri, akşam yemekleri, dans gösterileri vb. herkese açık ve ücretsiz etkinlikler düzenlenmiştir.

Şekil 2.16 : Place au Changement Projesi Atölye Çalışmaları. (URL-14)

Şekil 2.17 : Place au Changement Projesi Etkinlikler. (URL-14)

Atölye çalışmaları sonucunda, yeni kamusal mekânın açılışı için bir etkinlik düzenlenmiştir. Süreç sonunda tüm katılımcıların isimlerini içeren ve süreci anlatan bir kitapçık hazırlanmış ve halka dağıtılmıştır. "Place au Changement" adı verilen projenin ismi, sokak sanatçıları Ella & Pitr tarafından meydandaki sağır cepheye bina enkazlarının üzerinde oturan bir dev resmedildikten sonra oylama yapılarak "Place of the Giant (Devin Yeri)" olarak değiştirilmiştir. (Akyol, 2014)

Şekil 2.18 : Meydanın Tasarlandıktan Sonraki Hali. (URL-14)

Collectif Etc ekibi ile yapılan bir röportajda[4] Place au Changement gibi projelerin yaygınlaştığı ancak bunların kalıcı değişikliklere yol açmayan geçici projeler oldukları üzerinden bir değerlendirme yapmaları istenmiştir. Collectif Etc ekibi; geçici kullanım müdahaleleri ile birçok farklı tasarım pratiğini test etme/deneme fırsatı yaratıldığını, bu deneme sürecinde uygulanan geçici projelerin uzun vadeli/kalıcı çözümlere yol açabilecek aşamanın bir parçası olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca, geçici kullanım

[4] URL-15

fikirlerinin yerel sakinlerin ihtiyaçları geçici bir süre de olsa giderebilmek için kullanılmasının Place au Changement projesinin ana hedefi olduğunu belirtmişlerdir.

Proje alanında, 2013 yılında Uluslararası Tasarım Bianeli kapsamında katılımcı süreçlerle yeniden tasarım süreci başlatılmıştır. Bir önceki tasarımın ana hatlarına sadık kalınarak yeni bir tasarım çalışması hazırlanmıştır. 2011 ve 2013 yıllarında olmak üzere iki defa katılımcı süreçlerle yeniden tasarlanan alan günümüzdeki durumuna (2020 yılı) bakıldığında, proje alanındaki tasarım öğeleri tamamen kaldırılmış, alan ise demir tellerle çevrilmiş durumdadır. (Boz, 2016)

Şekil 2.19 : Place au Changement Proje Alanının 2016 ve 2020 Yıllarındaki Durumu. (URL-16 ve Google Maps Sokak Panaroması)

2.2.2 Lent Space, New York

Lent Space Projesi, New York'un Manhattan bölgesinde, etrafında yüksek katlı kentsel blokların bulunduğu, dört tarafı yola cepheli, yaklaşık 2000 metrekare büyüklüğünde yapılaşmamış bir parsel alanını kapsamaktadır. Trinity Kilisesi mülkiyetinde olan parsel üzerindeki eski yapılar 2009 yılı öncesinde kentsel yenileme kapsamında, kiliseye ait gayrimenkul geliştirme şirketi (Trinity Real Estate) tarafından yıkılmıştır. Ancak mevcut ekonomik durum sebebiyle arsanın, yeni bir gelişmeye henüz hazır olmadığı fark edilmiş ve uzun bir süre atıl ve boş olarak şehrin merkezinde varlığını sürdürmüştür. Ardından Trinity Real Estate şirketi, boş kalan arsayı geçici olarak halka açık bir sanat parkı haline getirmek için, sanat ve kültür aktiviteleri organizasyonları yapan ve kâr amacı gütmeyen bir kuruluş olan Aşağı Manhattan Kültür Konseyi (Lower Manhattan Cultural Council -LMCC) ile 3 yıllık kullanım izni anlaşması imzalamıştır. (URL-17)

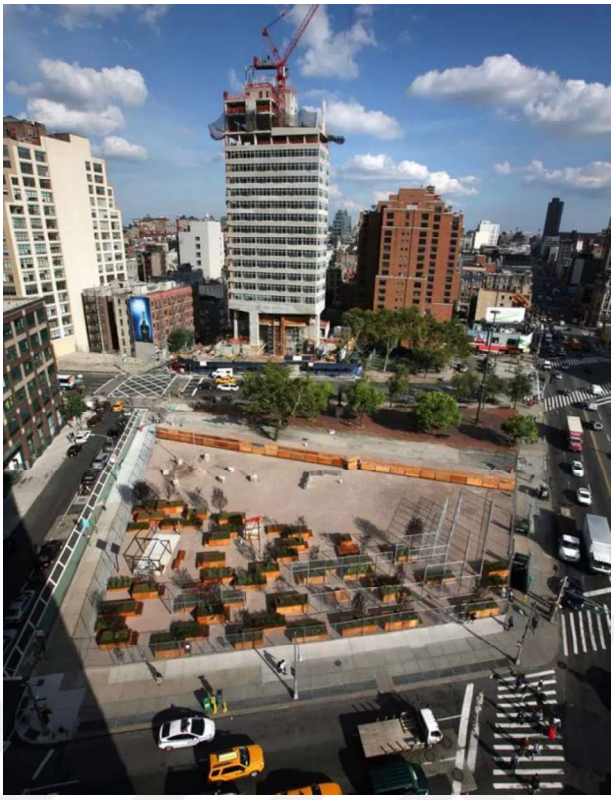
Proje, LMCC tarafından bağış ve sponsor bulunarak finanse edilmiş, Interboro Partners isimli mimarlık, kentsel tasarım ve planlama ofisi tarafından geçici bir park,

kent bahçesi ve açık hava sergi alanı olarak tasarlanmış ve 2009 yılında hayata geçirilmiştir. Kentsel ölçekte yeni bir arazi kullanım modeli olan bu geçici kullanım için düşük maliyetli malzemeler kullanılmış, alan içerisinde taşınabilir ahşap saksılara ekilmiş bitkiler ile bir kent fidanlığı yaratılmıştır. Bu fidanlıkta yetişen ağaçların, alanın kullanım izni bittikten sonra çevredeki sokaklara ve yapı adalarına dağıtılması hedeflenmiştir.

Şekil 2.20 : LentSpace Proje Alanındaki Kent Fidanlığı. (URL-18)

Arsa sahibi olan Trinity Kilisesi, güvenlik amacıyla alanın belirli saatlerde açık olmasını ve kapatılması için güvenlik çiti ile çevrelenmesini istemiştir. Alanın 3 tarafı demir tellerle çevrilmiş, bir kısmına ise ahşap paneller yerleştirilmiştir. Bu ahşap paneller kendi etrafında hareket edebilmesi sayesinde alana farklı noktalardan giriş çıkış yapılmasını sağlayan, aynı zamanda kullanıcılar için kent mobilyası ve sergi duvarı olarak kullanılabilecek bir tasarıma sahiptir. (URL-18)

Şekil 2.21 : Lent Space Proje Alanındaki Güvenlik Çiti/Sergi Duvarı/Kent Mobilyası. (URL-18)



Şekil 2.22 : Lent Space Proje Alanının Havadan Görüntüsü. (URL-18)

2.2.3 Wilson Street Promenad, Guelph

Wilson Street Promenade projesi, Kanada'nın Guelph şehrinde yer alan ve tarihi bir geçit olarak kabul edilen Wilson Street alt geçidi **(Şekil 2.23)** için Guelph Üniversitesi'nde Peyzaj Mimarlığı yüksek lisans öğrencileri Calen Hamelin ve Cyrille Viola tarafından "John Galt Günü" şenlikleri ile birlikte 2015 yılında gerçekleşen bir günlük geçici tasarım müdahalesidir. Söz konusu müdahalenin amacı, ihmal edilmiş alt geçit ve caddenin sunduğu olasılıkların ve potansiyellerin yaşayanlar tarafından yeniden düşünülmesini sağlamaktır. (URL-21)

Şekil 2.23 : Wilson Street Promenade Projesi Yerleşim Planı (Hamelin, 2016)

Bir günlüğüne trafiğe kapatılan caddede, park, çiftçi pazarı, açık hava sergi alanı ve tüm ziyaretçiler için çeşitli aktiviteleri barındıran bir gezinti yolu tasarlanmıştır. Genel olarak, bu projenin hedefleri şunlardır:

- Çeşitli geçici kullanım müdahaleleriyle toplanma alanları ve sanat enstalasyonları yaratarak kentsel alanların nasıl kullanılabileceğini sakinlere ve ziyaretçilere göstermek.
- Gelecekteki çalışmalar için geçici mekân dönüşümünün etkinliğini incelemek.
- Malzeme kiralayarak, ödünç alarak ve satın alınan malzemeleri yerel topluluk gruplarına bağışlayarak etkinlikten kaynaklanan atık miktarını azaltmak.

Şekil 2.24 : Wilson Street Promenade (URL-22)

Wilson Street Promenade sadece bir günlük bir pop-up şehircilik etkinliği olmasına rağmen, satıcılar, şehir yetkilileri ve yerel sakinler tarafından başarılı olarak kabul edilmiş, Guelph'teki diğer kentsel kayıp mekânlara örnek teşkil edecek bir proje olarak görülmüştür. Wilson Street Promenade, Guelph kentinde bir alt geçidi yeniden canlandırarak, sakinler ve ziyaretçilere benzersiz bir deneyim sunmayı başarmıştır. Geçici bir müdahale olan bu etkinlik ile sakinlere mekânla etkileşime girme ve farklı bir kentsel mekân deneyimi yaşatma fırsatı verilmiştir. (Hamelin, 2016)

2.2.4 Zümrütevler Meydanı, Maltepe, İstanbul

Türkiye'de ilk taktiksel şehircilik örneği olarak geçen "Zümrütevler Meydanı Dönüşüm Provası" projesi, pilot bölge olarak seçilen İstanbul'un Maltepe ilçesi Zümrütevler Mahallesi'nde yer almaktadır.

Şekil 2.25 :Zümrütevler Meydanı Projesi. (URL-1)

Maltepe Belediyesi ve Superpool[5] iş birliğiyle NACTO Global Kent Tasarımı İnsiyatifi'nin danışmanlığında halkın katılımı ile gerçekleşen proje, öncesinde bir kavşak noktası olan alanın yeniden düzenlenerek yaya kullanımını arttıracak ve yaya güvenliğini sağlayacak bir kamusal meydan **(Şekil 2.25)** yaratma projesidir. Superpool ekibi bu projenin en temel ilkesini aşamalı tasarım stratejileri ile gerçekleştirilmesi olarak belirtmiştir. Superpool ekibine göre aşamalı tasarım stratejisi aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

"*…Aşamalı tasarım stratejisi, değişimi kolaylaştırmak için tasarım sürecini bilinçli olarak hızlı uygulanabilir adımlar halinde tanımlar. Her aşama bir öncekinin deneyimi üzerine inşa edilecek şekilde kurgulanır. Bu şekilde bütçe sıkıntılarını,*

[5] 2006 yılında Selva Gürdoğan ve Gregers Tang Thomsen tarafından kurulan SUPERPOOL bir mimarlık ofisidir.

karmaşık izin ve onay süreçlerini ve mahallelinin katılımını daha sağlıklı bir şekilde yönetmeyi hedefler.

Yüksek maliyetli bir yatırımdan önce düşük maliyetli, geçici ve esnek kullanımı olan malzemeler ile tasarımın uygulama 'provası' yapılır. Uygulamanın öncesinde ve sonrasında veri toplanır ve mahallelinin tasarıma katılımı için imkanlar oluşturulur. Yapılan prova veya provalardan sonra tasarım ve uygulamanın son haline getirilmesi amaçlanır. Bu süreç kamu çalışanları, karar vericiler tarafından yönetilebileceği gibi bazen mahallelinin kendisi veya sivil toplum kuruluşlarının liderliğinde de ilerleyebilir." (URL-1)

Zümrütevler Meydanı Dönüşüm Provası projesinde belirtilen aşamalı tasarım stratejisi literatür araştırmasında da "Comprehensive Method – Pop-Up, Pilot, Permanent Framework" olarak da geçmektedir. Hamelin (2016) düşük maliyetli girişimler içeren, halkın ve kamu kurum kuruluşların işbirliğine dayalı geçici kullanım/taktiksel şehircilik yaklaşımlarınının test edilerek (pop-up, pilot), fikirlerin kalıcı (permanent) olarak uygulanmasına yol açabilecek 3 aşamalı bir yöntem (Pop-Up, Pilot, Permanent) olarak tanımlamaktadır. (Hamelin, 2016)

2.3 Bölüm Sonucu

Kalıcı kullanım müdahaleleri uzun vadede çözümler üreten bir yöntemdir ancak uygulama süresi uzun ve yüksek bütçe gerektirebilir. Geçici kullanım müdahaleleri ise hızlı ve düşük maliyetli çözümler üretmesine karşılık, alanların uzun vadede problemlerini çözememektedir. Her bir kentsel kayıp mekânın, dâhil olduğu kentin sosyal ve ekonomik değerlerine göre, müdahale yöntemleri de değişecektir. Ancak, geçici kullanım müdahaleleri ile, tasarımların provası yapılarak, en uygun kullanımlar deneme ve test sürecinden geçebilir ve kalıcı kullanımlara ilişkin birer ipucu yaratılabilir.

Dört adet kalıcı kullanım müdahaleleri, dört adet geçici kullanım müdahaleleri kapsamında yeniden tasarlanarak kente kazandırılmış olan toplamda sekiz kayıp mekân örneği incelenmiştir. **Çizelge 2.1.**'de incelenen projelere ait, genel bilgiler (proje adı, konumu, yılı, görseli), mülkiyet durumları, kayıp mekân tipolojisi, kayıp mekân literatür karşılığı, katılım sürecinin varlığı, projenin ana teması, müdahale biçimi, işlev ve kente etkileri başlıkları kapsamında bir künye oluşturulmuştur.

Projeler seçilirken farklı ölçeklerde gerçekleştirilmiş olmaları, farklı tipolojik özelliklere ve farklı mülkiyetlere sahip olmaları, farklı müdahale yöntemleri/yaklaşımlarıyla kente kazandırılmış olmaları ve kavramsal çerçevede yer alan "kayıp mekân" tanımlarına karşılık gelen niteliklere sahip olmaları etkili olmuştur. Projeler Anadoluhisarı bölgesinde yer alan kentsel kayıp mekân tipolojilerine bire bir benzerlik göstermemektedir. Ancak projelerin seçiminde, yaklaşım biçimlerinin Anadoluhisarı bölgesindeki kentsel kayıp mekân problemlerine uyarlanabilir olmasına dikkat edilmiştir.

Bu projelerden hareketle, kentsel kayıp mekânların yeniden tasarlanması ile kente; kentlilerin ihtiyacı olan sosyal donatıların oluşturulabilmesi, daha güvenli mekânlar yaratılması, yaşayan mekânlar yaratılması, kentsel mekânın kalitesinin artırılması, kentte kaybolan fiziksel ve sosyal bağlantıların yeniden sağlanması, katılımcı süreçlerle aidiyet duygusu yüksek ve sahiplenilen kamusal mekânların yaratılması gibi olumlu etkiler yarattığı görülmektedir.

The Bentway Park Projesi, kentin komşuluk birimlerini bölen ve parçalara ayıran bir otoyolun yarattığı etkinin azaltılması ve komşuluk birimlerini yeniden bir araya getirerek ilişkilerin güçlendirilmesi amacıyla otoyolun altındaki atıl ve unutulmuş alanın kentle bütünleşik bir kültür-sanat koridoruna/aksına dönüşmesi projesidir. Anadoluhisarı bölgesinde, bir otoyol altı kentsel kayıp mekân bulunmamakta ancak tasarım yaklaşımı olarak önemli bir örnek olacağı düşünülmüştür. Bu projenin öne çıkan tasarım yaklaşımları; atıl durumdaki bir kentsel aksın yeniden işlevlendirilerek kent hayatına katılması ve fiziksel bir aks tasarımı dışında sosyal etkileşimi de bu aks üzerinden sağlamasıdır. Anadoluhisarı bölgesinde de hem komşuluk birimlerinden hem de kentliden kopuk kentsel kayıp mekânların bulunması sebebiyle, The Bentway Park projesi yaklaşımlarının önemli bir örnek olacağı düşünülmüştür.

Mecidiyeköy Meydan Projesi, otoyol altında kalan artık bir alanın bir kamusal meydan olarak yeniden tasarlanarak kente kazandırılması projesidir. Kent içerisinde insanların bulunmaktan kaçındığı, alandaki baskın öğelerin motorlu araçlar olduğu, sadece transit bir geçiş/aktarma noktası olan, yaya güvenlik ve konforunun yeterli düzeyde olmadığı alanın, yaya odaklı, kültür ve sanat etkinlikleri ile yeni bir buluşma noktası yaratılması yaklaşımının Türkiye'de kentsel kayıp mekânların yeniden tasarlanması açısından iyi bir örnek olduğu düşünülmektedir.

Fonte Nova Projesi ise bir karayolu üst geçidi altındaki uzun süredir otopark alanı olarak kullanılan alanın bir kısmının kamusal bir meydana dönüştürülmesi projesidir. Bu projenin öne çıkan özellikleri; kaybolan kentsel bağlantıları tekrar kurmak, araç odaklı bir kentsel mekânı yaya odaklı hale getirmek, tasarımın tüm kullanıcılar için bir anlam taşıması, gece kullanımının arttırılarak güvenlik hissinin sağlanması olarak sıralanabilir. Bu projenin seçilme nedeni ise; özellikle İstanbul (Anadoluhisarı) gibi araç bağımlılığının yüksek olduğu ve neredeyse her bir boşluğun otopark alanı olarak değerlendirildiği bir kentte, bu kayıp boşlukları yaya öncelikli hale getirerek herkese hitap eden bir kamusal etkileşim alanı oluşturma yaklaşımıdır.

Heito 1909 Projesi, nehir kenarında yer alan, uzun süredir atıl vaziyette kalmış bir endüstri tesisinin, kamusal bir parka dönüştürülmesi projesinin, bir endüstri mirası olarak Göksu Deresi üzerinde uzun bir süredir işlevsiz, harabe halde bulunan korunması gerekli tescilli bir sanayi yapısının çevresi ile birlikte yeniden tasarlanarak kente ve kentliye kazandırılması hususunda örnek teşkil edeceği düşünülmüştür.

Place au Changement Projesi, ekonomik sebeplerle inşasına başlanmamış özel mülkiyete sahip boş bir parsel alanının, kentsel tasarım yarışması ve halkın birebir katılımı ile kısa ve geçici bir süreliğine bir meydan alanına dönüşümünü kapsamaktadır. Taktiksel şehircilik yaklaşımının hâkim olduğu proje, küçük ölçekli ve düşük maliyetli olması sebebiyle, uygulanabilirliği açısından büyük avantaj sağlamaktadır. Bu proje çalışması, Anadoluhisarı-Göksu bölgesindeki otopark olarak kullanılan boş parsel alanlarının ya da kadastral boşlukların geçici olarak kullanılmasında ipucu yaratabilmesi açısından önemli olacağı değerlendirilmiştir.

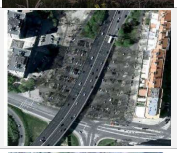
Lent Space Projesi, özel mülkiyetinde bulunan büyük bir parsel alanının geçici olarak ve belli zamanlarda açılmak üzere bir kültür-sanat mekânı olarak tasarlanması projesidir. Lent Space projesi de Place au Changement Projesi gibi geçici ve düşük maliyetli kullanımlarla tasarlanmış bir projedir. Lent Space projesi, Place au Changement'tan farklı olarak halkın katılımının bulunmadığı bir tasarım çalışmasıdır. Lent Space projesi, Anadoluhisarı bölgesinde atıl kalmış ya da yeterince kullanılmayan özel mülkiyetteki kayıp mekânların yeniden tasarlanarak kente katılmasında önemli bir yaklaşım oluşturacağı düşünülmüştür.

Wilson Street Promenade Projesi, bir alt geçit ve altında yer alan caddenin bir günlüğüne trafiğe kapatılarak kamusal aktivitelere olanak sağlayan bir geçici kullanım müdahalesi örneğidir. Geçici kullanım müdahalelerinde, belirli süreli etkinliklerin kentli ve kent arasındaki diyalogun gelişmesinde önemli bir araç olması sebebiyle olumlu ve uygulanabilir bir örnek olacağı düşünülmüştür.

Zümrütevler Meydanı Dönüşüm Projesi bir kavşak noktasının yeniden düzenlenerek yaya kullanımını arttıracak ve yaya güvenliğini sağlayacak bir kamusal meydana dönüştürülme provasıdır. Söz konusu projeyi diğer örneklerden ayıran temel özellik aşamalı tasarım stratejisi ile uygulanması ve Türkiye'de ilk taktiksel&pop-up şehircilik örneği olarak kayıtlara geçmesidir. Düşük maliyetli, geçici ve esnek kullanımı olan malzemeler ile tasarımın uygulama 'provası' yapılmış ve söz konusu

provada tasarımın eksi ve artılarına göre dersler çıkarılarak yeni bir uygulama daha yapılmasına imkân sağlanabilmekte, tasarımın başarılı olması durumunda da alana kalıcı kullanımlar kazandırılabilmektedir.

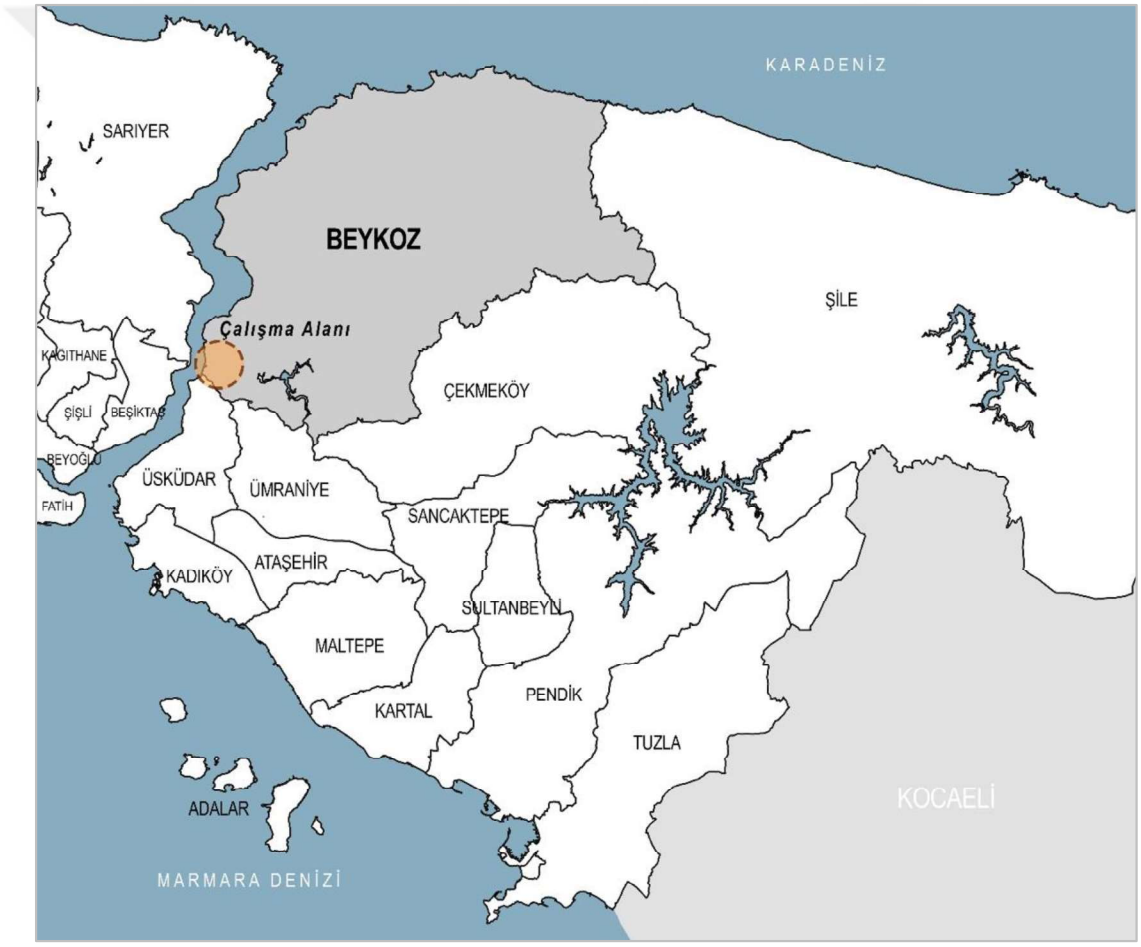
Çizelge 2.1 : İncelenen Örnek Proje Künyeleri.

PROJENİN ADI *KONUMU* YILI	**PROJE ALANI GÖRSELİ**	**MÜLKİYET**	**KAYIP MEKÂN TİPOLOJİSİ**	**KAYIP MEKÂN LİTERATÜR KARŞILIĞI**	**KATILIM SÜRECİ**	**ANA TEMASI**	**MÜDAHALE BİÇİMİ**	**İŞLEVLER VE KENTE ETKİLERİ**
THE BENTWAY PARK *Toronto, KANADA* 2018		Kamu Mülkiyeti	PLANLAMA ARTIĞI ALANLAR *Otoyol Altı* *Pasif Yeşil Alan*	Leftover Space Residual Space SLOAP	*Yerinde Yürüyüşler* *Atölye Çalışmaları* *Toplantılar* *Proje Web Sitesi* *İsimlendirme Projesi*	Kamusal Kültür Koridoru	Kalıcı Kullanım Müdahaleleri	Çok amaçlı koridor Kamusal sanat Kamusal Park Çevre mahallelerle etkileşimin arttırılması Daha güvenli mekânlar
MECİDİYEKÖY MEYDAN PROJESİ *İstanbul, TÜRKİYE* 2021		Kamu Mülkiyeti	PLANLAMA ARTIĞI ALANLAR *Otoyol Altı* *Pasif Yeşil Alan*	Leftover Space Residual Space SLOAP	YOK	Meydan Kültür Sanat Alanı	Kalıcı Kullanım Müdahaleleri	Kamusal Meydan Kamusal sanat Kamusal Park Yaya öncelikli alanlar Daha güvenli mekânlar
FONTE NOVA MEYDANI *Lizbon, PORTEKİZ* 2015		Kamu Mülkiyeti	PLANLAMA ARTIĞI ALANLAR *Otopark Alanı*	Leftover Space Residual Space No Mans Land SLOAP	YOK	Kamusal Meydan	Kalıcı Kullanım Müdahaleleri	Kamusal Meydan Park ve Dinlenme Alanları Yaya öncelikli alanlar Daha güvenli mekânlar
HEITO 1909 PROJESİ *Pingtung, TAYVAN* 2020		Kamu Mülkiyeti	İŞLEVİNİ KAYBETMİŞ ALANLAR *Eski Sanayi Tesisi*	Abandoned Space Undeterminate space Brownfields	YOK	Endüstriyel Peyzaj Alanı	Kalıcı Kullanım Müdahaleleri	Kamusal Park Endüstriyel mirasın korunarak kentsel hafızanın canlı tutulması

PROJENİN ADI *KONUMU* YILI	**PROJE ALANI GÖRSELİ**	**MÜLKİYET**	**KAYIP MEKÂN TİPOLOJİSİ**	**KAYIP MEKÂN LİTERATÜR KARŞILIĞI**	**KATILIM SÜRECİ**	**ANA TEMASI**	**MÜDAHALE BİÇİMİ**	**İŞLEVLER VE KENTE ETKİLERİ**
PLACE AU CHANGEMENT *Saint-Etienne, FRANSA* 2011		Özel Mülkiyet	BOŞ PARSEL	Indeterminate Space Empty Spaces	*Kentsel Tasarım Yarışması* *Atölye Çalışmaları* *Toplantılar*	Etkinlik Alanı Kamusal Meydan	Geçici Kullanım Taktiksel Şehircilik Kamusal Sanat	Sahiplenilen Kamusal Meydan Etkinlik Alanı
LENT SPACE *New York, AMERİKA* 2009		Özel Mülkiyet	BOŞ PARSEL	Indeterminate Space Empty Spaces	YOK	Kültür-Sanat Sergi Alanı	Geçici Kullanım Kamusal Sanat	Sergi Alanı Açık Hava Müzesi Kent Fidanlığı
WİLSON STREET PROMENADE		Kamu Mülkiyeti	PLANLAMA ARTIĞI ALANLAR *Otoyol Altı* *Pasif Yeşil Alan*	Residual Space Leftover Space SLOAP	*Öğrenci Projesi* *Tasarım sonrası katılım*	Etkinlik Sergi Alanı Yayalaştırma	Etkinlik Geçici Kullanım	Pop-up Park Gezinti Yolu Yayalaştırma
ZÜMRÜTEVLER MEYDAN PROJESİ *İstanbul, TÜRKİYE* 2021		Kamu Mülkiyeti	PLANLAMA ARTIĞI ALANLAR *Kavşak Noktası*	Residual Space Leftover Space SLOAP	*Anket Çalışması*	Yayalaştırma Oyun Alanı Park	Geçici Kullanım	Pop-up Park Meydan Yayalaştırma

3. ÇALIŞMA ALANI: ANADOLUHİSARI-GÖKSU

Çalışma alanı, İstanbul'un Anadolu Yakasında Beykoz ilçesinde yer almaktadır. İlçenin doğusunda Şile, kuzeyinde Karadeniz, batısında İstanbul Boğazı, güneyinde Üsküdar ve Ümraniye, güneydoğusunda ise Çekmeköy ilçeleri bulunmaktadır. Yaklaşık 56,5 hektar büyüklüğündeki çalışma alanı, Beykoz ilçesinin Boğaziçi kıyısında bulunan Anadoluhisarı ve Göksu Mahalleleri içerisinde yer almaktadır.



Şekil 3.1 : Çalışma Alanı Konumu.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

Çalışma alanının kuzeyinde Kanlıca, güneyinde Üsküdar ilçesine bağlı Kandilli ve Küçüksu, doğusunda Kavacık, güneydoğusunda ise Yeni Mahalle ve Göztepe Mahalleleri bulunmaktadır. Çalışma alanına karayolu ve denizyolu ile bağlantı

sağlanmakta olup, doğrudan bağlantı sağlayan bir raylı sistem bulunmamaktadır. Önemli karayolu ulaşım bağlantıları; Körfez Caddesi, Kandilli-Göksu Caddesi, Cuma Yolu Caddesi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ile E-80 Otoyolu'na bağlanan Atatürk Caddesi'dir. Çalışma alanı, denizyolu bağlantısını ise Anadoluhisarı ve Küçüksu İskelelerinden sağlamaktadır. İskelelerden yapılan seferler; Anadolukavağı-Üsküdar Hattı ve Küçüksu Beşiktaş Kabataş Hattı, Küçüksu-İstinye Hattı, Boğaz Hattı, Çengelköy-İstinye Hattı ve Bebek-Emirgan Hattı'dır.

Şekil 3.2 : Çalışma Alanı ve Yakın Çevresi.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

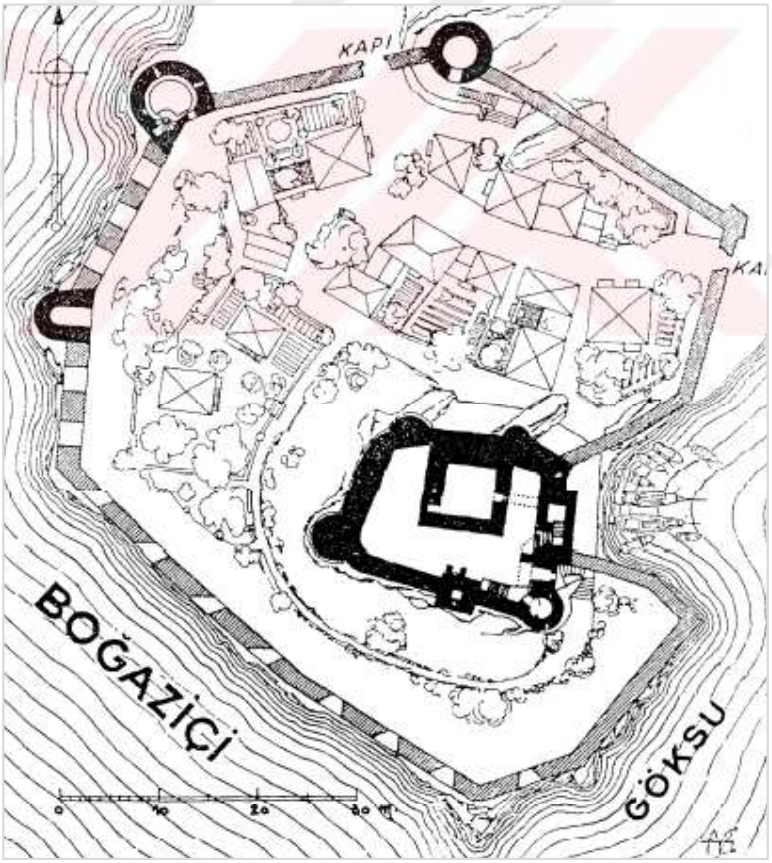
3.1 Tarihsel Araştırmalar

Bu bölümde kültürel ve tarihsel açıdan önemli bir yerleşim bölgesi olan Anadoluhisarı-Göksu bölgesinin tarihsel ve mekânsal gelişimi, bölgeye kimlik kazandıran tarihi ve kültürel değerleri, koruma ve planlama süreçlerine ilişkin araştırmalar aktarılacaktır.

3.1.1 Tarihsel ve Mekânsal Gelişim

Boğaziçi'nde Osmanlı döneminde ilk yerleşim, İstanbul'un fethi öncesinde 1393 tarihinde Sultan Yıldırım Bayezid tarafından Boğaz geçişlerini kontrol altına almak ve Göksu Vadisi'ne girişi önlemek amacıyla Boğaz'ın en dar olduğu yerde Anadolu Hisarı'nın (Güzelcehisar ya da Gözlücehisar) inşa edilmesi ile başlar. Askeri bir üsse bağlı olarak kurulmasından dolayı Anadoluhisarı bir garnizon yerleşmesi niteliğindedir.[6]

İstanbul'un fethinden sonra (1453) kale askeri önemini büyük ölçüde kaybederek, bölgenin asayişini sağlamak amaçlı bir süre hapishane ve ardından karakolhane (Yeniçeri Karakolu) olarak kullanılmıştır. 16. yüzyılda kale içerisine, görevli asker ve ailelerinin yerleşmesi ile Anadoluhisarı küçük bir bir yerleşim bölgesi **(Şekil 3.3.)** haline gelmiştir. (Beykoz Belediyesi, 2021)



Şekil 3.3 : Anadoluhisarı Kalesi İçerisindeki Yerleşimleri Gösteren Tasviri Plan-16. yüzyıl (Sarı, 1995).

[6] Şahin, Cemalettin. Anadoluhisarı Şehri: Yerleşmenin Kuruluş ve Mekânsal Gelişimi, (sf: 643-665) Beykoz 2019 Sempozyumu Tebliğler Kitabı. (s. 646)

Anadoluhisarı Üsküdar kadı defterlerine (mahkeme kayıtları) göre, 1550 yılında bir köy yerleşmesidir. Bu tarihte Anadoluhisarı; Mahalle-i Cami-i Atik Sultan Mehmed Han ve Mahalle-i Kadı Asker adıyla iki mahalleden oluşuyordu. Bu tarihte Anadoluhisarı'nın nüfusu 516 kişiydi. (Bostan, 2016, s. 125).

Evliya Çelebi 17. Yüzyılda Anadoluhisarı'nı anlatırken, halkın tamamının Müslüman olduğunu, kale önünde Fatih Sultan Mehmed tarafından yaptırılan bir cami olduğunu, kalenin dışında ise 1080 hane, 7 sıbyan mektebi, 1 küçük hamam ile 20 dükkân, büyük saray ve yalıların (Defterdar Halıcızade Sarayı, Defterdar Mustafa Paşa Sarayı, Hoca Çelebi Sarayı, Kaftancı Ali Çelebi Yalısı, Emir Paşa Yalısı, Bahayi Efendi Yalısı), mescitlerin (sayı belirtmemiş) bulunduğunu belirtmiştir. Göksu Deresi'nde un değirmelerinin bulunduğunu, çömlek ustalarının kırmızı topraktan çanak, çömlek ve testiler yaptığını, nehir üzerinde ahşap bir köprü olduğunu, kayık ile gezintiler yapıldığını yazmaktadır. (Evliya Çelebi, 2008, s. 426-427) Evliya Çelebi'nin anlatılarına göre; 17. Yüzyılda Anadoluhisarı ve Göksu'nun bulunduğu bölgenin mesire ve sayfiye yeri olarak kullanıldığı, çok sayıda okul, mescit ve konutun olduğu önemli bir yerleşme olduğu anlaşılmaktadır.

17. yüzyıldan itibaren sayfiye özelliği kazanmaya başlayan Anadoluhisarı, Göksu Deresi ve Mesiresi ile Küçüksu Mesiresi 18. ve 19. Yüzyılda İstanbul'un en önemli gezi ve eğlence alanlarından olmuştur. 20. yüzyıla kadar bu özelliğini koruyan Anadoluhisarı, daha sonrasında bu fonksiyonunu kaybetmiştir. (Vada, 2004, s. 97 aktaran Şahin 2019).

Anadoluhisarı, ilk idari fonksiyonunu İstanbul'da kurulan 14 belediye dairesinden biri olarak 1868 yılında kazanmıştır. Sonrasında; 1877, 1880, 1908 ve 1912 yıllarında yapılan düzenlemelerle belediye statüsünü korumuştur. Ayrıca, 1960'ların sonlarına kadar nahiye (bölge) merkezi olarak yakın çevrenin idari merkezi durumunda olduğu bilinmektedir. Bunlar; Anadoluhisarı'nın tipik bir kırsal yerleşme olmadığını, kentsel yerleşmelerde görülen özelliklerin geçmiş yıllardan itibaren taşıdığını göstermektedir. (Göney, 2000, s. 29; aktaran Şahin, 2019).

Günümüzde tek bir mahalle sınırını kapsayan Anadoluhisarı, geçmişte daha geniş bir sınıra sahipti. Hisar çevresine zamanla Yenimahalle, Göksu, Kavacık ve Göztepe mahalleleri de eklenerek Anadoluhisarı nahiyesi olarak anılan bölge oluşmuştur. Söz konusu mahalleleri kapsayan bölge, 1960'lı yılların sonlarına kadar varlığını korumuştur. 1965-1970 yılları arasında Anadoluhisarı'nın nahiye statüsü kaldırılmış, idari durumu mahalleye dönüştürülmüştür. (Şahin, 2019)

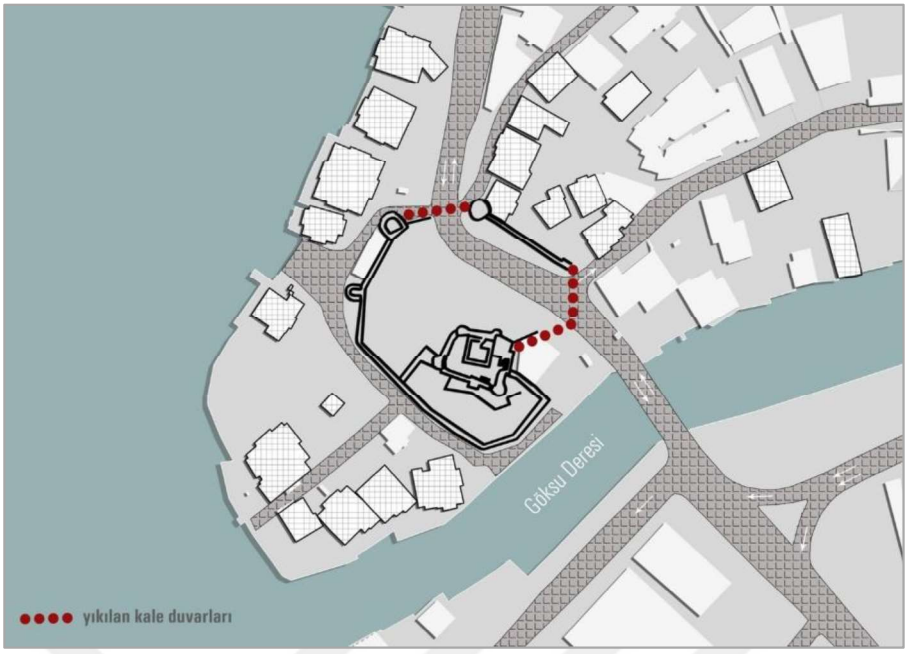
Anadoluhisarı Kalesi'nin kuzeyinde bulunan Anadoluhisarı İskele Meydanı yerleşmenin çekirdeğini oluşturmaktadır. Bu meydanda Fatih Sultan Mehmet döneminde yapılmış bir cami bulunuyordu. 30 Ekim 1878 yılında meydana gelen Anadoluhisarı yangınında hisarı içi ve hisarın etrafında bulunan ahşap konutlar ile birlikte bu cami de büyük hasar görmüştür. Vapur iskelesinin karşısında olduğu bilinen cami 1883 tarihinde tamir edilmiş, ancak 1894 yılında yaşanan depremde tekrar ciddi bir hasara uğramıştır. (Genim, 2019; aktaran Şahin 2019)

Kale ve çevresinde başlayan yerleşim sahası 16. yüzyıldan itibaren 20 yüzyılın başlarına kadar (1920) Kale'nin kuzey ve kuzeydoğusuna doğru genişlemiştir. Beylerbeyi, Çengelköy, Vaniköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe ve Beykoz 1920'lerde Boğaz'ın Anadolu kıyısı boyunca birbiri ardına sıralanmış küçük yerleşmelerdi.[7]

1920-1958 yılları arasındaki dönemde Göksu-Küçüksu Deresi arasında kalan Göksu Mahallesi'nin bulunduğu alanda yeni yerleşim alanları oluşmaya başlamıştır. Bu kentsel gelişmede, bölgede kurulan sanayi tesislerinin etkisi olmuştur. Bu tesislerden biri Anadoluhisarı Mezarlığı ile Göksu Deresi arasına 1933 yılında kurulan Halat-İp Fabrikası'dır. Sanayi tesislerinin oluşturduğu yeni istihdam alanları, diğer mahalle ve ilçelerden gelen çalışanların bu çevrede yerleşmelerini sağlamış ve yerleşim sahası genişlemeye devam etmiştir.

1928 yılında İstanbul Belediyesi tarafından Üsküdar Beykoz yolu genişletilip açılırken kale bedenlerinin bir bölümü yıkılmış ve Göksu Deresi üzerindeki ahşap köprü yerine betonarme bir köprü inşa edilmiştir. Yıkılan kale duvarları sonrası ortaya çıkan kale avlusu park haline getirilmiştir. Vapur iskelesinin karşısında olduğu bilinen cami ise sahil yolu açılırken yıkılmış ve taşınmıştır. (Göncüoğlu, 2016, s. 52).

[7] Şahin, C. (2015). İstanbul un Cumhuriyet Dönemi Mekânsal Gelişimi. *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi Ansiklopedisi Cilt 1.* İstanbul Kültür AŞ Yayını, İstanbul



Şekil 3.4 : Yıkılan Kale Duvarları ve Kandilli-Göksu Yolu.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

1970 yılında yapımına başlanan ve İstanbul Boğazı üzerine yapılan ilk köprü olan Boğaziçi Köprüsü, 1973 tarihinde hizmete açılmıştır. Küçüksu Çayırı/Mesiresi, Boğaziçi Köprüsü'nün inşaatı sırasında şantiye alanına çevrilerek büyük bir tahribata uğramıştır. Bununla birlikte, 1985 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü inşaatı için yeniden Küçüksu Çayırı şantiye alanı olarak kullanılmıştır. Alanda kesilen ağaçlar ile doğal bitki örtüsü olumsuz etkilenmiş ve mesire niteliğini kaybetmiştir.

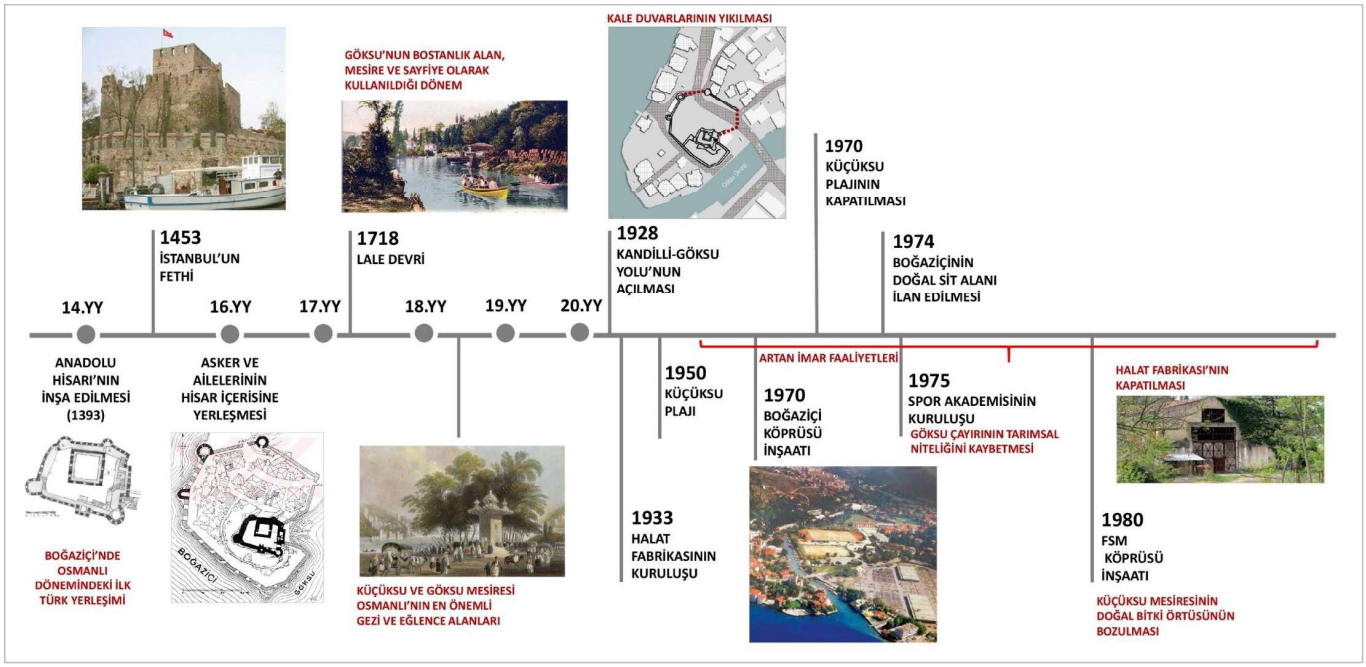
Şekil 3.5 : Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Yapım Sürecinde Küçüksu Çayırı. (URL-23)

20. yüzyılın başlarına kadar, Göksu ve Küçüksu derelerinin oluşturduğu ovada bostanlar bulunmakta ve tarım alanı olarak kullanılmaktaydı. 1975 yılında Anadoluhisarı Spor Akademisi'nin kurulması ile Göksu Çayırı'nın bir bölümü tarımsal niteliğini kaybetmiştir. Spor Akademisi 1982'de Marmara Üniversitesi'ne bağlanmış ve üniversite yerleşkesi haline gelmiştir. 1960-1995 arası dönemde yerleşme, üniversite alanının güneyindeki Göksu Deresi çevresi ile Küçüksu Deresi çevresinde yoğunlaşmaya başlamıştır.

İstanbul Boğaziçi Alanı, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 14 Aralık 1974 tarihli ve 8172 sayılı kararı ile Doğal Sit Alanı ilan edilmiştir. Amacı Boğaziçi alanının kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerini korumak, geliştirmek ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlamak için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemek olan 2690 sayılı Boğaziçi Yasası, 22.11.1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Boğaziçi Kanunu'na tabi Boğaziçi alanı, 22.07.1983 tarihli 1/5000 ölçekli nazım imar planında sınırları gösterilen öngörünüm, etkilenme ve gerigörünüm bölgelerinden oluşmaktadır.

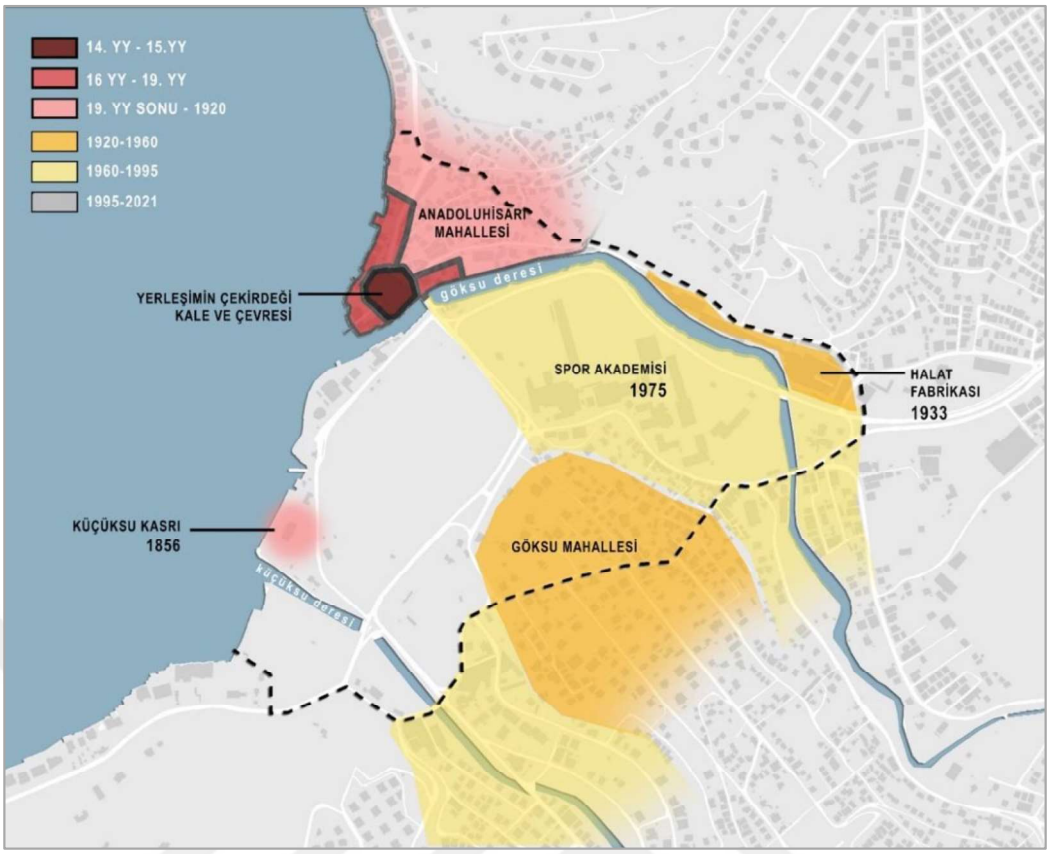
Çalışma alan sınırının tamamı öngörünüm bölgesine girmektedir. 2690 sayılı Boğaziçi Kanunu'nda öngörünüm bölgesi için; "*Boğaziçi sahil şeridine bitişik olan ve 22.07.1983 tarihli 1/1000 ölçekli imar uygulama planında gösterilen bölge olarak tanımlanmış olup İmar Mevzuatı açısından Büyükşehir Belediye Başkanlığına bağlı, Boğaziçi İmar Müdürlüğü yetki sınırları içinde kalmaktadır.*" denilmektedir. 2690 sayılı Boğaziçi Kanunu doğrultusunda Boğaziçi öngörünüm alanına alanlarında sadece turizm ve rekreasyon amaçlı yapı yapılmasına izin verilmektedir.

1980 sonrası, hem 2690 sayılı Boğaziçi Kanunu'nun getirdiği yapılaşma kısıtlamaları hem de Boğaziçi (15 Temmuz Şehitler Köprüsü) ve Fatih Sultan Mehmet köprülerinin yarattığı güçlü ulaşım bağlantıları ve erişilebilirlik ile Beykoz ilçesinin gelişimi, kıyıdan ziyade Anadoluhisarı'nın kuzeyinde ve iç kesimlerde yoğunlaşmıştır.



Şekil 3.6 : Tarihsel Gelişim Çizelgesi.

Kaynak: Tez çalışması kapsamında araştırmacı tarafından üretilmiştir.



Şekil 3.7 : Anadoluhisarı ve Göksu Yerleşmelerinin Mekânsal Gelişimi (Şahin, 2015)

Kaynak: Şahin, C. (2015)'in İstanbul'un Cumhuriyet Dönemi Mekânsal Gelişimi makalesinden yararlanılarak tez çalışması kapsamında yazar tarafından üretilmiştir.

3.1.2 Kültürel ve Tarihi Kimlik

Bu bölümde çalışma alanı içerisinde yer alan ve bölgeye kimlik kazandıran tarihi ve kültürel değerler araştırılmıştır. Bu kültürel değerler Anadoluhisarı ve Göksu mahallelerini tanımlayan önemli kentsel kimlik bileşenleridir. Çalışma alanında yer alan, aynı zamanda hem Beykoz hem de İstanbul genelinde önem arz eden tarihi ve kültürel değerler **Şekil 3.8**'de yer alan haritada işaretlenmiş, görselleri eklenmiştir

Anadoluhisarı Kalesi

Anadoluhisarı ve Göksu çevresindeki ilk yapı olan ve 1393 yılında Boğaz geçişlerini kontrol altına almak amacıyla inşa edilen Anadoluhisarı Kalesi, 1452 yılında Rumelihisarı yapılana kadar Güzelcehisar, Yenihisar, Yenicehisar, Akçahisar isimleri ile de anılmaktaydı. Rumelihisarı yapıldıktan sonra kaleye Anadoluhisarı adı verilmiştir. (Çinili, Orhan, İstanbul Mesireleri)

1393 yılında Yıldırım Bayezid'in inşa ettirdiği kale 8.70 x 10.50 m. ölçülerinde dörtgen büyük bir burç ve bu burcun etrafını çeviren bir surdan oluşmaktaydı. Daha sonra 1452 yılında, Anadoluhisarı'ndaki kale etrafına "hisarpeçe" olarak adlandırılan 3 adet kulesi olan sur yapısı inşa edilmiştir. 1509 yılında meydana gelen ve "küçük kıyamet" olarak adlandırılan İstanbul depremi, 1766'da meydana gelen İstanbul depremi, 1878 yılında meydana gelen yangın, 1894 yılında meydana gelen deprem, 1928 yılında Üsküdar-Beykoz yolunun açılması Anadoluhisarı Kalesi için büyük tahribatlar oluşturmuştur. (Erdoğan, 2020)

Küçüksu Kasrı

Küçüksu Kasrı'nın bulunduğu alanda, daha öncesinde I. Mahmud döneminde (1730-1754) iki katlı ahşap bir saray bulunmaktaydı. Sultan Abdülmecid (1839-1861) eski ve ahşap yapıyı yıktırarak, yerine 1856 yılında günübirlik dinlenme köşkü olarak Küçüksu Kasrı'nı yaptırmıştır. Kasır, 1983 yılında müze olarak hizmete açılmıştır. Günümüzde müze-saray ve günübirlik mesire alanı olarak kullanılmaktadır. (Beykoz Belediyesi, 2021)

Küçüksu Plajı

Küçüksu Plajı sığ ve temiz olması sebebiyle özellikle 1950'li yıllarda oldukça popüler olan bir plajdı. Şirket-i Hayriye vapur bileti alanlara ücretsiz plaj bileti vererek halkın plaja gitmesini teşvik edecek uygulamalar yapmıştır. 1970'li yıllarda ise Beykoz ilçesinde artan imar ve iskân uygulamaları ile kanalizasyon altyapısı Küçüksu Deresi'ne bağlanmış, hem Küçüksu Deresi'nin hem de Boğaziçi'nin kirlenmesine sebep olmuştur. Bu sebeple, Küçüksu Plajı, halk sağlığının olumsuz etkilenmemesi amacıyla kapatılmıştır. (Göncüoğlu, 2016) Küçüksu Plajı kaybolan tarihi ve kültürel kimlik öğelerinden biridir. Günümüzde "plaj" kullanımı bulunmamaktadır. Çevresinde bir park düzenlemesi yer almakta ancak demir tellerle çevrili ve park alanına da girişin kapalı/kısıtlı olması sebebiyle kullanılmamaktadır.

Eski Halat Fabrikası

Türkiye'nin ilk halat fabrikası olan "Keten ve Kendir Sanayi A.Ş." resmi olarak 1933 yılında kurulmuştur. 1940 yılında ise, keten-kendir sanayi alanının tam karşısına aynı ortaklar tarafından, Türkiye için ilk kaplama fabrikası (ağaç-sunta-kereste-kiremit-tuğla) açılmıştır. Türkiye'deki tüm gemiler için halat üreten fabrika, 1970'li yıllarda ucuz naylon ipinin yayılmasıyla gerekli yatırımları sağlayamadığından, söz konusu diğer uygun maliyetli ürün üreten fabrikalarla rekabete girememiştir. Zamanla üretim hacmi ve işçi sayısı azalarak 15-20 yıl daha direndikten sonra 2010'lu yıllarda satılır. (Kuban, 2018) Özel mülkiyete ait bu fabrika alanı günümüzde terk edilmiş durumda olup kullanılmamaktadır.

Göksu Deresi ve Mesiresi

Lale Devri'nde (1718-1730) 1.Mahmut, Göksu Deresi kıyısına ahşap bir yalı yaptırmıştır. Daha sonra, Göksu Deresi ve çevresine kır kahvehaneleri birbiri ardına inşa edilmeye başlamıştır. Söz konusu yapılanmaları takiben, Göksu Deresi ve çevresi, günlük gezintilerin, sandal ve kayık sefalarının, fasılların yapıldığı sosyal merkezlerden biri haline gelir. (Beykoz Belediyesi, 2021)

Oğuz Karakartal'ın "Ağabeyhisar Anadoluhisar" adlı kitabında Göksu Deresi için, Anadoluhisarı bölgesinin, Anadoluhisarı Kalesi'nden sonra en önemli ikinci simgesi olduğundan bahsetmektedir. Göksu Deresi'ni 1966-1986 yılları arasında temiz, balıkçı ve gezinti kayıklarının yer aldığı, sandal ve kayık sporlarının yapıldığı bir dere olarak anlatmaktadır. (Karakartal, 2009)

1960'lı yıllara kadar, Göksu Mesiresi halkın eğlenme ve dinlenme ihtiyacını karşılamış, Göksu Deresi ise yine 1960'lı yıllara kadar -kanalizasyonlar buraya akıtılmadan önce- yüzülebilen bir dere olarak varlığını sürdürmüştür. 1909 yılında meydana gelen sel baskını, 1933'te kurulan Halat Fabrikası, 1974 yılı sonrası Boğaz'ın tepelerinde gecekonduların artması, 1975 yılında inşa edilen Marmara Üniversitesi Spor Akademisi ile birlikte dere kirlenmeye başlamış, Göksu Deresi ve Mesiresi eski önemini kaybetmiş ve gelenekselleşmiş Göksu eğlenceleri son bulmuştur. (Sarı, 1995) Günümüzde, Göksu Deresi, tekne ve kayıkların sığınağı olduğu bir alandır. Çalışma alanı sınırları içerisinde su yüzeyi ile direkt olarak erişim sağlanabilecek bir yaya aksı bulunmamaktadır. Dere kenarının büyük bir kısmı tellerle çevrilerek dışarıdan erişime kapatılmış durumda, bir kısmı ise özel mülkiyetteki yapıların (ticaret alanları, eski sanayi tesisi, ofis alanları vb.) varlığı ile kamusal kullanıma kapalıdır. Çalışma alanı sınırları içerisinde Göksu Deresi üzerinde üç ayrı yol güzergâhı geçmekte ve 3 adet köprü bulunmaktadır.

Küçüksu Mesiresi

Küçüksu Mesiresi, Küçüksu Deresi ile Göksu Deresi arasında kalmakta ve "Küçüksu Çayırı" olarak da adlandırılmaktadır. Küçüksu Mesiresi, Göksu Mesiresi'nin devamı niteliğindedir. Küçüksu Mesiresi'nin oluşum süreci, Osmanlı'da I. Mahmud döneminde (1730-1754) iki katlı ahşap bir saray ve bahçesinin yapılmasıyla başlamaktadır. Daha sonrasında Sultan Abdülmecid (1839-1861) bu ahşap yapıyı yıktırarak, yerine 1856 yılında Küçüksu Kasrı'nı inşa eder. (Eyice, İslam Ansiklopedisi, 26. Cilt, 531-532.sy)

Küçüksu Kasrı çevresindeki Küçüksu Çeşmesi olarak da adlandırılan Mihrişah Valide Sultan Çeşmesi, mesire alanının önemli bir simgesidir. Çeşmenin mesire alanına gelenler için önemli toplanma alanlarından biri olduğu, eski gravürlerde de görülmektedir.

Küçüksu Mesiresi, ortaoyunların sergilendiği, pikniklerin yapıldığı, uçurtmaların uçurulduğu, yağlı güreş turnuvalarının yapıldığı, mısır kazanlarının kaynadığı bir mesire alanıydı. Küçüksu Mesiresi, Boğaziçi Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet köprülerinin inşaatı sırasında şantiye alanı olarak kullanıldığından büyük ölçüde tahribata uğradıktan sonra uzun bir zaman atıl kalmıştır. Mülkiyet sorunlardan dolayı tel örgüyle çevrelenerek kamu kullanımına kapatılmış durumda olan alan, yapımına 2018'de başlanan bir proje ile mesire alanı olarak yeniden kamuya açılmıştır.

Günümüzde yeniden mesire alanı olarak düzenlenen alanda yürüyüş ve bisiklet parkuru, spor alanı, çocuk oyun parkı, meydan ve iki adet otopark alanı bulunmaktadır.

Mihrişah Valide Sultan Çeşmesi ve Cami

Küçüksu Kasrı'nın yakın çevresinde yer alan çeşme 1806 yılında Sultan III.Selim tarafından annesi Mihrişah Valide Sultan adına yaptırılmıştır. Mihrişah Valide Sultan Çeşmesi, dört cepheli, basamaklarla çıkılan bir meydan çeşmesidir.

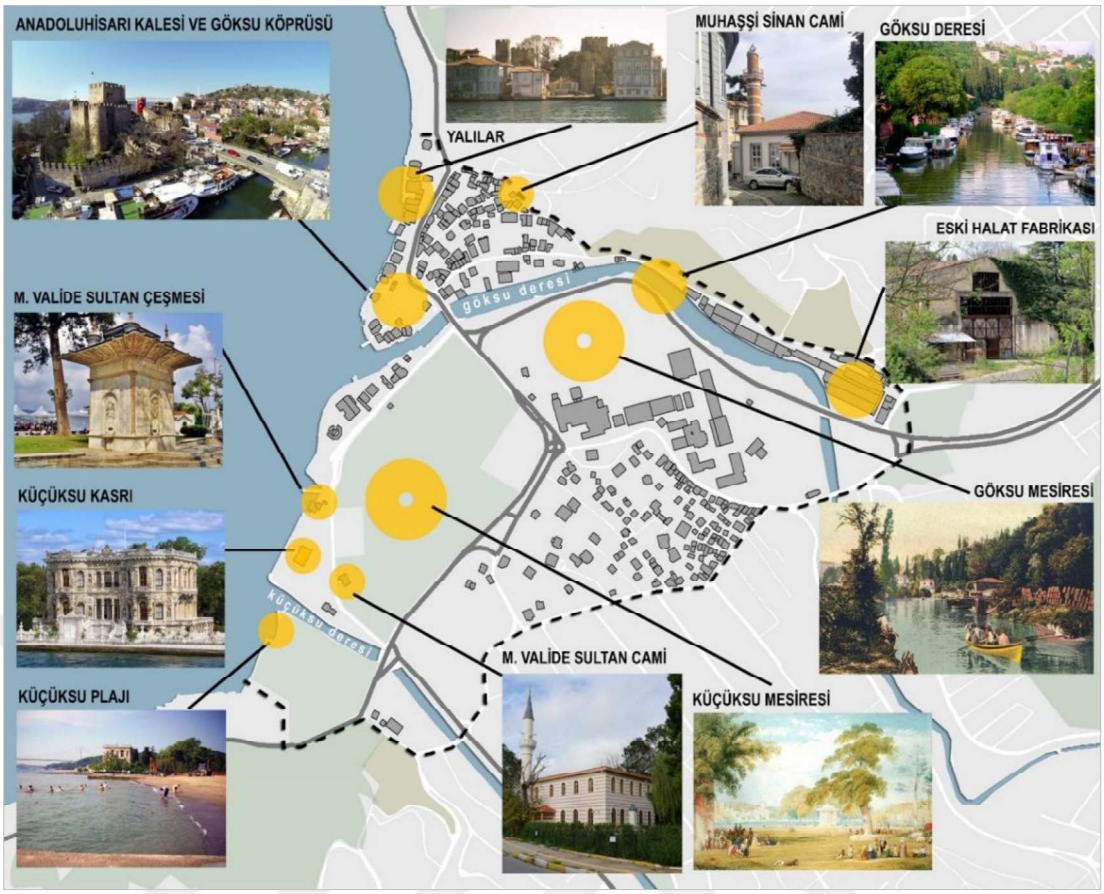
Mihrişah Valide Sultan Camii 1750 yılında Küçüksu Kasrı'nın yakınına inşa edilmiş ve Küçüksu Cami olarak da bilinmektedir. 1938'li yıllardan sonra cami fonksiyonu kaldırılarak, Anadoluhisarı İdman Yurdu idari merkezi, Cumhuriyet Halk Partisi, karakol ve halk evi olarak kullanılmıştır. Yaşayanların cami fonksiyonunun kaldırılmasına verdiği tepkiler sonrası 1959 yılında tümüyle yıkılan yapı, 2014 yılında yeniden inşa edilerek ibadete açılmıştır. (Kaya, 2019)

Muhaşşi Sinan Cami

Muhaşşi Sinan Cami, 1574 yılında yapılmıştır. Bir tepe üzerinde konumlanması sebebiyle "Tepe Mescidi" olarak da bilinen mescit, 1705 yılında koyularak camiye çevrilmiştir. Tek minareli ve tek şerefeli olan bu cami, 2018 yılında restorasyon geçirmiştir. (Kaya, 2019)

Yalılar

Anadoluhisarı'nda 14. yüzyılda ilk konut yapıları ağırlıklı olarak kale içinde yer almakta ve ahşap evlerden oluşmaktaydı. 16. yüzyıl sonlarında konak ve yalılarının sahil şeridinde inşa edilmesiyle yerleşme karakteristik bir kimlik kazanmaya başlamıştır. 10 Ekim 1970 Gayrimenkul Eski Eserler Anıtlar Yüksek Kurulu'nun kararı ile Boğaziçi Sahil Şeridi Yalılar tescil edilerek koruma altına alınmıştır.



Şekil 3.8 : Tarihi ve Kültürel Kimlik Değerleri.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

3.1.3 Koruma ve Planlama Süreci

Gayrimenkul Eski Eserler Anıtlar Yüksek Kurulu'nun kararı ile 10 Ekim 1970 tarihinde Boğaziçi Sahil Şeridi Yalılar tescil edilerek koruma altına alınmış, 14 Aralık 1974 tarihinde ise Boğaziçi Doğal ve Tarihi Sit Alanı ilan edilmiştir. Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi Nazım ve Uygulama İmar Planı ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü tarafından hazırlanmış, İmar ve İskân Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü'nün 22.07.1983 tarihli kararıyla onaylanmıştır.

Koruma amaçlı nazım ve uygulama imar planı yürürlüğe girdikten sonra, 22 Kasım 1983 tarihinde "2960 sayılı Boğaziçi Yasası" yürürlüğe girmiştir. Bu yasanın amacı; Boğaziçi Alanının kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerini korumak ve geliştirmek ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlamak için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemektir. Boğaziçi Kanununa tabi Boğaziçi alanı, 22.07.1983 tarihli 1/5000 ölçekli nazım planında sınırları gösterilen öngörünüm, etkilenme ve gerigörünüm bölgelerinden oluşmaktadır.

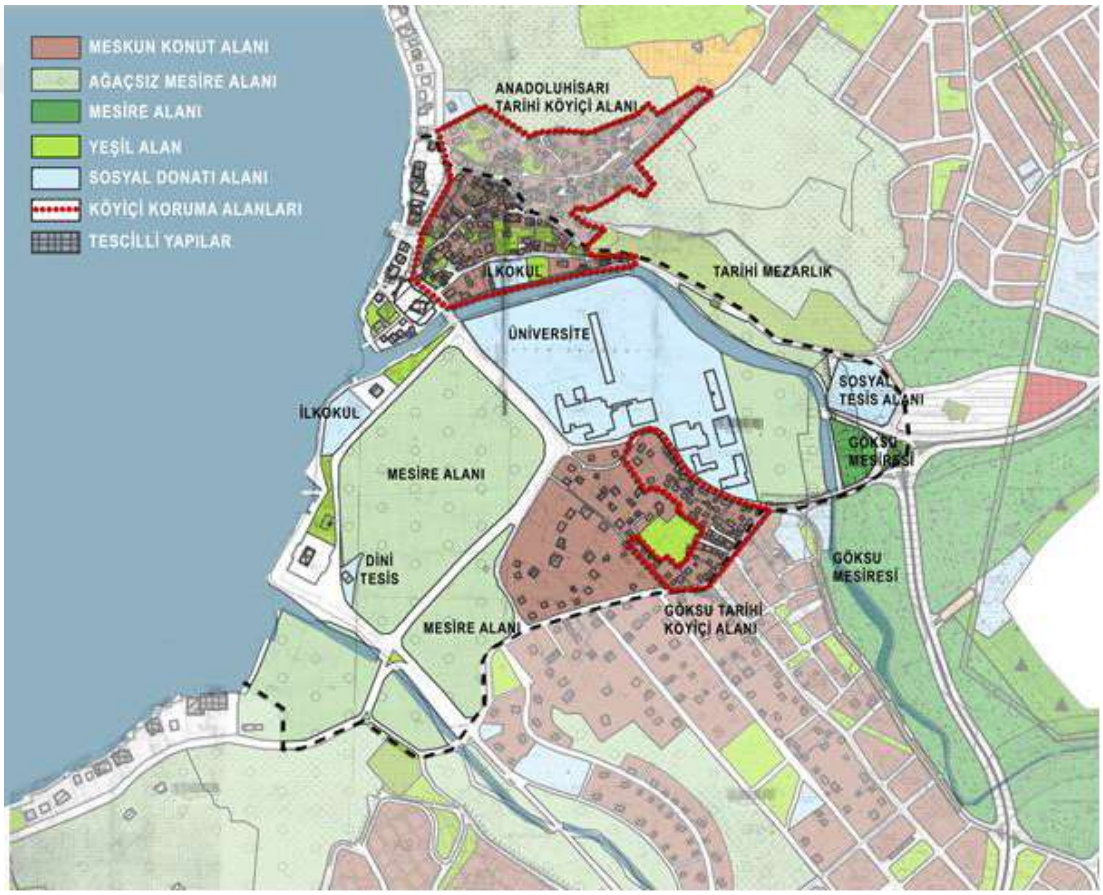
Çalışma alan sınırının tamamı öngörünüm bölgesine girmektedir. Öngörünüm bölgesi için 2690 sayılı Boğaziçi Kanunu'nda: "*Boğaziçi sahil şeridine bitişik olan ve 22.07.1983 tarihli 1/1000 ölçekli imar uygulama planında gösterilen bölge olarak tanımlanmış olup İmar Mevzuatı açısından Büyükşehir Belediye Başkanlığına bağlı, Boğaziçi İmar Müdürlüğü yetki sınırları içinde kalmaktadır.*" denilmektedir. 2690 sayılı Boğaziçi Kanunu doğrultusunda Boğaziçi öngörünüm alanına alanlarında sadece turizm ve rekreasyon amaçlı yapı yapılmasına izin verilmektedir. Bu yasanın en önemli yönü, 1983 onanlı planları kabul etmekle birlikte, Boğaziçi'ne konut inşaatı yasağı getirmesi, ikinci önemli yönü de Boğaziçi alanını Sahil Şeridi, Öngörünüm Bölgesi, Geri görünüm Bölgesi ve Etkilenme Bölgesi olarak bölgelere ayırmasıdır.[8]

Çalışma alanı sınırları içerisinde koruma amaçlı uygulama imar planında Anadoluhisarı ve Göksu mahallelerinde olmak üzere 2 adet "köyiçi koruma alanı" belirlenmiştir. Alanda yer alan tescilli yapılar planlarda gösterilmiştir Koruma amaçlı uygulama imar planında "Köyiçi Koruma Alanları" için;

[8] (Karagüler, S. 2004)

"Mevcut yolların ve parsellerin topoğrafyası değiştirilmeyecektir. Köyiçindeki ana yol güzergâhı dışında kalan ara yol ve sokaklar, zorunlu hal olmadıkça, kadastral istikametleri değiştirilmeyecek ve yapılanmalarda binalara ve yollara imar istikameti verilmeyecektir.

Tescilli eski eserler korunacağı gibi, bu eski eserlerin yanında veya çevresinde yapılacak uygulamalarda köy dokusunu yaşatacak yapılanma düzeni getirilecektir. Yeni yapılanmalar çevre düzeni de göz önüne alınarak en çok H=9.50 m. olmak üzere gerektiği hallerde H=6.50 m. olarak düzenlenecek ve çevreye uyum sağlamak amacıyla çıkmalar maddesinde belirtilen koşullarda açık ve kapalı çıkma yapılacaktır." denilmektedir.



Şekil 3.9 : 22.07.1983 Onanlı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, 2021.

Göksu Deresi kenarındaki eski sanayi tesisi yapısının bulunduğu alan "Sosyal Tesis Alanı" olarak planlanmıştır. Göksu Deresi çevresinin bir kısmı konut, üniversite alanı, ilkokul alanı olarak planlanırken, büyük bir kısmı da ağaçlı/ağaçsız mesire alanı olarak planlanmıştır.

Küçüksu Deresi'nin güneybatısı ve üniversite alanına kadar olan alan ağaçsız mesire alanı olarak planlanmıştır. Koruma amaçlı uygulama imar planında "Ağaçlı ve Ağaçsız Mesire Alanları" için;

"Tarihi ve fiziki nitelikleri itibariyle Boğaziçi'nin en önemli doğal sit değerlerinden olan ve her türlü işgal, aykırı kullanış ve benzeri davranışlardan arındırılarak kent nüfusunun gerekli rekreatif kullanışına ve eski hüviyetine uygun olarak şehir dışı uzak mesafelere gidilmesine lüzum kalmadan açılmaları zorunlu görülen mesire yerleri, GEEAYK nın 12.03.1977 tarihli ve 9680 sayılı kararı ile belirlenmiştir.

Mesire yerlerinin öncelikle kamulaştırılması ve halkın istifadesine açılmaları temel ilke olarak kabul edilmiştir. Planda belirtilen mesire alanlarında (kamu veya özel mülkiyette olanlar dâhil) %1 taban alanı kat sayısı ile en çok 4.00 m. irtifalı ve inşaat sahası toplam en çok 40 m^2 olan büfe, wc vb. gibi tesisler yapılabilir." denilmektedir.

3.2 Mekânsal Yapı Analizleri

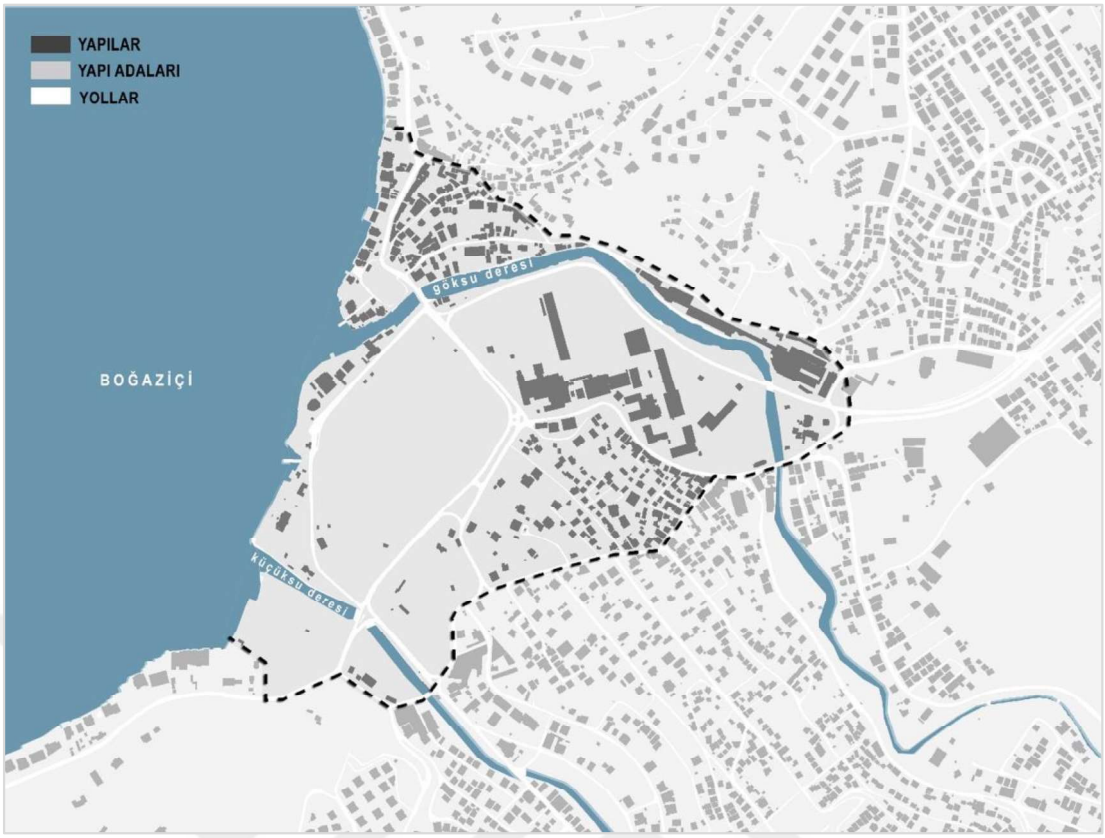
Kentsel doluluk ve boşlukları daha iyi tarifleyebilmek adına analizler oluşturulmuştur. Kentsel doluluklar için, yapısal analizler (yapı fonksiyonu, kat adetleri, yapı tescil durumları), kentsel boşluklar için, alansal arazi kullanımı, mülkiyet sahipliliği, ulaşım analizleri yapılmıştır.

3.2.1 Kentsel Doluluk-Boşluk Analizi

Yerleşimler en genel anlamda, mimari öğelerin bir araya gelerek oluşturduğu doluluklar ve bu öğelerin arasında kalan boşluklardan meydana gelmektedir. Doluluk olarak belirttiğimiz alan, kentteki yapı stokunu tanımlarken, boşluklar yollar, yeşil alanlar ve meydanlar gibi kentsel açık alanları tanımlamaktadır. Kentsel doluluk ve boşluklar, kentlerin temel fiziksel bileşenlerini oluşturmaktadır. Bununla birlikte, kent silueti ve kimliğinin oluşmasında en önemli unsurlardan biridir. Ne doluluk ne de boşluk tek başına bir anlam ifade etmez. Bu iki kavram birbirlerini var eden kavramlardır.

Doluluk ve boşluk arasındaki ilişki iyi tanımlanmış, tasarlanmış ve anlaşılır olduğunda yerleşmelerin mekânsal kurgularının da başarılı olacağı düşünülmektedir. Bu ilişki iyi organize edilmezse karşımıza kayıp ve kullanımsız mekânlar çıkmaktadır. (Akı, Erdönmez, 2005).

Çalışma alanında doluluk ve boşluk analizine **(Şekil 3.10)** bakıldığında, yapıların genellikle serbest ve ayrık nizamlı bulunduğu, yapı adası-sokak ilişkisinde organik geometrik yapının izleri görülmektedir. Bununla birlikte, büyük kentsel boşlukların varlığı göze çarpmaktadır. Kıyıdan içeriye doğru gidildikçe kentsel blokların daha da küçüldüğü görülmektedir.

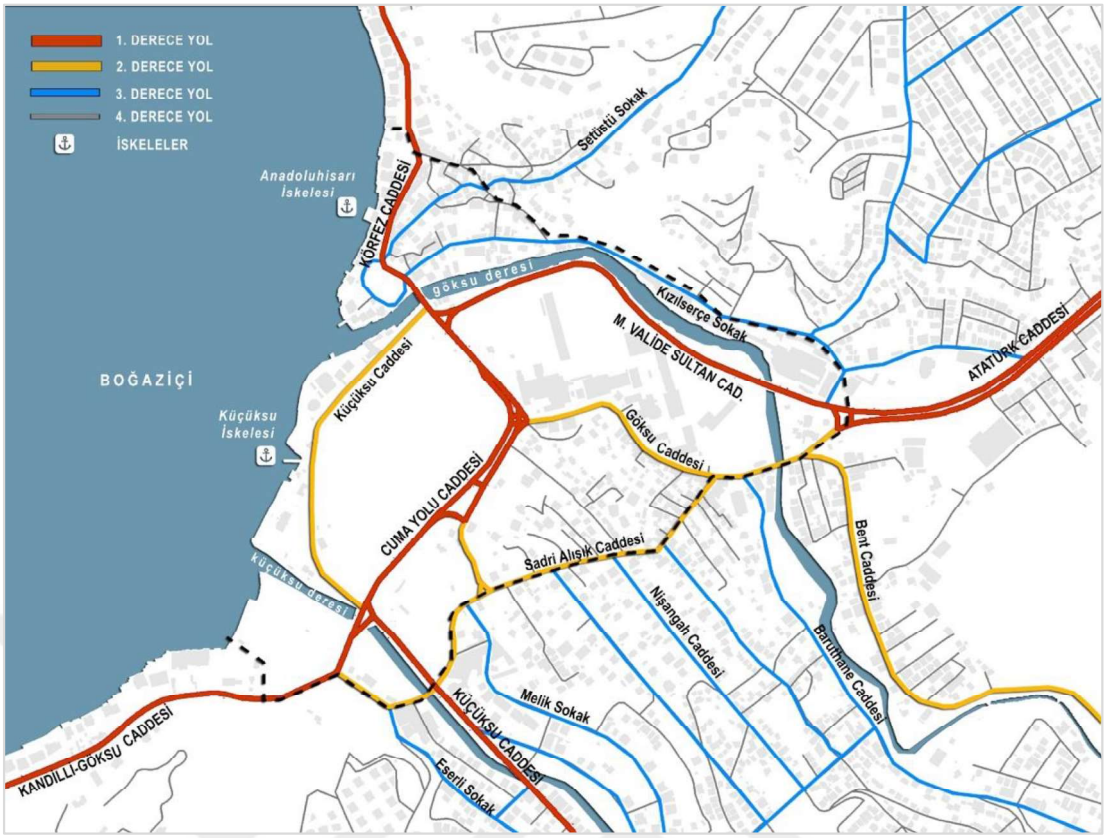


Şekil 3.10 : Kentsel Doluluk-Boşluk Analizi.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

3.2.2 Ulaşım Bağlantıları Analizi

Çalışma alanı ve yakın çevresindeki ulaşım bağlantıları kademelenmesi incelendiğinde, Kandilli'yi Kanlıca'ya bağlayan Kandilli-Göksu Caddesi, Cuma Yolu Caddesi, Körfez Caddesi ve Cuma Yolu Caddesi'ni Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'ne bağlayan Göksu Deresi paralelinde yer alan Mihrişah Valide Sultan Caddesi ile Atatürk Caddesi 1. derece ulaşım aksı niteliğindedir. Söz konusu yollar Anadoluhisarı'nın ana omurgasını oluşturmakla birlikte İstanbul genelindeki kent içi ulaşım bağlantıları arasındaki önemli yollardandır. Atatürk Caddesi haricindeki yollar, bir şerit geliş bir şerit gidiş olmak üzere iki şeritlidir. Atatürk Caddesi ise iki şerit geliş, iki şerit gidiş olmak üzere dört şeritlidir.



Şekil 3.11 : Ulaşım Kademelenmesi.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

Çalışma alanı ve yakın çevresindeki 2. derece ulaşım aksları ise; Küçüksu Caddesi, Göksu Caddesi, Sadri Alışık Caddesi ve Bent Caddesi'dir. Yakın çevrede yer alan mahalleler arasındaki ilişki bu caddeler vasıtasıyla sağlanmaktadır. Küçüksu Caddesi ve Göksu Caddesi tek şeritli ve tek yönlü yollardır. Sadri Alışık Caddesi ve Bent Caddesi ise bir şerit geliş, bir şerit gidiş olmak üzere iki şeritlidir.

Ticaret ve hizmet işlevleri ağırlıklı olarak 1.ve 2. derece ulaşım aksları üzerinde bulunmaktadır. 3. derece ulaşım aksları, ağırlıklı olarak konut işlevini barındıran yapı adalarına hizmet etmektedir. 4. derece ulaşım aksları ise genellikle, çıkmaz veya merdivenli sokaklardan oluşan ağırlıklı olarak yaya kullanımında olan yollardır.

3.2.3 Mülkiyet Analizi

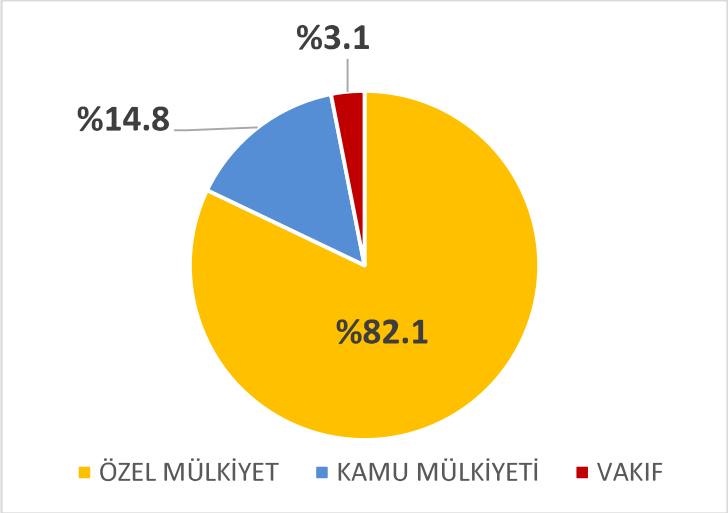
Çalışma alanı sınırı içerisindeki mülkiyet yapısı incelendiğinde genel olarak küçük ve büyük parçalı olmak üzere iki farklı yapının bulunduğu görülmektedir. Genellikle küçük parçalı bir yapıya sahip olanlar şahıs mülkiyetinde, büyük parçalı yapıya sahip

olanlar ise tüzel kişilik, maliye hazinesi, vakıf hazinesi ve kamu mülkiyetinde olan parsellerdir.

Çalışma alanı içerisinde 359 adet parsel bulunmaktadır ve mülkiyet sahiplikleri durumu belirsiz olanlar hariç 5 ana kategoride incelenmiştir. Mülkiyetin mekânsal dağılımı mülkiyet durumu analizi **Şekil 3.13**'teki haritada detaylı olarak gösterilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2019 yılına ait verilere göre mülkiyet sahipliliğine bakıldığında, parsellerin %80,5'i (289 adet) özel mülkiyete aittir. Özel mülkiyetin kendi içerisindeki dağılıma göre; şahıs mülkiyetinde olanlar özel mülkiyete sahip parsellerin %73,8'ini (265 adet) oluşturmaktadır. Bunu sırasıyla işyeri mülkiyeti (19 adet), tüzel kişilik (3 adet) ve hisseli parseller (2 adet) takip etmektedir.

Çalışma alanı içerisinde 38 adet kamu mülkiyetinde parsel bulunmaktadır. Kamu mülkiyetinin kendi içerisindeki dağılıma göre; 20 adet İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne, 12 adet ilçe belediyesine, 1 adet İSKİ'ye ve 5 adet diğer kamu kurumlarına bağlı parseller bulunmaktadır. Maliye Hazinesi de kamu mülkiyeti kapsamına girmektedir ancak ayrı olarak değerlendirilmesi uygun bulunmuştur. Alan içerisinde 13 adet parsel maliye hazinesi mülkiyetindedir. 1 adet parsel maliye hazinesi+hisseli parseldir. Vakıf mülkiyetinde bulunan 11 adet parsel bulunmaktadır.

Çalışma alanı içerisinde mülkiyet sahipliliği kamu ve özel mülkiyet olarak ayrıldığında; parsellerin %82,1'inin özel mülkiyete, %14,8'inin kamu mülkiyetine %3,1'inin ise vakıf mülkiyetine sahip olduğu görülmektedir.

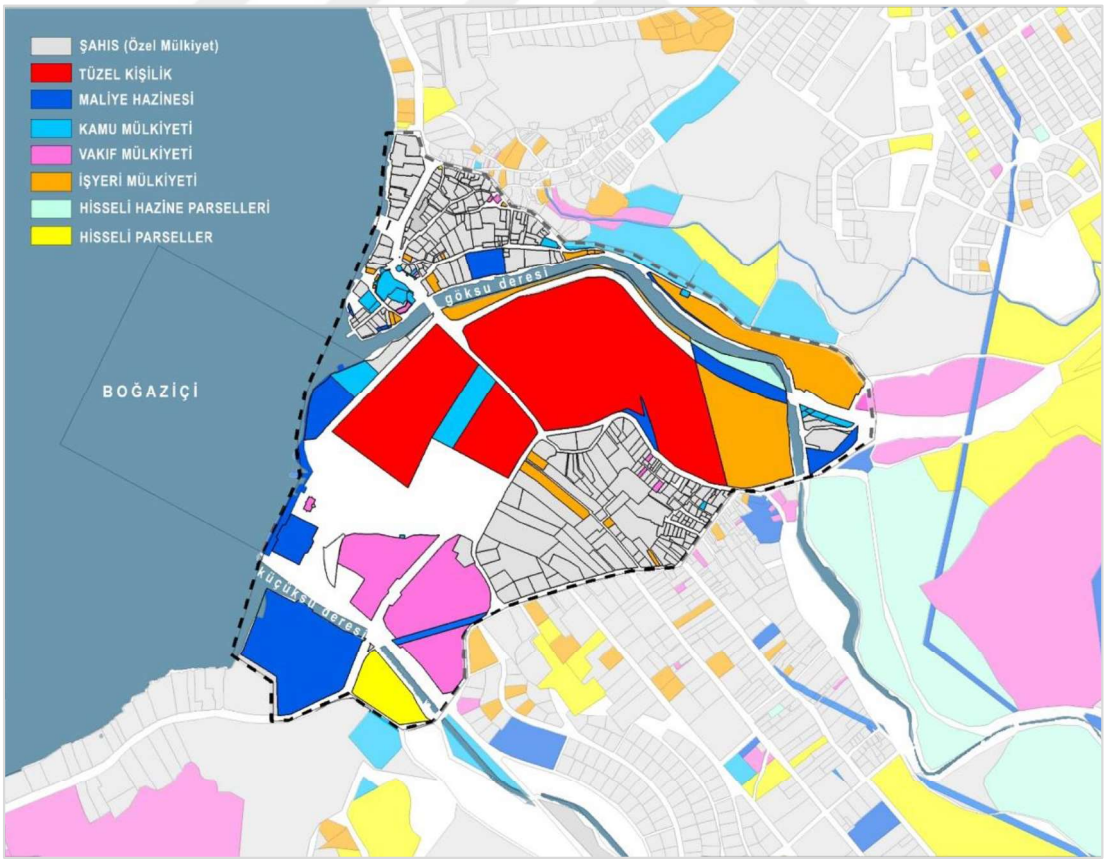


Şekil 3.12 : Genel Mülkiyet Durumu Grafiği.

Çizelge 3.1 : Mülkiyet Durumu.

MÜLKİYET DURUMU	ADET	ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (m^2)	ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (Ha)	ORAN (%)
ÖZEL MÜLKİYET	**289**	**290220.9**	**29.02**	**80.5**
Şahıs Mülkiyeti	*265*	*112698.8*	*11.27*	*73.8*
Tüzel Kişilik	*3*	*121992*	*12.2*	*0.8*
İşyeri	*19*	*47400.68*	*4.74*	*5.3*
Hisseli Parsel	*2*	*8129.4*	*0.81*	*0.6*
KAMU MÜLKİYETİ	**38**	**17441.7**	**1.74**	**10.6**
Büyükşehir Belediyesi	*20*	*12038.03*	*1.20*	*5.6*
İlçe Belediyesi	*12*	*240.05*	*0.02*	*3.3*
İSKİ	*1*	*1665*	*0.17*	*0.3*
Diğer	*5*	*3498.61*	*0.35*	*1.4*
MALİYE HAZİNESİ	**13**	**44824.9**	**4.48**	**3.6**
MALİYE HAZİNESİ+HİSSELİ	**1**	**3544.0**	**0.35**	**0.3**
VAKIF	**11**	**37596.8**	**3.76**	**3.1**
BELİRSİZ	**7**	**246.0**	**0.02**	**1.9**
TOPLAM	**359**	**393874.2**	**39.39**	**100**

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, 2019.

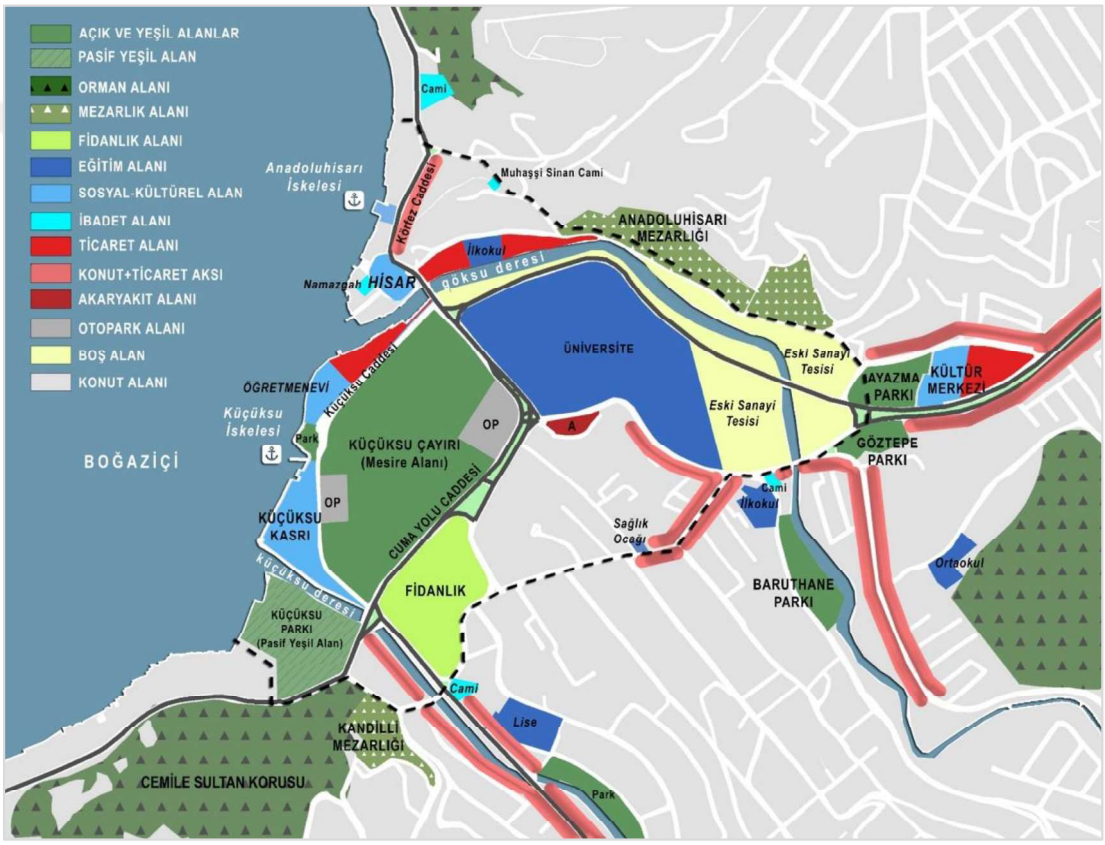


Şekil 3.13 :Mülkiyet Sahipliliği.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

3.2.4 Arazi Kullanım Analizi

Alansal arazi kullanım analizinde, altlık olarak 2017 tarihli hâlihazır haritalardaki yapı adaları kullanılmıştır. Analiz, 2021 yılı uydu görüntüsü, sokak panoramaları ve saha çalışmalarında tespit edilen fonksiyonlara göre dağılımı haritalandırılarak oluşturulmuştur. Yapı adası bazında fonksiyon alanları dağılımı detaylı olarak incelenmiş, olup, bölgede yer alan fonksiyon alanları; konut alanları, konut+ticaret, ticaret, akaryakıt alanı, açık ve yeşil alanlar, pasif yeşil alan, orman alanı, mezarlık alanı, fidanlık alanı, eğitim alanı (ilkokul, yükseköğretim), sosyal-kültürel tesis alanı, ibadet alanı, otopark alanı ve boş/tanımsız alanlardır.



Şekil 3.14 : Arazi Kullanım Analizi.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

Konut alanları Anadoluhisarı Kalesi çevresi ve Cuma Yolu Caddesi güneyindeki Göksu Mahallesinde olmak üzere 2 ayrı bölgede yer almaktadır. Konut+ticaret akslarının ise önemli ulaşım aksları boyunca sıralandığı görülmektedir. Öne çıkan konut+ticaret aksları; Anadoluhisarı iskelesinin bulunduğu cadde olan Körfez Caddesi, üniversitenin güneyinde yer alan Göksu Caddesi, Sadri Alışık Caddesi ve Küçüksu Deresi'ne cephesi olan Küçüksu Caddesi ile Eserli ve Kamer Sokak'tır.

Ticaret alanları ise ağırlıklı olarak Göksu Deresi kıyısında ve Göksu ile Boğaziçi'nin kesişiminde yer alan kıyı alanlarında yer bulmuştur. Bununla birlikte Cuma Yolu Caddesi ile Göksu Caddesi'nin kesişiminde 1 adet akaryakıt tesis alanı bulunmaktadır.

Çalışma alanı içerisinde 3 adet açık ve yeşil alan bulunmaktadır. Bunlar; Küçüksu Deresi'nin batısındaki Küçüksu Parkı, Küçüksu İskelesi'nin kuzeyindeki TBMM Milli Egemenlik Parkı ve Küçüksu Caddesi ile Cuma Yolu Caddesi arasında kalan Küçüksu Mesiresi'dir. Küçüksu Parkı aktif olarak kullanıma kapalı olduğu için pasif yeşil alan olarak değerlendirilmektedir. Küçüksu Mesiresi'nin bulunduğu alan 2018 yılı öncesinde pasif yeşil alan statüsündeyken, 2018 yılında yapılan proje ile yeniden mesire alanı olarak kullanıma açılmıştır.

Çalışma alanında Göksu Deresi aksı boyunca, dere ekseninin sağ ve sol kesimlerinde tanımsız ve boş alanların bulunduğu göze çarpmaktadır. Bununla birlikte, Göksu Deresi kıyısında eski, terk edilmiş ve kullanılmayan bir sanayi tesis alanı bulunmaktadır.

Üniversite alanı alansal açıdan büyük bir yer kaplamaktadır. Üniversite alanının kapladığı hacim ve çevresindeki duvarlar ile keskin bir sınıra sahip oluşu sebebiyle çevresindeki diğer alanlar ile ilişkisi kopuktur. Bu alan hem görsel hem de fiziksel geçirgenliği azaltan bir hacim olarak mekânda var olmaktadır.

3.2.5 Yapı Bazında Analizler

Yapısal analizler, yapı fonksiyonu, yapı kat adetleri ve korunması gerekli kültür varlıkları olmak üzere üç başlık altında incelenmiştir. Yapısal analizlerde, altlık olarak 2017 tarihli hâlihazır haritalardaki bina verileri kullanılmıştır. Analizler, İstanbul Büyükşehir Belediyesi veri tabanında yer alan 2019 yılı verileri ile 2021 yılı uydu görüntüsü, sokak panoramaları ile saha çalışmalarında tespit edilen fonksiyonlara göre güncellenerek haritalandırılmıştır. Çalışma alanı içerisinde toplamda 405 adet yapı bulunmaktadır.

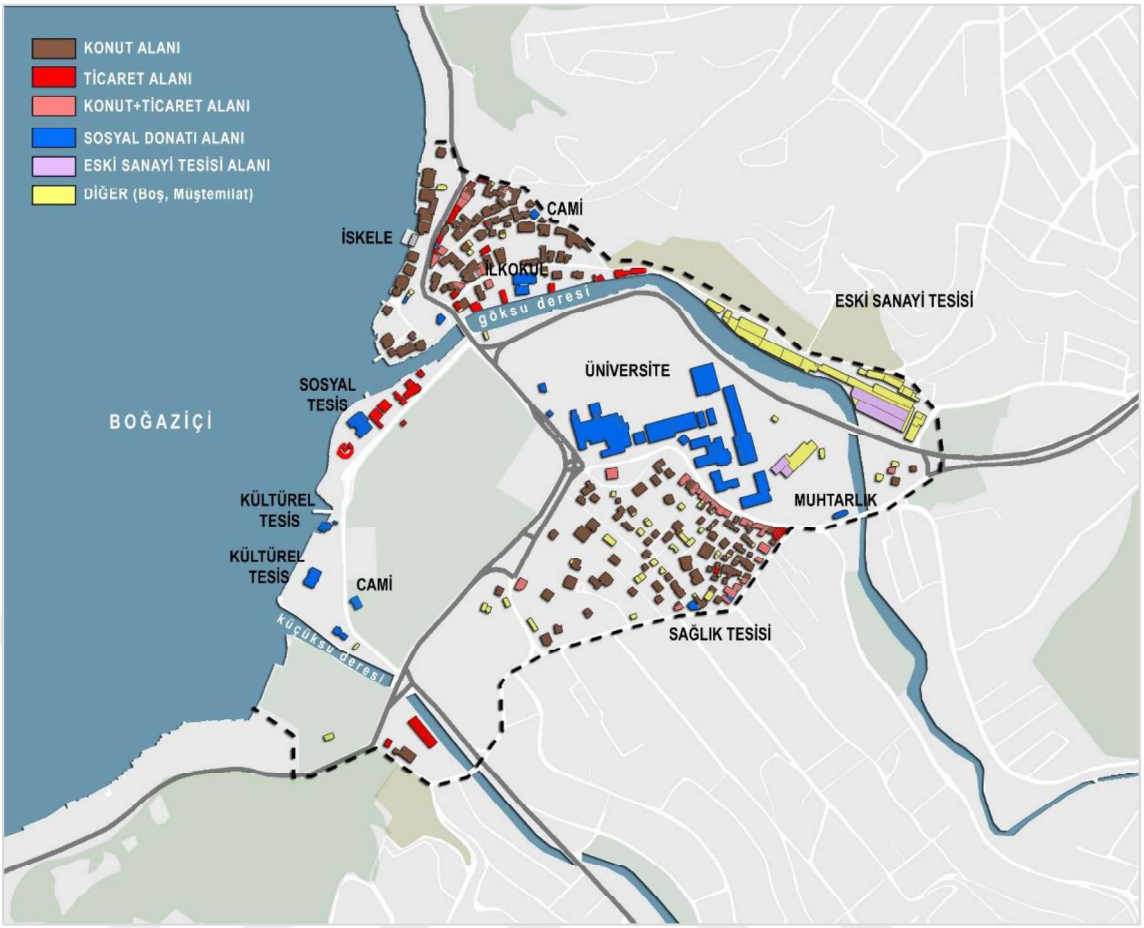
3.2.5.1 Yapı Fonksiyonu

Yapı bazında fonksiyon alanları dağılımı detaylı olarak incelenmiş olup, bölgede yer alan yapı fonksiyonları; konut, konut+ticaret, ticaret, sosyal donatı alanı (kültürel tesis, sosyal tesis, eğitim tesis alanı (ilkokul, yükseköğretim), muhtarlık, sağlık tesisi alanı, cami), eski sanayi tesisi alanı, iskele ve kullanılmayan boş yapılardır.

Çalışma alanında konutlar, Anadoluhisarı Kalesi ve çevresi ile Cuma Yolu Caddesi'nin güneydoğusundaki alan olmak üzere iki ayrı bölgede toplanmaktadır. Ayrıca alanda en genel anlamda yalılar ve apartman daireleri olmak üzere iki farklı konut türünden bahsedilebilir. Kıyıdaki konutlar yalı, diğerleri ise apartman daireleridir.

Ticaret alanları Göksu Deresi çevresinde ve Boğaziçi kıyısında bulunmaktadır. Ticaret alanlarının alt kullanımları incelendiğinde; restoran veya kafe kullanımına sahip olduğu görülmektedir. Körfez Caddesi, Göksu Caddesi ve Sadri Alışık Caddelerinde ağırlıklı olarak zemin katlar ticaret, üst katlar ise konut olarak kullanılmaktadır. Önemli ulaşım aksları boyunca sıralanan konut+ticaret fonksiyonuna sahip yapıların ise perakende satış birimlerinin (fırın, bakkal, manav, giyim mağazası, kafe, eczane vb.) yer aldığı kullanımlara sahip olduğu görülmektedir.

Çalışma alanında sosyal donatı alanı olarak, 1 adet ilkokul tesisi, 1 adet öğretmenevi olarak kullanılan sosyal tesis, Muhaşşi Sinan Cami ve Mihrişah Valide Sultan Cami olmak üzere 2 adet cami, 1 adet muhtarlık binası, 1 adet aile sağlığı merkezi, 12 adet üniversite alanına ait yapı, Küçüksu Kasrı, Anadoluhisarı Kalesi, Küçüksu Çeşmesi olmak üzere 3 adet kültürel tesis yapısı, 2 ayrı sanayi yapısı ve sanayi yapısına ait kullanılmayan yapılar bulunmaktadır.

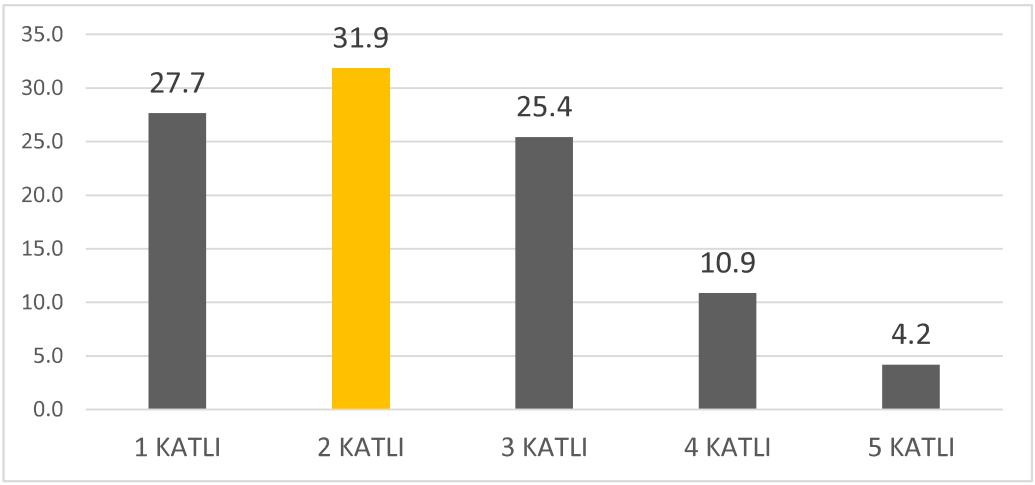


Şekil 3.15 : Yapı Fonksiyon Analizi.

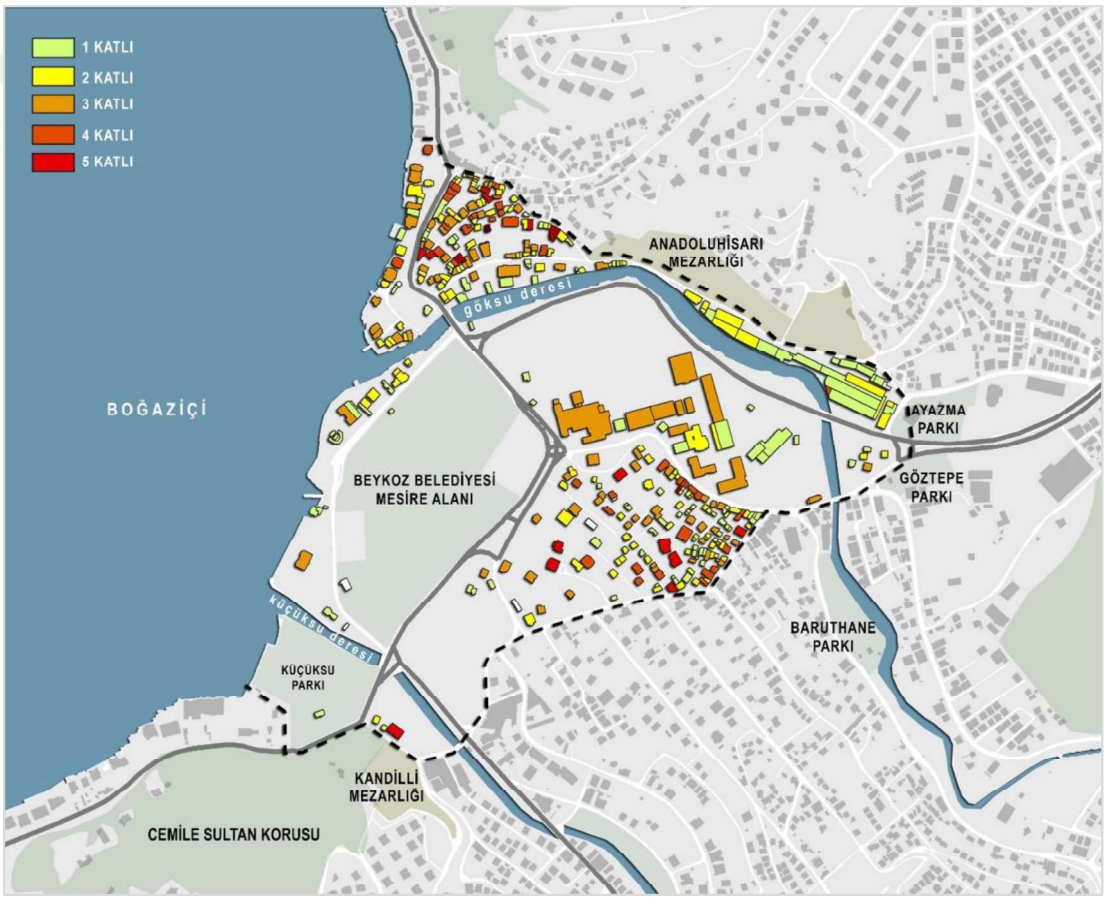
Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

3.2.5.2 Yapı Kat Adetleri

Çalışma alanındaki yapıların kat adetleri dağılımları incelendiğinde, alanda ağırlıklı olarak 2 katlı yapıların (%31.9) bulunduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla 1 katlı (%27.7) ve 3 katlı (%25.4) yapılar takip etmektedir. **Şekil 3.16**'daki grafikte çalışma alanında bulunan yapıların kat adetleri ve oranları detaylı olarak gösterilmektedir.



Şekil 3.16 : Kat Adedi Analizi Grafiği.



Şekil 3.17 : Kat Adedi Analizi.

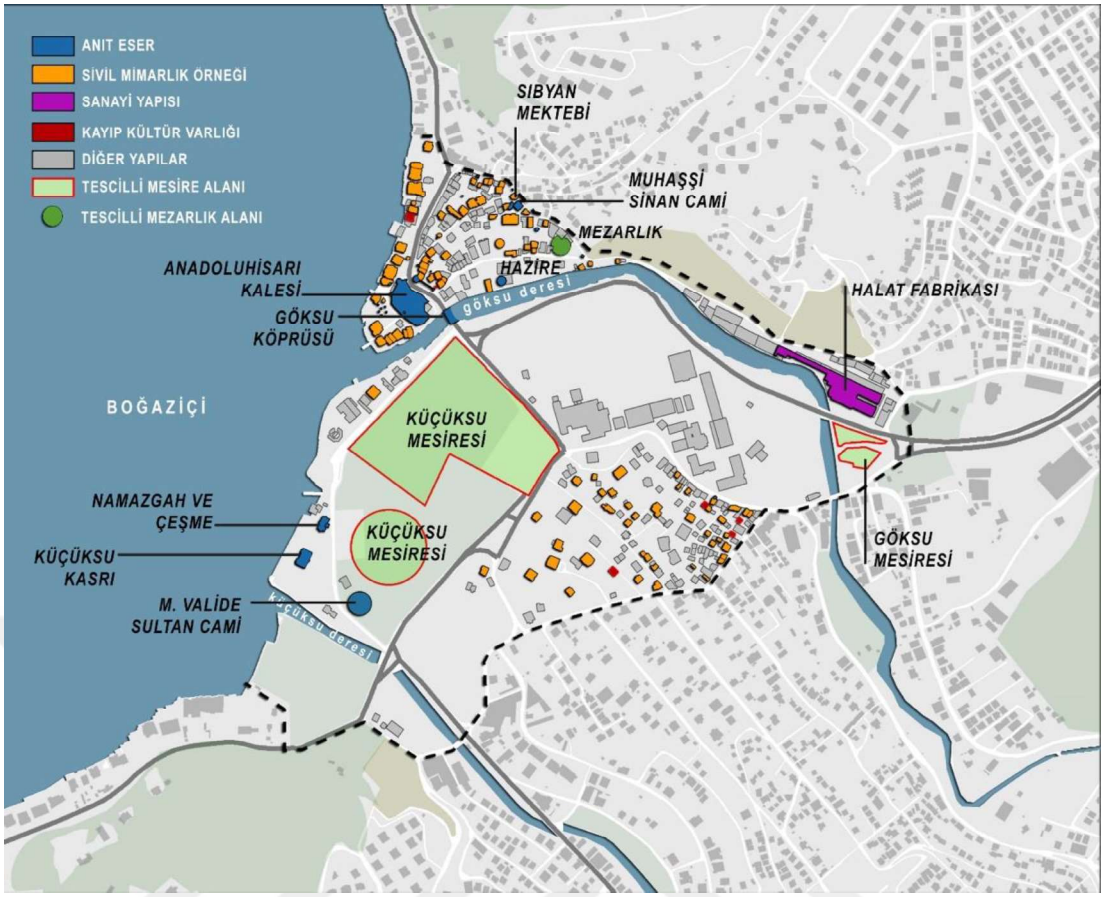
Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

3.2.5.3 Korunması Gerekli Kültür Varlıkları

Korunması gerekli kültür varlıkları; anıt eser, sivil mimarlık örneği, kayıp kültür varlığı, sanayi yapıları ve tescilli mesire alanı olmak üzere 5 başlık altında incelenmiştir. Toplamda 142 adet korunması gerekli kültür varlığı yapısı bulunmaktadır. 142 adet korunması gerekli kültür varlığı yapısının; 30'u anıt eser, 103'ü sivil mimarlık örneği, 1 tanesi tescilli sanayi yapısı, 8'i ise kayıp kültür varlığıdır. Küçüksu Mesiresi ve Göksu Mesiresi olmak üzere 2 adet tescilli mesire alanı (Göksu ve Küçüksu Mesiresi) ile 1 adet tescilli mezarlık alanı bulunmaktadır.

Çalışma alanındaki koruma çalışmaları ilk olarak 1968 yılında Mihrişah Valide Sultan Çeşmesi'nin tescil kararı ile koruma altına alınmasıyla başlamıştır. Bunu kronolojik sırayla, 1970 yılında Anadoluhisarı Kalesi ve yalıların tescillenmesi takip etmektedir. Küçüksu ve Göksu Mesireleri ile sanayi yapısı 1973 yılında tescillenmiştir. 1928 yılında Göksu Deresi üzerindeki ahşap Göksu Köprüsü yıkılarak yerine beton bir köprü yapılmış ve 1976 yılında bu betonarme köprü tescillenmiştir.

Anadoluhisarı Kalesi ve çevresindeki kültür varlıkları ağırlıklı olarak 1970-1980 yılları arasında tescillenmiştir. Göksu Mahallesi'nde yer alan sivil mimarlık örnekleri ise ağırlıklı olarak 1980-1990 yılları arasında tescillenmiştir. Korunması gerekli kültür varlığı yapıları ağırlıklı olarak (80 adet) 1968-1980 döneminde tescillenmiştir. 55 tanesinin 1981-1995 arası dönemde, 8 tanesinin ise 1996-2006 yılları arasındaki dönemde tescil kararı alınmıştır.



Şekil 3.18 : Korunması Gerekli Kültür Varlıkları.

Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü verileri kullanılarak tez çalışması kapsamında üretilmiştir.

3.2.6 Kıyının ve Su Yüzeylerinin Kamusal Kullanımı

Çalışma alanı Boğaziçi, Göksu Deresi ve Küçüksu Deresi olmak üzere üç önemli su yüzeyinin kesişiminde yer almaktadır. Boğaziçi kıyısının kamusal kullanımı incelendiğinde; kıyıda kamusal süreklilik konut alanlarının (yalıların) ve ticaret alanlarının (restoran, kafe vb.) varlığı sebebiyle kesintiye uğramaktadır. Boğaziçi kıyısında kıyıya/suya direkt erişimin olduğu noktalar; Anadoluhisarı İskelesi, Anadoluhisarı Kalesi'nin önündeki denize açılan meydan (kadastral boşluk) ve Küçüksu İskelesi'dir. Ayrıca yarı kamusal alanlar olan Küçüksu Kasrı ve Sabancı Öğretmenevi'nin bulunduğu alanlarda da kıyıya erişim sağlanabilmektedir. Bununla birlikte, eskiden Küçüksu Plajı'nın olduğu alana erişim kısıtlı olduğundan bu alanda da kıyıya erişim sağlanamamaktadır.

Göksu Deresi'nin kamusal kullanımı incelendiğinde; dere aksı boyunca herhangi bir kamusal sürekliliğin bulunmadığı görülmektedir. Boğaziçi'nin Göksu Deresi ile birleştiği noktadan içeriye doğru ağırlıklı ticaret ve konut alanları, tanımsız ve atıl kalmış alanlar sebebiyle Göksu Deresi'nde kamusal kullanım söz konusu değildir. Özellikle Mihrişah Sultan Caddesi ile Göksu Deresi arasındaki alan tel örgülerle çevrildiğinden suya erişim kısıtlanmıştır. Ayrıca Göksu Deresi kenarındaki terk edilmiş sanayi tesisine ait atıl yapıların bulunduğu alanda da suya erişim bulunmamaktadır.

Küçüksu Deresi aksı boyunca da herhangi bir kamusal sürekliliğin bulunmadığı görülmektedir. Derenin bir tarafı eskiden Küçüksu Plajı'nın olduğu pasif yeşil alan, bir tarafı ise Küçüksu Kasrı'nın bulunduğu alandır. Yalnızca yarı kamusal alan olan Küçüksu Kasrı'nın bulunduğu alanda kıyıya erişimden söz edilebilir. Kandilli-Göksu Caddesi güneyindeki Küçüksu Deresi çevresindeki alanların bir kısmı atıl ve kullanılmayan pasif yeşil alandır, bir tarafı ise ticari fidanlık tesisi alanına ait bir alan olup kamusal kullanım söz konusu değildir.

3.3 Çalışma Alanındaki Kayıp Mekânların Tespiti

Anadoluhisarı-Göksu bölgesine yönelik çeşitli yapılan tarihsel araştırmalar, mekânsal yapı analizleri ve literatür çalışmalarının sentezlenmesi ile birlikte çalışma alanında gerçekleştirilen saha gezileri ile kentsel kayıp mekânlar tespit edilmiştir.

Çalışma alan sınırının tamamı öngörünüm bölgesine girmektedir. Öngörünüm bölgesinde 2690 sayılı Boğaziçi Kanunu'na göre sadece turizm ve rekreasyon amaçlı yapı yapılmasına izin verilmektedir. Çalışma alanı, 22.07.1983 onaylı Koruma Amaçlı İmar Planı kapsamında; ağırlıklı olarak mesire alanı olarak planlanmıştır. Bunun yanında, köyiçi koruma alan sınırı içerisinde konut alanı, sosyal tesis alanı, park alanı gibi fonksiyonlar verilmiştir. Plan durumu ile mevcut durum karşılaştırıldığında; birçok plan fonksiyonunun uygulanmadığı görülmektedir. Planda sosyal tesis alanı olarak planlanmış, ancak mevcut durumda harabe halinde eski sanayi tesis alanı, mesire alanı olarak planlamış ancak mevcut durumda fidanlık, kullanıma kapalı park alanı, işlevsiz ve atıl kalmış pasif yeşil alan gibi planla uyumsuz alanlar bulunmaktadır.

Çalışma alandaki büyük kentsel boşlukların niteliğine bakıldığında, özel mülkiyette bulunan, kullanıma kapalı pasif yeşil alanlar, işlevsiz ve tanımsız alanlar gibi kentsel tanımsız boşlukların bulunduğu görülmektedir.

Küçüksu Mesiresi ve Göksu Mesiresi tescilli mesire alanlarıdır. Küçüksu Çayırı/Mesiresi ise 2018 yılı öncesinde pasif yeşil alan statüsündeyken, 2018 yılında yapılan proje ile yeniden mesire alanı olarak kullanıma açılmıştır. Göksu Mesiresinin bulunduğu alan ise günümüzde atıl vaziyettedir. Ayrıca, Göksu Deresi aksı boyunca, dere ekseninin sağ ve sol kesimlerinde tanımsız ve boş alanların bulunduğu göze çarpmaktadır. Bu alanın bir kısmı eski, terk edilmiş ve harabe halindeki tescilli Halat Fabrikası'na ait yapıların bulunduğu alandır. Bir başka açık ve yeşil alan olan Küçüksu Parkı aktif olarak kullanıma kapalı olduğu için pasif yeşil alan olarak değerlendirilmektedir.

Çalışma alanında Mart 2018 ve Aralık 2021 tarihinde olmak üzere 2 adet saha gezisi yapılmıştır. Her iki tarihteki saha çalışmasına Anadoluhisarı İskelesinden başlanmış, ulaşım aksları boyunca fotoğraf çekimleri yapılarak Küçüksu Deresi civarında tamamlanmıştır. Bununla birlikte; Aralık 2021'de İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı İBB Miras ekibinin düzenlediği Anadoluhisarı restorasyon çalışmasının yapıldığı rehberli şantiye gezisine katılım sağlanmıştır. İBB

Miras ekibi, Anadoluhisarı Kalesi'nin restorasyon çalışmasının tamamlanmasının ardından 2022 yılı içerisinde müze ve sergi alanı olarak faaliyete geçeceği belirtilmiştir.

Gerek mekânsal yapı analizleri gerekse çalışma alanındaki saha çalışması yürüyüşlerinde, çalışma alanındaki kentsel kayıp mekânlar tespit edilmiştir. Kayıp mekânların tespitinde, mevcut işlev, kamusal kullanımın bulunup bulunmadığı, kentli ile olan etkileşimler, yaya sürekliliği, etkinlik düzeyi göz önünde bulundurulmuştur.

Çalışma alanındaki kayıp mekânlar; büyük ölçekli kayıp mekânlar, yeniden tasarlanmış kayıp mekânlar ve küçük ölçekli kayıp mekânlar olmak üzere 3 ayrı kategoride incelenmiştir. Küçük ölçekli kayıp mekânlar otopark olarak kullanılan boş parselleri ya da kadastral boşlukları kapsamaktadır. Yeniden tasarlanmış kayıp mekân örneği ise, 2018 yılı öncesi atıl ve kullanılmayan Küçüksu Mesire Alanı'dır. Bunlarla birlikte, Göksu ve Küçüksu Deresi çevresindeki kentlinin su ile ilişkisin kurulamadığı pasif yeşil alanlar, Göksu Deresi yanındaki terk edilmiş ve harabe halindeki eski Halat Fabrikası, kullanıma kapalı bir pasif yeşil alan olan Küçüksu Parkı, imar planlarında mesire alanı olarak planlanmış ancak bir kısmı fidanlık olarak kullanılan alan ise çalışma alanı içerisindeki büyük ölçekli kayıp mekân olarak nitelendirilebilecek alanlardır.

Şekil 3.19 : Anadoluhisarı-Göksu Bölgesi Tespit Edilen Kentsel Kayıp Mekânlar.

Kaynak: 2021 yılı hâlihazır harita kullanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır.

3.3.1 Büyük Ölçekli Kayıp Mekânlar

Kayıp Mekân 1-Göksu Deresi ve Çevresi

Anadoluhisarı kalesinden sonra bölgenin en önemli ikinci simgesi niteliğindeki Göksu Deresi, 1986 öncesi temiz ve gezinti kayıklarının yer aldığı, su sporlarının yapıldığı bir dere iken, artan yapılaşmalar ile birlikte kirlenmeye başlamış ve eski önemini kaybetmiştir. Göksu Deresi ile direkt yaya erişiminin sağlanabildiği bir bağlantı bulunmamaktadır. Derenin etrafı demir tellerle çevrilerek dışarıdan erişime kapatılmış durumdadır. Dere güzergâhının boyunca sıralanan özel mülkiyetteki ticari yapıların (kafe, restoran vb.) varlığı ile yarı-kamusal kullanımlar söz konusudur. Göksu Deresi çevresinde yer alan bu atıl alanlar, planlama artığı alanlar statüsündeki kayıp mekânlardır.

Şekil 3.20 :Göksu Deresi ve Çevresi 2021 Yılı Uydu Görüntüsü.

Şekil 3.21 :Göksu Deresi ve Çevresi 2021 Fotoğrafları.

Kaynak: Kişisel Arşiv, 2021.

Göksu Deresi kenarında bulunan, 1970'li yıllarda ekonomik sebeplerle kapanan, özel mülkiyete ait eski Halat Fabrikası alanı günümüzde terk edilmiş durumda olup kullanılmamaktadır. Bu sanayi tesisi yapılarının bir kısmı tescilli eser niteliğindedir. Aynı zamanda koruma amaçlı uygulama imar planında Göksu Deresi'nin kuzeyinde kalan alan sosyal tesis alanı, güneyindeki alan ise mesire alanı olarak planlanmıştır.

Şekil 3.22 : Eski Halat Fabrikası ve Çevresi 2021 Yılı Uydu Görüntüsü.

Şekil 3.23 : Eski Halat Fabrikası ve Çevresi 2021 Yılı Fotoğrafları.

Kaynak: Kişisel Arşiv, 2018.

Kayıp Mekân 2-Kullanıma Kapalı Küçüksu Parkı

1950'li yıllarda plaj olarak kullanılan bu bölge, 1970'li yıllarda artan yapılaşmalar ile birlikte Küçüksu Deresi'nin kirlenmesi sonucunda halk sağlığının olumsuz etkilenmemesi amacıyla plaj fonksiyonunu yitirmiş bir alandır. Küçüksu Plajı kaybolan tarihi ve kültürel kimlik öğelerinden biridir. Daha sonrasında bu alanda bir park düzenlemesi yapılmıştır. Maliye hazinesi mülkiyetinde olan bu alan **Şekil 3.26**'da da görüldüğü gibi tel örgülerle çevrilmiştir.

Şekil 3.24 :Küçüksu Parkı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü.

Ayrıca **Şekil 3.25**'teki 2018 yılına ait fotoğrafta Küçüksu Kasrı ile Küçüksu Parkı arasında bulunan yaya köprüsünün önünde ''geçmek yasaktır'' yazılı uyarı tabelası bulunduğu görülmektedir. **Şekil 3.25**'teki 2021 yılına ait fotoğrafta ise uyarı tabelası kaldırılmış ancak yaya köprüsünün girişine kontrollü geçiş turnikesi yerleştirilmiştir. Hâlihazırda park düzenlemesi yapılmış alana giriş-çıkışın kapalı ya da kısıtlı olması, kamusal olarak kullanımı söz konusu değildir. Öncesinde park alanı fonksiyonuna sahip olan ancak hâlihazırda kullanılamayan alan, işlevini yitirmiş kayıp mekân statüsündedir.

Şekil 3.25 :Küçüksu Parkı'na Giden Yaya Köprüsü, 2018 ve 2021 Yılı Fotoğrafları.

Kaynak: Kişisel Arşiv, 2018 ve 2021.

Şekil 3.26 :Küçüksu Parkı.

Kaynak: Kişisel Arşiv, 2021.

Kayıp Mekân 3-Küçüksu Deresi ve Çevresi

Koruma amaçlı uygulama imar planında mesire alanı olarak planlanmış bu alan özel mülkiyete sahip olup, mevcut durumda bir kısmı ticari fidanlık alanı olarak kullanılmaktadır. Kirlenmiş ve bakımsız kalmış Küçüksu Deresi kıyısı ise atıl vaziyette ve herhangi bir işleve sahip değildir.

Şekil 3.27 :Küçüksu Deresi ve Çevresi 2021 Yılı Uydu Görüntüsü.

Şekil 3.28 :Küçüksu Deresi ve Çevresi 2021 Fotoğrafları.

Kaynak: Kişisel Arşiv, 2021.

Kayıp Mekân 4- Kısmen Fidanlık Alanı Kısmen Atıl Alan

Küçüksu Mesire Alanı güneyindeki alanın bir kısmı içinde harabe ve kullanılmayan yapıların olduğu atıl bir alan, bir kısmı ise ticari fidanlık tesisi olup kamusal kullanım söz konusu değildir. Söz konusu alan onaylı imar planlarında mesire alanı olarak planlanmıştır.

Şekil 3.29 :Kısmen Fidanlık Kısmen Atıl Durumdaki Kayıp Mekân, 2021 Yılı Uydu Görüntüsü.

Şekil 3.30 : Atıl Durumdaki Yapılar, 2021.

Kaynak: Kişisel Arşiv, 2021.

Şekil 3.31 : Fidanlık Tesisi, 2021.

Kaynak: Kişisel Arşiv, 2021.

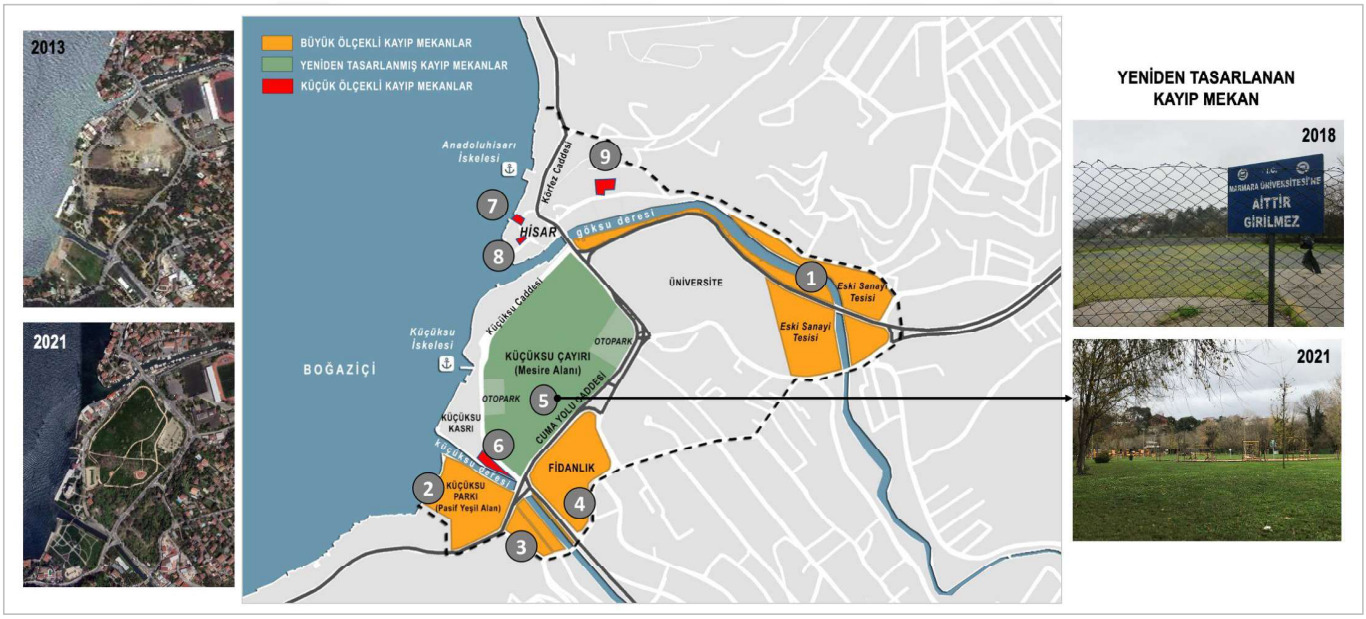
Şekil 3.32 :Büyük Ölçekli Kayıp Mekânlar.

3.3.2 Yeniden Tasarlanmış Kayıp Mekânlar

Kayıp Mekân 5-Küçüksu Mesire Alanı

17. ve 18. yüzyıllarda önemli bir mesire alanı olan Küçüksu Mesiresi, 1970 ve 1985 yıllarında Boğaziçi köprüleri inşaatı için şantiye alanı olarak kullanılmış, bu süreçte kesilen ağaçlar ile doğal bitki örtüsü olumsuz etkilenmiş ve mesire niteliğini kaybetmiştir. Mülkiyet problemleri sebebiyle tel örgülerle çevrelenerek kamu kullanımına kapatılmış durumda olan atıl alan, 2018 yılında yeniden mesire alanı olarak açılmıştır.

Şekil 3.33 :Küçüksu Mesire Alanı 2018 ve 2021 Fotoğrafları.



Şekil 3.34 : Yeniden Tasarlanmış Kayıp Mekân- Küçüksu Mesiresi.

3.3.3 Küçük Ölçekli Kayıp Mekânlar

Kayıp Mekân 6-Otopark Alanı

Küçüksu Kasrı'nın bulunduğu yapı adasında, Küçüksu Deresi'ne cepheli üçgen formdaki kadastral boşluk alanı, müze ziyaretçileri/çalışanları için otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Ancak bu alana 150-200 metre mesafede Küçüksu Mesire alanı içerisinde otopark alanı ihtiyacını karşılayabilecek 2 ayrı otopark alanı bulunmaktadır. Küçüksu Deresi aksı boyunca da herhangi bir kamusal sürekliliğin bulunmadığı göz önünde bulundurulduğunda, bu alanın Küçüksu Deresi ve çevresi yeniden tasarlanma sürecinde önemli bir kamusal alan ve suyla buluşma noktası potansiyeline sahip olduğu düşünülmektedir.

Şekil 3.35 : Otopark Alanı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü.

Şekil 3.36 : Otopark Alanı 2021 Yılı Fotoğrafı.

Kaynak: Kişisel Arşiv, 2021.

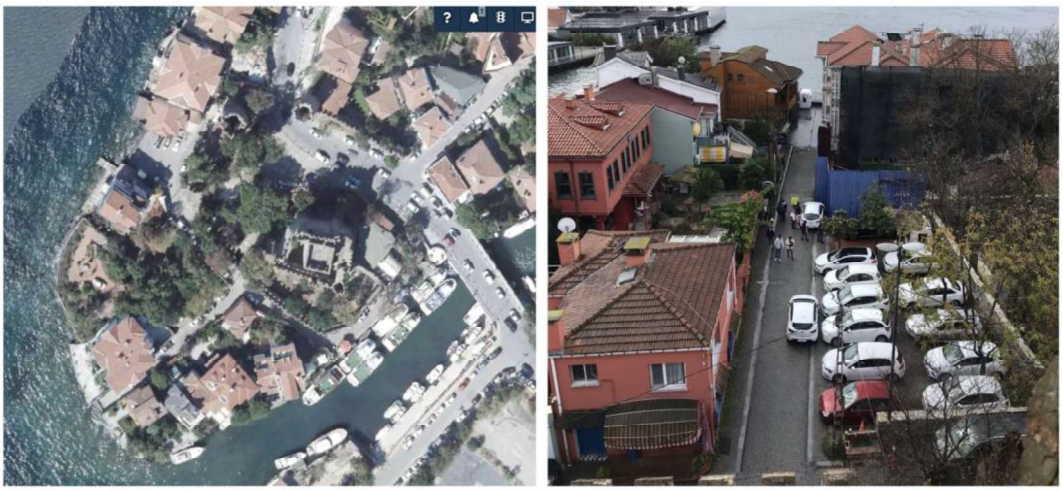
Kayıp Mekân 7-Otopark Alanı

Boğaziçi kıyısında denize açılan bir meydan niteliğindeki bu kadastral boşluk alanı, kıyıya/suya direkt erişimin olduğu sınırlı noktalardan biri olup, hemen hemen her kentsel boşluk gibi otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Anadoluhisarı Kalesi'nin hemen önünde bulunan bu alanın, araçlar ile kuşatılarak çevrelenmesi hem görüntü kirliliği yaratmakta hem de denizle erişimin olduğu bu alanın kamusal kullanımını engellemektedir. Söz konusu alana araç girişleri kısıtlanarak yayalaştırılmasının uygun olacbileceği düşünülmektedir.

Şekil 3.37 : Otopark Alanı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü ve 2021 Google Sokak Panaroması.

Kayıp Mekân 8-Otopark Alanı

Anadoluhisarı Kalesi'nin önünde, küçük ve boş bir parsel olan bu alan otopark alanı olarak kullanılmaktadır.



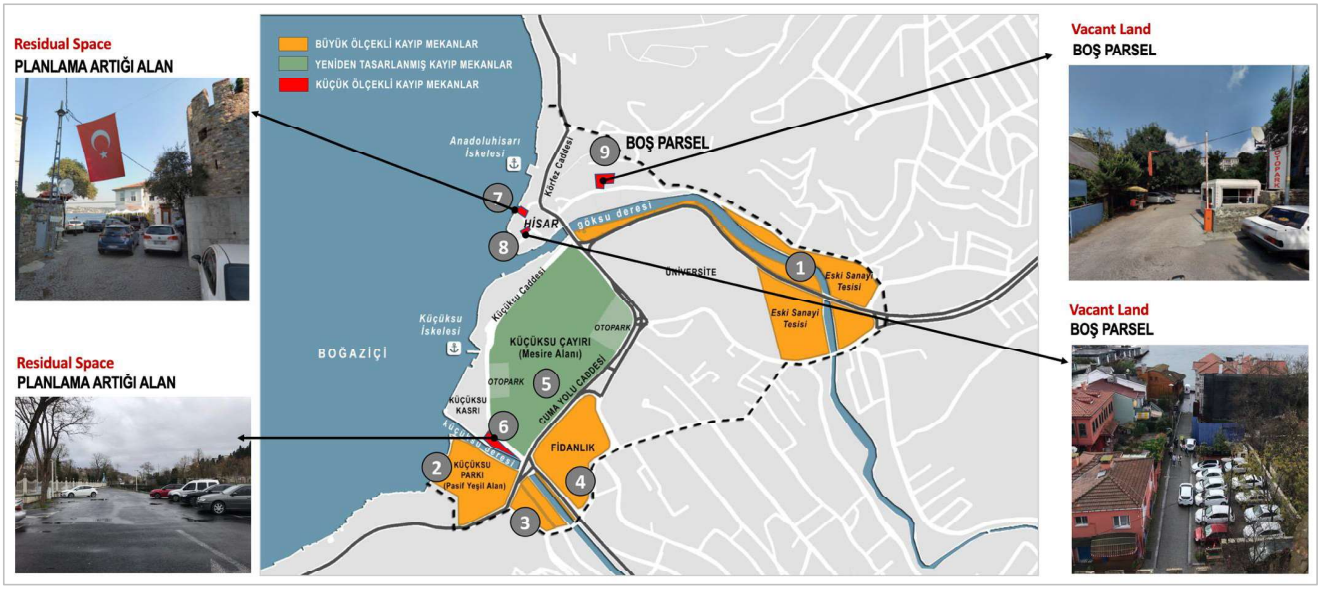
Şekil 3.38 : Otopark Alanı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü ve Fotoğrafı.

Kaynak: Kişisel Arşiv, 2021.

Kayıp Mekân 9-Otopark Alanı

Göksu Deresi kuzeyinde, Kızılserçe Sokağı üzerinde, konut alanları ile çevrelenmiş ve yapılaşmamış olan bu boş parsel alanı otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Uygulama imar planında konut alanı olarak planlanan bu parsel, özel mülkiyete sahiptir.

Şekil 3.39 : Otopark Alanı 2021 Yılı Uydu Görüntüsü ve 2021 Google Sokak Panaroması.



Şekil 3.40 :Küçük Ölçekli Kayıp Mekânlar.

4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kentsel boşlukların giderek azalması büyük bir problemken, bu boşlukların yeterince tanımlanmaması, kullanım amaçlarına hizmet etmemesi, kente katılamaması ve kentli ile etkileşim içinde olmaması da büyük bir problem teşkil etmektedir. Eğer dolu-boş oranı doğru dengelenememiş ve tanımlanmaması ise, komşuluk birimleri bağlantıları zayıflar kopar ve kentsel açıdan bütünlük sağlanamaz. Tanımı ve tarifinin yapılması zor olan kentsel dış mekânlar kentsel kayıp mekân olarak nitelendirilebilir. Bu kayıp mekânlar, kente olan sosyal, ekonomik, fiziksel etkileri sebebiyle kentte olumsuz etkiler yaratmasına karşılık, bu alanlar aynı zamanda kentler için olumlu etkiler yaratabilecek rezerv alanlardır.

Yeniden tasarlanarak kente kazandırılan dünya örneklerinin tasarım yaklaşımlarının müdahale yöntemi çerçevesinde inceleme yapılmıştır. İncelenen örnek projelerle ilgili genel bir değerlendirme yapıldığında; kentsel kayıp mekânların kente yeniden kazandırılmasının kente ve kentliye olan katkıları:

- Kentlilerin ihtiyacı olan sosyal donatıların oluşturulabilmesi
- Daha güvenli mekânlar yaratılması
- Yaşayan mekânların yaratılması
- Alanların yeniden canlandırılması
- Mekânın fiziksel sorunlarına çözüm olması
- Sosyal etkileşim sağlaması
- Mekânı ve dolayısıyla sosyal alanı ayrıştıran nedenlerin ortadan kaldırılması
- Kentsel mekânın kalitesinin artırılması şeklinde sıralanabilir.

Müdahale yöntemleri açısından, planlı/kalıcı kullanım müdahaleleri uzun vadede çözümler üreten bir yöntemdir ancak uygulama süresi uzun ve yüksek bütçe gerektirebilir. Geçici kullanım müdahaleleri ise alanda hızlı ve düşük maliyetli çözümler üretmesine karşılık, uzun vadede alanların problemlerini çözememektedir. Her bir kentsel kayıp mekânın, dâhil olduğu kentin sosyal ve ekonomik değerlerine göre, müdahale yöntemleri de değişecektir. Ancak, aşamalı tasarım stratejisi ile

tasarımların provası yapılarak, en uygun kullanımlar deneme ve test sürecinden geçebilir ve kalıcı kullanımlara ilişkin birer ipucu yaratılabilir.

Alandaki kentsel kayıp mekânları; Göksu Deresi ve çevresindeki kayıp mekânlar, Küçüksu Deresi ve Çevresindeki kayıp mekânlar ve Anadoluhisarı Kalesi ve çevresi küçük ölçekli kayıp mekânlar olmak üzere 3 ayrı bölge olarak toplamak mümkündür. Göksu Deresi ve çevresindeki kayıp mekânların ağırlıklı olarak kalıcı kullanım müdahaleleri ile yeniden tasarlanmasının uygun olacağı düşünülmektedir. Çünkü alanda Göksu Deresi'nin rehabilite edilmesi, eski sanayi tesisinin restore edilmesi gibi kapsamlı bir çalışmalar yapılması gerekmektedir.

Küçüksu Deresi ve çevresi kentsel kayıp mekânların bir kısmının geçici bir kısmının kalıcı kullanım müdahaleleriyle ele alınması gerekmektedir. Örneğin, Küçüksu Deresi kıyısının kalıcı kullanım müdahaleleriyle ele alınması önemlidir. Çünkü dere rehabilitasyonu/temizlenmesi için kapsamlı çalışma yapılması gerekmektedir. Ancak özel mülkiyetteki Küçüksu Parkı hâlihazırda tasarlanmış bir park olduğu için, alanda etkinlikler düzenlenerek kamusal aktif kullanımı sağlanabilir. Vakıf mülkiyetindeki kısmen fidanlık kısmen atıl olan alanın da geçici kullanım müdahaleleriyle ele alınması daha uygun olabilir.

Küçük ölçekli kayıp mekânlara ise geçici kullanımlar ile müdahale edilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Geçici kullanım müdahale yaklaşımlarıyla yeniden tasarlanan Place au Changement ve Lent Space projelerinde olduğu gibi, alandaki küçük ölçekli kayıp mekânlara kiralama ya da kullanım izni ile çeşitli esnek işlevler getirilebilir. Bu alanlar, belirli süreli etkinlik ve sergi alanı olarak kullanılabilir ya da geçici kentsel mobilyalar ile kamusal alana dönüştürülebilir. Böylelikle, geçici kullanımlar ile hem kullanıcıların kamusal alan ihtiyaçları bir süreliğine de olsa karşılanabilecek hem de arsa sahipleri kiralama yöntemi ile ekonomik olarak avantaja sahip olabileceklerdir.

Anadoluhisarı-Göksu bölgesindeki kayıp mekânlar yeniden tasarlanırken benimsenmesi gereken en önemli yaklaşım, bütüncül ve birbiriyle bağlantılı mekânlar yaratmak olmalıdır. Hâlihazırda, bu bölgenin en büyük problemi, fonksiyon bölgelerinin birbirinden ulaşım bağlantıları ya da yeterince iyi tanımlanmaması bağlantılar sebebiyle birbirinden bağımsız ve kopuk olmasıdır. İBB Kültür Varlıkları

Daire Başkanlığı'nın yürüttüğü restorasyon çalışması sonrasında faaliyete geçecek olan Anadoluhisarı Kalesi içerisindeki müze ve sergi alanı bu bölgede kültür ve sanat faaliyetlerinin ön plana çıkmasını teşvik edecektir. Dolayısıyla bu bölgede yer alan kentsel açık alanların, kültür ve sanat fonksiyonu düşünülerek birbiriyle ilişkili bir şekilde ele alınması çok önemlidir.

Yapılan analizler, okumalar ve tartışmalar sonucunda; Anadoluhisarı-Göksu bölgesindeki kentsel kayıp mekânlara yönelik mülkiyet durumu, tipolojisi, literatürdeki karşılığı, eski kullanımı, mevcut kullanımı, plan fonksiyonuna yönelik bir tablo **(Çizelge 4.1.)** oluşturulmuş ve tabloda bu kayıp mekânların yeniden değerlendirilmesine yönelik uygulanabilecek müdahale biçimleri ile getirilebilecek işlevlere ilişkin öneri ve değerlendirme yapılmıştır.

Çizelge 4.1'de uygulanabilecek müdahale yöntemi ve getirilebilecek işlevler başlığı altındaki öneriler, kullanıcı profili, kullanıcı ihtiyaç ve talepleri, hem yakın hem uzak çevre ilişkileri vb. durumlara göre değişebilir ve çeşitlenebilir. Anadoluhisarı-Göksu bölgesinde bulunan kayıp mekânların, kamusal yeniden kullanımında katılımcı süreçler izlenmelidir. Kayıp mekânların içerisinde barındırdıkları potansiyellerin ortaya konması, yere özgü ve kentin ve kullanıcı ihtiyaçları doğrultusunda işlevler verilerek kente yeniden kazandırılması, ortak akıl ile yürütülecek bir çalışma ile kamusal çıkarların ön planda tutulduğu bir yaklaşım ile gerçekleştirilebilir.

Çizelge 4.1 : Anadoluhisarı-Göksu Bölgesindeki Kentsel Kayıp Mekânlara Yönelik Genel Değerlendirme.

NO	KAYIP MEKÂNLAR	ALANIN FOTOĞRAFI	MÜLKİYET	KAYIP MEKÂN TİPOLOJİSİ	KAYIP MEKÂNIN LİTERATÜR KARŞILIĞI	ESKİ KULLANIM/ FONKSİYON	MEVCUT KULLANIM	PLAN FONKSİYONU	UYGULANABİLECEK MÜDAHALE BİÇİMİ	GETİRİLEBİLECEK İŞLEVLER
1	GÖKSU DERESİ ÇEVRESİ PASİF YEŞİL ALAN		Özel Mülkiyet	BOŞ PARSEL *Pasif Yeşil Alan*	Leftover Space Residual Space SLOAP	Mesire Alanı	Pasif Yeşil Alan	Mesire Alanı	Kalıcı/Planlı Müdahaleler	Yürüyüş Yolu Su Sporları Alanı Kamusal Park
1	HALAT FABRİKASI		Özel Mülkiyet	İŞLEVİNİ KAYBETMİŞ ALANLAR *Eski Sanayi Tesisi*	Abandoned Space Brownfield	Sanayi Tesisi	Harabe	Sosyal Tesis Alanı	Kalıcı/Planlı Müdahaleler	Kültür Merkezi Sosyal Tesis Alanları Kamusal Park
2	KÜÇÜKSU PARKI		Maliye Hazinesi	İŞLEVİNİ KAYBETMİŞ ALANLAR *Pasif Yeşil Alan*	Indeterminate Space Empty Spaces	Plaj ve Park Alanı	Pasif Yeşil Alan	Mesire Alanı	Geçici Kullanım Kamusal Sanat Etkinlik Mekânı	Etkinlik Alanı Açık Hava Sergi Alanı
3	KÜÇÜKSU DERESİ ÇEVRESİ		Özel Mülkiyet	BOŞ PARSEL *Pasif Yeşil Alan*	Undeterminate Space	Şahsa Ait Boş Alan	Ticari Fidanlık İşletmesi	Mesire Alanı	Kalıcı/Planlı Müdahaleler	Gezinti Alanı Park ve Dinlenme Alanları Kentsel Mobilyalar

4	KISMEN FİDANLIK KISMEN ATIL ALAN		Vakıf Mülkiyeti	İŞLEVİNİ KAYBETMİŞ ALANLAR *Atıl Alan*	Undeterminate Space Abandoned Space	Fidanlık/ Harabe Yapıların Bulunduğu Atıl Alan	Bostan/ Fidanlık/ Kısmi Konut Alanı	Mesire Alanı	Geçici Kullanım Kamusal Sanat	Etkinlik Alanı Açık Hava Sergi Alanı Botanik Park Kamusal Park
6	OTOPARK		Kadastral Boşluk	PLANLAMA ARTIĞI ALAN *Otopark Alanı*	Residual Space Empty Space	Müzeye Ait Otopark Alanı	Müzeye Ait Otopark Alanı	Yol	Geçici Kullanım Kamusal Sanat Etkinlik Mekânı	Etkinlik Alanı Açık Hava Sergi Alanı
7	OTOPARK		Kadastral Boşluk	PLANLAMA ARTIĞI ALAN *Otopark Alanı*	Residual Space Empty Space Vacant Land	Otopark	Otopark	Yol Alanı	Geçici Kullanım Kamusal Sanat Etkinlik Mekânı	Etkinlik Alanı Açık Hava Sergi Alanı
8	OTOPARK		Özel Mülkiyet	BOŞ PARSEL *Otopark Alanı*	Empty Space Vacant Land	Otopark	Otopark	Yol Alanı	Geçici Kullanım Kamusal Sanat Etkinlik Mekânı	Etkinlik Alanı Açık Hava Sergi Alanı
9	OTOPARK		Özel Mülkiyet	BOŞ PARSEL *Otopark Alanı*	Empty Space Vacant Land	Otopark	Otopark	Konut Alanı	Geçici Kullanım Kamusal Sanat Etkinlik Mekânı	Etkinlik Alanı Açık Hava Sergi Alanı

KAYNAKÇA

Akyol, İ. (2014). *Açık Alan Tasarımında Katılım Yöntemlerinin Etkinlik Düzeyi Değerlendirmesi.* İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Alanyalı Aral, E. (2003). *Leftover Space as a Value and Potentiality for the Public Realm in the City.* Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.

Altay, E. C. (2020). *Alternatif Kamusal Alan Olarak Artık Mekân Ve Bireysel Kullanım Olasılıkları.* İstanbul Bilgi Üniversitesi, Lisansüstü Programlar Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Başkurt, H. B. (2017). *Küreselleşme sürecinde İstanbul'da mekânsal değişim; Esentepe Mahallesi örneği*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Buruk, S. S. (2019). *Kentsel Mekânda Rastlantısallık,* İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Bostan, M. H. (2016). *XV., XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Yoros (Beykoz) Kazasında İskân Yerleri ve Nüfus.* Uluslararası Türk Dünyası Eğitim Bilimleri ve Sosyal Bilimler Kongresi Bildirileri, IV. Cilt, (s. 107-137). Ankara.

Boz, G. E. (2016). *Atıl Kent Mekânının Geçici Kullanım Yaklaşımı İle Değerlendirilmesi: Kadıköy, Yeldeğirmeni Örneği.* İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.

Dinç, H. (2015). *İstanbul Derelerinin Fiziki Değişimi ve Arazi Kullanım İlişkisi*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.

Doron, G. M. (2007). Badlands, blank space...Field Journal, 1(1), 10-23. (http://www.field-journal.org/uploads/file/2007_Volume_1/g%20doron.pdf)

Erdönmez, M. E., & Akı, A. (2005). *Açık kamusal kent mekânlarının toplum ilişkilerindeki etkileri.* Megaron, 1(1), 67.

(https://jag.journalagent.com/megaron/pdfs/MEGARON-21939-ARTICLE-ERDONMEZ.pdf)

Erdoğan, A. (2020). *Osmanlı Arşiv Vesikaları Perspektifinden Anadolu Hisarı'nın Kullanımı ve Korunması*. Beykoz 2020 Sempozyumu.

Ersöz, N.D. (2020). *Kentsel Boşlukların Yeniden İşlevlendirilerek Yeşil Altyapıya Kazandırılması Bağlamında Tasarım Sürecinin Belirlenmesine Yönelik Bir model önerisi.* İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Evliya Çelebi. (2008). *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul*. 1. Cilt, 2. Kitap, Haz. S. A. Kahraman-Y. Dağlı. İstanbul: YKY 1088.

Göncüoğlu, S. F. (2016). *Osmanlı İstanbulu'nun İlk Yapıları Hisarlar ve Mahalleleri.* İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.

Groth, J., Corijn, E. (2005). Reclaiming Urbanity: Indeterminate Spaces, Informal Actors and Urban Agenda Setting. Urban Studies. 42(3), 503-526.

Hamelin, C. (2016). *The Potential of Lost Space: A New Model for Identifying, Classifying and Transforming Urban Void Space.* The University of Guelph, Master of Landscape Architecture, Doktora Tezi.

(https://atrium.lib.uoguelph.ca/xmlui/handle/10214/9644)

Hatipoğlu, İ. (2019) *Sanayisizleşmenin Emeğe Etkileri Üzerine Bir Araştırma: İstanbul'dan Çerkezköy'e*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Hızlı Erkılıç, N., & Ciravoğlu Demirdizen, A., (2019). *Tanımsız Kentsel Açık Alanlar Üzerine Mekânsal Tarifler, Sorunlar, İmkânlar: Büyükdere Aksı Levent Bölgesi*. Mimar.ist , vol.3, no.66, 89-100.

Öcal, G., & Erkut, G. (2019) *Kent Hakkı ve Katılımcılık Bağlamında Kendin Yap Kentleşme: Roma Bostanı Örneği.*

Özbek, Aslı. (2012) *Kentsel Bir Patoloji: Kayıp Mekân - Ewsad Projeleri. Üzerinden Bir Değerlendirme.* Gazi Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Özdal, S. (2010) *Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarımın Değişen Rolü Ve Yeni Kentleşme Akımı İlişkisi Üzerine Bir İrdeleme*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü**,** Yüksek Lisans Tezi.

Kalfa, B. (2008). *Türkiye'de Kamusal Mekâna Yapılan Yeni Bir Müdahale Önerisi Olarak İmkanmekân.* İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Kancan, S. (2009). *Unutulmuş bir Boğaziçi yerleşimi: Beykoz*. Heyamola Yayınları.

Karakartal, O. (2009). *Ağabey hisar Anadoluhisarı*. Heyamola Yayınları.

Karagüler, S. (2004). *Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesinde Günümüze Kadar Gelen Mevzuatın Planlama ve Uygulama ile Etkileşimi.* Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, 4(483), 47-55.

Kaya, Z. (2019). *Şehir Medeniyet etkileşimi Bir mekânsal çözümleme örneği: Anadoluhisarı*. Marmara Universitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi.

Komarzynska-Swiesciak, E. (2018). Reconsıderıng Spaces Left-Over After Plannıng Wıthın The European Cıtıes At The Turn Of The 20th And 21st Century. Opportunıtıes For Sustaınabılıty And Dıversıfıcatıon Of Publıc Domaın Utılızıng Spaces Under Elevated Infrastructure. International Multidisciplinary Scientific GeoConference: SGEM, 18(6.3), 673-679.

Kürkçüoğlu, E. (2016). *Etkileşim Arayüzü Olarak Meydanlar ve Yönetimi.* Meydanlarda Tasarım, Yönetim ve Organizasyon Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 19, 165-176.

Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism: Short-term action for long-term change.* Washington, DC: Island Press.

(https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944363.2015.1054708)

Lynch, K. (1990). The Waste of Place. *Places*, 6(2). Retrieved from https://escholarship.org/uc/item/1st419rj

Pagano, M. A., & Bowman, A. O. M. (2000). *Vacant land in cities: An urban resource* (pp. 1-9). Washington, DC: Brookings Institution, Center on Urban and Metropolitan Policy.

(https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/paganofinal.pdf)

Pagano, M. A., & Bowman, A. O. M. (2004). *Terra incognita: Vacant land and urban strategies.* Georgetown University Press.

https://books.google.com.tr/books?hl=tr&lr=&id=ZblEWrbwa_EC&oi=fnd&pg=PR9&ots=R7Y8EApj0k&sig=FrKaU3eyKKUNqitn09lNiGQrkN0&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

Sarı, F. (1995). *Boğaziçi Köylerinden Anadoluhisarı'nda Yerleşim Dokusu Üzerine Bir İnceleme.* Yıldız Teknik Universitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi.

Şahin, Cemalettin. (2019) Anadoluhisarı Şehri: Yerleşmenin Kuruluş ve Mekânsal Gelişimi, (sf: 643-665) Beykoz 2019 Sempozyumu Tebliğler Kitabı.

(http://www.beykozsempozyumu.com/wp-content/uploads/2020/05/Beykoz-2019-Sempozyumu-Tebligler-Kitabi.pdf)

Serdoura&Bento (2005) Public Spaces for a Global New Urban ID. 41st ISoCaRP Congress2005.

<http://www.isocarp.net/Data/case_studies/670.pdf>

Trancik, R., (1986). Finding Lost Space", *Van Nostrand Reinhold*, New York.

Yılmaz, H. (2009). *Anadoluhisarı Sultan II. Bayezıd Han Mezarlığı Mezar Taşları*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Winterbottom, D. (2000). Residual Space Re-evaluated [Portfolio]. *Places* 13.3

(https://placesjournal.org/assets/legacy/pdfs/residual-space-re-evaluated.pdf)

Zecca, C. (2019). *Challenges and opportunities in the reuse of abandoned urban space*. Doktora Tezi.

URL-1
<https://bernardvanleer.org/app/uploads/2021/05/Report_Superpool_Zumrutevler-Square_Interim-Implementation_TR_2021_SINGLE-PAGES_WEB.pdf>Erişim tarihi: 28.12.2021

URL-2<https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/road-maintenance/bridges-and-expressways/expressways/gardiner-expressway/about-the-gardiner-expressway/> Erişim: 25.11.2021

URL-3<https://www.thestar.com/news/city_hall/2015/11/13/large-donation-expected-to-spark-gardiner-underpass-transformation.html>Erişim tarihi: 25.11.2021

URL-4<https://www.asla.org/2019awards/635136-The_Bentway.html>Erişim tarihi: 25.11.2021

URL-5
<https://waterfrontoronto.ca/nbe/portal/waterfront/Home/waterfronthome/projects/the+bentway+(project+under+gardiner) > Erişim tarihi: 25.11.2021

URL-6 <https://www.toronto.com/news-story/6709610-waterfront-toronto-renames-under-gardiner-project-as-the-bentway/> Erişim tarihi: 25.11.2021

URL-7<https://www.brownfieldsresearchlab.com/wp-content/uploads/2019/06/FINAL-Bentway.pdf> Erişim tarihi:25.11.2021

URL-8 <https://publicwork.ca/projects/the-bentway> Erişim tarihi:25.11.2021

URL-9 <https://landscape.coac.net/praca-fonte-nova> Erişim tarihi: 26.11.2021

URL-10 <https://landezine-award.com/heito-1909/> Erişim tarihi: 27.11.2021

URL-11 <http://www.landscape.cn/landscape/11889.html> Erişim tarihi: 27.11.2021

URL-12 <https://www.dezeen.com/2021/11/04/heito-1909-landscaped-park-former-sugar-factory/> Erişim tarihi:27.11.2021

URL-13<https://www.publicspace.org/works/-/project/g027-square-for-a-change> Erişim tarihi:27.11.2021

URL-14<http://www.collectifetc.com/realisation/place-au-changement-chantier-ouvert/> Erişim tarihi:27.11.2021

URL-15 <https://www.abitare.it/en/habitat-en/urban-design-en/2011/12/05/place-au-changement-an-interview-with-the-collectif-etc/> Erişim tarihi:27.11.2021

URL-16
<https://www.facebook.com/collectif.etc/photos/a.527624250649831.107374%201827.527609417317981/1024432544302330/?type=3&theater%3E%2C>Erişim tarihi:20.12.2021

URL-17<https://www.nytimes.com/2009/09/17/arts/design/17lent.html>Erişim tarihi:25.12.2021

URL-18<https://www.interboropartners.com/projects/lentspace>Erişim tarihi:25.12.2021

URL-19<https://www.skyscrapercity.com/threads/mecidiyeköy-square-redevelopment-com.2300319/>Erişim tarihi:10.01.2022

URL-20<http://www.caps.com.tr/project/mecidiyekoy-meydan-duzenlemesi/>Erişim tarihi:10.01.2022

URL-21<https://www.uoguelph.ca/sedrd/mla-students-take-city-guelph-wilson-street-promenade-initiative/>Erişim tarihi:15.01.2022

URL-22<https://guelph.ca/living/arts-and-culture/special-projects/wilson-street-promenade/>Erişim tarihi:15.01.2022

URL-22<https://www.guelphmercury.com/news-story/5771065-guelph-s-wilson-street-promenade-leaves-residents-curious-about-permanent-car-free-zone/>Erişim tarihi:15.01.2022

URL-23<
https://m.facebook.com/EskiZamanlardaIstanbulunEnGuzelFotograflari/photos/a.160492754034393/553179694765695/?type=3&source=43>Erişim tarihi:18.02.2022