

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL KAYIP MEKANLARIN OLUŞMASINDA RAYLI SİSTEM
HATTININ ETKİLERİ: BAKIRKÖY-KAZLIÇEŞME HATTI ÜZERİNDEN BİR
DEĞERLENDİRME**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Deryanur ŞİMŞEK

Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

ARALIK 2022

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL KAYIP MEKANLARIN OLUŞMASINDA RAYLI SİSTEM
HATTININ ETKİLERİ: BAKIRKÖY-KAZLIÇEŞME HATTI ÜZERİNDEN BİR
DEĞERLENDİRME**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Deryanur ŞİMŞEK
(519181005)**

Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hatice AYATAÇ

ARALIK 2022

İTÜ, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün 519181005 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Deryanur ŞİMŞEK, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “KENTSEL KAYIP MEKANLARIN OLUŞMASINDA RAYLI SİSTEM HATTININ ETKİLERİ: BAKIRKÖY-KAZLIÇEŞME HATTI ÜZERİNDEN BİR DEĞERLENDİRME” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Hatice AYATAÇ**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç. Dr. Fatma Ayçim TÜRER BAŞKAYA**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Esin Özlem AKTUĞLU AKTAN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : 14 Kasım 2022
Savunma Tarihi : 2 Aralık 2022





Günebakanlara,



ÖNSÖZ

Akademi hayali ile yola çıkmış birisi olarak, Covid-19 ile sekteye uğramış ve çeşitli sağlık sorunlarına sebep olmuş bu süreci tamamlamak, süreçte yaşanan tüm sıkıntıları unutmama sebep olmaktadır. Bu öğretici süreçte tecrübelerini ve anlayışını bana her konuşmamızda hissettiren değerli hocam, Prof. Dr. Hatice Ayataç başta olmak üzere beni bilgisiyle sarıp sarmalayan, büyüten tüm hocalarıma minnettar olduğumu belirtmek isterim. Bana her konuda destek olan birlikte kent adına birçok çalışma ortaya koyduğumuz Dr. Haldun Ersen'e destekleri için ayrıca teşekkür ederim.

Süreç içerisinde her konuşmamızda konuyu bir şekilde teze getirdiğimiz, yorulup vazgeçmek yerine birbirimizi güçlendirdiğimiz dostlarım Merve Özen, Eda Yalçinkaya ve beni çocuklarından ayırt etmeyen kıymetli ailelerine, süreçte bana desteklerini esirgemeyen Zeynep Azman'a çok teşekkür ederim. Ayrıca çocukluk arkadaşlarım Selin Mumcu Çakmak, Ecem Kanber ve Emine Banu Aydın Reyhan'a lise günlerimizden bu yana bana dost oldukları ve gözyaşlarımı elleriyle silip, kahkahalarımı kahkahalarıyla taçlandırırları için minnettarım.

Tez sürecinde araştırma görevlisi olarak akademiye ilk adımımı attığım sırada tüm telaşlarımda beni sakinleştiren, her konuda desteğini gösteren, karşılıklı masalarda müzik eşliğinde tez yazdığımız, her molamda "Derya çalışmıyor musun yoksa? Çalış!" diyerek beni çıldırtan canım ekürim Arş. Gör. İzzettin Kutlu'ya çok teşekkür ederim. Kıymetli hocam Dr. Öğretim Üyesi Serdar Aydın ve canım arkadaşım Büşra ŞIK başta olmak üzere, MAÜ Mimari Proje Üretimi Uygulama ve Araştırma Merkezi (Mimfab) ailesine bana kazandırdıkları için teşekkür ederim.

Nefes aldığı her saniye bana destek olacağını bildiğim, bana koşulsuz sevgiyi öğreten, yaşadığım sağlık sorunlarında bile elimden tutup benimle şehir şehir dolaşmayı göze almış, her yaşımda dizlerinde uyuyabildiğim güzel kadın anneme, devlet hizmeti dolayısıyla her zaman bedenem yanımda olamasa bile tüm imkânlarını ve sevgisini önüme sermekten geri durmayan, beni her zaman destekleyen, yaptığı işlerdeki başarısı ile ailemizi gururlandıran canım babama, canım kavga etmek istediği zaman elimin altında olacağını bildiğim, canımdan çok sevdiğim kardeşime bu süreçte onları yıldırırmama rağmen beni destekledikleri için minnettarım.

Yaşadığı zamanlarda bana bir babaanneden çok anne olan, her gittiği yerde arkasına takıldığı, beraber gidip dua ettiğimiz yerde bir gün kavuşmamızı bekleyen canım babaanneme, beni sevdiğini gözlerinin içinden bile anladığım, favori torunu olduğuma inandığım canım dedeme ayrıca hiç göremediğim ama bir yerlerde benimle gurur duyduklarına inandığım anneannem ve dedeme yetiştirdikleri güzel evlatlar için çok teşekkür ederim.

Kasım 2022

Deryanur Şimşek
(Mimar)



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xiii
SEMBOLLER	xv
ÇİZELGE LİSTESİ	xvii
ŞEKİL LİSTESİ	xix
ÖZET	xxiii
SUMMARY	xxv
1.GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı ve Kapsamı	3
1.2 Tezin Yöntemi	4
2. MEKÂN, KENTSEL MEKÂN VE KENTSEL KAYIP MEKÂN.....	7
2.1 Mekân ve Kentsel Mekân	7
2.2 Kentsel Mekânın Deneyimlenmesi.....	16
2.3 Kentsel Kayıp Mekân	18
2.3.1 Kentsel kayıp mekânın oluşma nedeni ve süreci	20
2.3.2 Kentsel kayıp mekân tipolojileri	23
2.3.3 Kentsel kayıp mekânlarda fırsat ve tehditler	28
2.3.4 Kentsel kayıp mekânın değerlendirilmesine dair müdahale biçimleri	31
2.3.4.1 Kalıcı kullanım müdahaleleri	32
2.3.4.2 Geçici kullanım müdahaleleri	34
2.4 Kentsel Kayıp Mekânlar ve Müdahale Biçimlerine Dair Örnekler.....	42
2.4.1 Planlama faaliyetleri sonucu oluşmuş kayıp mekânlar	42
2.4.1.1 Tanımsız arka bahçeler.....	42
2.4.1.2 Köşe (Üçgen) mekânlar.....	43
2.4.2 Fonksiyonunu kaybetmiş mekânlar.....	47
2.4.2.1 Endüstriyel mekânlar.....	47
2.4.3 Dönemlik kullanım alanları.....	52
2.4.3.1 Pazar yerleri.....	52
2.4.3.2 Festival alanları, stadyumlar, lunaparklar, tema parkları	54
2.4.4 Ulaşım odaklı kayıp mekânlar.....	58
2.5 Bölüm Sonucu	59
3. KENTSEL ULAŞIMIN VE ULAŞIM HATTININ KENTSEL KAYIP MEKÂN OLUŞUMUNDAKİ ETKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE ÖRNEKLER ÜZERİNDEN İNCELENMESİ	65
3.1 Ulaşımın Kent Biçimlenmesi Üzerine Etkisi	65
3.2 Ulaşım Müdahaleleri Sonucu Oluşmuş Kayıp Mekânlar	69
3.2.1 Köprü altları	69
3.2.1.1 Eski Galata köprüsü	70

3.2.1.2 Burnside skate park, Oregon	71
3.2.1.3 Ankara opera köprüsü, Ankara	72
3.2.2 Yükseltilmiş otoyollar	74
3.2.2.1 The Bentway park, Toronto, Kanada	75
3.2.2.2 Folly for the Flyover, Hackney Wick, Birleşik Krallık	77
3.2.3 Otopark alanları	78
3.2.3.1 Fonte Nova Meydanı, Lizbon, Portekiz	78
3.2.4 Refüj alanları	80
3.2.4.1 St James Barton Roundabout -The Bearpit, Bristol, Birleşik Krallık	80
3.2.5 Raylı sistemler	82
3.2.5.1 Pekin- Zhangjiakou tren hattı, Zhangjiakou, Çin	83
3.3 Kayıp Mekânlarda Ulaşım Etkisi Olarak Raylı Sistem Hatları	84
3.3.1 Raylı sistem hatlarının güzergâh ve yer seçimi	85
3.3.2 Raylı sistem hatlarının kentsel mekâna etkisi	86
3.3.3 Raylı sistem hatlarının gelişimi	90
3.4 Bölüm Sonucu	93
4. İSTANBUL BAKIRKÖY- KAZLIÇEŞME RAYLI SİSTEM HATTININ KENTSEL KAYIP MEKANLAR ÜZERİNDEN ANALİZİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ	97
4.1 İstanbul Raylı Sistem Hattının Tarihsel Gelişim Süreci İçerisinde Değerlendirilmesi	97
4.2 İstanbul Halkalı- Sirkeci Raylı Sistem Hattının Tarihsel Süreci ve Alt Alanları.	102
4.2.1 Çalışma odak alt alan sınırı (Alan 2: Bakırköy-Kazlıçeşme)	115
4.3 Çalışma Alanına İlişkin Analizler	118
4.3.1 Ulaşım ve ulaşım kademelenmesi	118
4.3.2 Tarihi ve kültürel kimlik değerleri	119
4.3.3 Kentsel doluluk-boşluk analizi	129
4.3.4 Arazi kullanım analizi	130
4.3.5 Mülkiyet analizi	133
4.3.6 İşlev analizi	134
4.4 Çalışma Alanındaki Kayıp Mekânları Tespiti	138
4.5 Büyük Ölçekli Kayıp Mekânlar	140
4.5.1 Büyük ölçekli kayıp mekân 1 (BK1)	140
4.5.2 Büyük ölçekli kayıp mekân 2 (BK2)	143
4.5.3 Büyük ölçekli kayıp mekân 3 (BK3)	146
4.5.4 Büyük ölçekli kayıp mekân 4 (BK4)	148
4.5.5 Büyük ölçekli kayıp mekân 5 (BK5)	151
4.5.6 Büyük ölçekli kayıp mekân 6 (BK6)	154
4.5.7 Büyük ölçekli kayıp mekân 7 (BK7)	155
4.6 Küçük Ölçekli Kayıp Mekânlar	158
4.6.1 Küçük ölçekli kayıp mekân 1 (KK1)	158
4.6.2 Küçük ölçekli kayıp mekân 2 (KK2)	160
4.6.3 Küçük ölçekli kayıp mekân 3 (KK3)	162
4.6.4 Küçük ölçekli kayıp mekân 4 (KK4)	164
4.6.5 Küçük ölçekli kayıp mekân 5 (KK5)	166
4.6.6 Küçük ölçekli kayıp mekân 6 (KK6)	168
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	171
5.1 Öneri Planlama Politikaları ve Tasarım Stratejileri	176
KAYNAKLAR	181

ÖZGEÇMİŞ.....	189
----------------------	------------





KISALTMALAR

CIAM	: Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (Uluslararası Modern Mimarlık Kongreleri)
SLOAP	: Space Left Over Planning (Planlamadan Artakalan Mekân)
TOAD	: Temporary Obsolete and Abandoned Derelict (Geçici Olarak Kullanılmayan Terkedilmiş Sahipsiz Alan)
TDK	: Türk Dil Kurumu
TOKİ	: Toplu Konut İdaresi
MİA	: Merkezi İş Alanı
HRS	: Hafif Raylı Sistem
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
BK	: Büyük Ölçekli Kayıp Mekân
KK	: Küçük Ölçekli Kayıp Mekân
İSPARK	: İstanbul Otopark İşletmeleri Tic. AŞ



SEMBOLLER

M	: Metro Hattı
T	: Tramvay Hattı
F	: Füniküler Hattı
T	: Tramvay Hattı
KM	: Kilometre





ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Mekâna ait tanımlar.	9
Çizelge 2.2 : Carmona'nın kentsel mekân sınıflandırması. (Carmona,2010 kaynağından yararlanılarak yazar tarafından düzenlenmiştir.).....	14
Çizelge 2.3 : Kentsel kayıp mekân teorileri ve sınıflandırma özellikleri.	23
Çizelge 2.4 : Kentsel kayıp mekânların fırsat ve tehditleri.	29
Çizelge 4.1 : Odak alan sınırı içerisinde yer alan yapılara ait mülkiyetler, sayıları ve toplam alanları.	133
Çizelge 4.2 : Odak alan sınırı içerisinde yer alan yapılara ait işlevler ve yapı sayıları.	135



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 : Tez akış diyagramı.....	6
Şekil 2.1 : Kentsel mekânlar ve nitelikleri. (Çubuk ve diğ, 1978 referans alınarak yazar tarafından üretilmiştir.)	13
Şekil 2.2: Northam’ın Amerika kentlerine dair boş arazi sınıflandırması (Northam, 1971).	25
Şekil 2.3 : Kentsel kayıp mekân tipolojileri. (Villagomez, 2013 kaynağı referans alınarak yazar tarafından üretilmiştir.)	28
Şekil 2.4 : Kentsel kayıp mekân müdahale biçimleri.	31
Şekil 2.5 : Aldo van Eyck “Dijkstraat” oyun alanı (Url-1).	32
Şekil 2.6 : Zağnos Vadisi kentsel dönüşüm öncesi kayıp mekân durumu (Bülbül, 2015).	33
Şekil 2.7 : Zağnos Vadisi dönüşüm sonrası durumu (Url- 2).	34
Şekil 2.8 : Zümrütevler meydanı taktiksel şehircilik müdahalesi (Url- 3).....	36
Şekil 2.9 : Zümrütevler meydanı taktiksel şehircilik sonrası kalıcı uygulama müdahalesi (Url- 4)... ..	36
Şekil 2.10 : El Campo de Cebada (Arpa Tarlası) kayıp mekân görünümü (Url- 5).....	37
Şekil 2.11 : Otonom şehircilik örneği olarak Arpa Tarlası (Url-5).	38
Şekil 2.12 : BenchesCollective DIY uygulaması sonrası görünümü (Url- 6).....	39
Şekil 2.13 : Minhocão oyun alanı (Url- 7).	40
Şekil 2.14 : Hatay Kent Hack’leme atölyesi (Url- 8).	41
Şekil 2.15 : 2 numaralı bahçeye ait görseller (Çin,2006).	43
Şekil 2.16 : Alanın kayıp mekân görünümü (Url- 9).....	44
Şekil 2.17 : Mekâna müdahaleye dair kurgu ve müdahale süreci (Url-9).	44
Şekil 2.18 : Müdahale sonrası Place au Changement (Url-9).	45
Şekil 2.19 : Lent Space oturma elemanları, sergi paneli ve peyzaja dair görseller (Url- 10).....	46
Şekil 2.20 : Yıllara göre Lent Space üzerinde yaşanan değişimler.	47
Şekil 2.21 : (Sol) Louis De Soissons tarafından tasarlanan İngiltere Welwyn bahçe-şehir master planı (Sağ) Tony Garnier (1917) Endüstri kenti eskizi (Url- 11).	48
Şekil 2.22 : 1950 yılı Hereke Sümerbank halı dokuma fabrikası görünümü (Url- 11).....	49
Şekil 2.23 : Hereke Sümerbank mevcut kayıp mekân görünümü (Url- 12).	49
Şekil 2.24 : Müze gazhane kayıp mekân görünümü (Url- 13).	50
Şekil 2.25 : Müze gazhane güncel durum (Url-14).	50
Şekil 2.26 : Silahtarağa Elektrik Santrali 1900’lü yıllar (Url- 14).	51
Şekil 2.27 : Silahtarağa elektrik santrali güncel hali, Santralistanbul (Url-15).....	52
Şekil 2.28 : Bakırköy cumartesi pazarı alanı (Url- 15).	53
Şekil 2.29 : Yapımı planlanan otopark ve kapalı pazar alanı (Url- 16).....	53
Şekil 2.30 : Ankapark (Wonderland Eurosia) (Url- 17).	54
Şekil 2.31 : Ankapark kayıp mekân görünümü (Url- 18).	55
Şekil 2.32 : Samsun Akyol lunapark (Url-20).	56
Şekil 2.33 : 1975 yılında Hüseyin Avni Aker stadyumu (Bayır,2021; Url-21)	56
Şekil 2.34 : Kullanıma kapanan stadyumun kayıp mekân görünümü (Url- 22).....	57
Şekil 2.35 : Hüseyin Avni Aker stadyum alanı güncel hali (Url-22).	57
Şekil 2.36 : Kentsel kayıp mekân olarak tanımlanan alanlar ve müdahale biçimlerine ait değerlendirme cetveli.	62

Şekil 3.1 : Kent biçimlenme süreci.	65
Şekil 3.2 : Ulaşım – kent ilişkisi.	66
Şekil 3.3 : Ulaşımın kent biçimlenmesi üzerine mekânsal etkisi. (Kılınçaslan,2012 referans alınarak yazar tarafından yeniden düzenlenmiştir.).....	67
Şekil 3.4 : Banliyö oluşumu ve kentsel atıl mekân ilişkisi. (Mohd Firrdhaus Mohd Sahabuddin referans alınarak yazar tarafından yeniden üretilmiştir.).....	68
Şekil 3.5 : Eski Galata Köprüsü’ne ait görseller (Evren, 1994; Akaslan,2006).	70
Şekil 3.6 : Eski Galata köprüsünün kentsel mekân olarak yeniden kullanılması (Url- 23).....	70
Şekil 3.7 : Burnside skatepark kayıp mekân görünümü.	71
Şekil 3.8 : Burnside skatepark (Url- 24).	72
Şekil 3.9 : Ankara opera köprüsü (Url- 25).	73
Şekil 3.10 : Ankara opera köprüsü (Url- 26).	73
Şekil 3.11 : Gardiner kayıp mekân görünümü. (Google Earth kullanılarak elde edilmiştir.).....	75
Şekil 3.12 : The Bentway Park (Under Garnier) güncel durum (Url- 27).	77
Şekil 3.13 : Folly for the Flyover (Url- 28).....	78
Şekil 3.14 : Fonte Nova müdahale öncesi ve sonrası (Ergan,2022).	79
Şekil 3.15 : Fonte Nova meydanı (Url- 29).	79
Şekil 3.16 : The Bearpit’ in kullanılmayan refüj alanı görünümü (Url-30).	80
Şekil 3.17 : Bearpit’in güncel durumu (Url-31).	81
Şekil 3.18 : Terkedilmiş raylı sistem hattı (Zhang, Dai ve Xia; 2020).	83
Şekil 3.19 : Pekin- Zhangjiakou kayıp demir yolu hattının kente entegre edilmesine dair öneri. (Zhang, Dai ve Xia; 2020).....	84
Şekil 3.20 : Kentsel raylı sistem hatlarının biçimlenmesini etkileyen faktörler (Yazar tarafından üretilmiştir).	86
Şekil 3.21 : Ulaşım ağı çeşitlerinin kent mekânında biçimlenişi (Thomson, 1977).	88
Şekil 3.22 : Ulaşım sistemi ve arazi kullanım ilişkisi.	89
Şekil 3.23 : İzmir (Alsancak)-Aydın Demiryolu (Söke Garı).....	91
Şekil 3.24 : Türkiye raylı sistem ağ haritası. (TCDD, 2022 verileri referans alınarak yazar tarafından üretilmiştir).	92
Şekil 3.25 : İstanbul raylı sistemler ağ haritası.	92
Şekil 3.26 : Ulaşım müdahalesi sonucu kentsel kayıp mekân olarak tanımlanan alanlar ve müdahale biçimlerine ait değerlendirme cetveli.	95
Şekil 4.1 : İstanbul’un yerleşik alan sınırının gelişimi (Kuban,1996 referans alınarak düzenlenmiştir.)	98
Şekil 4.2 : Rumeli ve Bağdat demiryolu güzergâhı. (Engin,1992; Bilgin, 2004).....	99
Şekil 4.3 : Sur içerisinden geçen raylı sistem hattı. (Engin,1992 kaynağından yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)	100
Şekil 4.4 : İstanbul raylı sistem hattının gelişimi	101
Şekil 4.5 : 19.yy ‘da İstanbul raylı sistem hattı mekânsal gelişimi.	103
Şekil 4.6 : Marmaray hattının raylı sistem hatları içerisindeki yeri (Yazar tarafından üretilmiştir). .	105
Şekil 4.7 : Banliyö hattı istasyonları ve mevcut Marmaray istasyonları ilişkisi.	107
Şekil 4.8 : 19. yüzyılın sonlarında kentsel gelişme yönleri (Kubilay, 2010; Salah,2013).	109
Şekil 4.9 : Çalışma üst alanı.	109
Şekil 4.10 : Çalışma üst alan-alt alan ilişkisi.	110
Şekil 4.11 : Halkalı- Sirkeci arasının tarihsel kentsel gelişimi.	111
Şekil 4.12 : 1946 yılı hava fotoğrafı görüntüsü (İBB)	112
Şekil 4.13 : Kazlıçeşme-Sirkeci raylı sistem ve yaya odaklı yeni nesil ulaşım projesine dair görsel (Url-32).	114
Şekil 4.14 : Çalışma odak alt alanı konumu.	115
Şekil 4.15 : Bakırköy- Kazlıçeşme çalışma odak alt alan sınırı.	117
Şekil 4.16 : Ulaşım kademelenmesi.	120
Şekil 4.17 : İstasyonlar, Otopark alanları ve minibüs-dolmuş durakları.	121

Şekil 4.18 : Odak alt alan sınırı içerisinde yer alan tarihi ve kültürel kimlik değerleri.	122
Şekil 4.19 : 1939 Pervititch haritasında Kazlıçeşme İplik Fabrikası ve günümüze ulaşan kısımları (Pervititch, 2001'den derlenmiştir).....	123
Şekil 4.20 : Zeytinburnu Farika-i Hümayun Demir Fabrikası (Url-33).	124
Şekil 4.21 : Zeytinburnu Fabrika-i Hümayun Demir Fabrikası restorasyon sonrası durum (Kültür Envanteri, 2022).....	125
Şekil 4.22 : Zeytinburnu askeri hastanesi (Url-34).	126
Şekil 4.23 : Kazlıçeşme mezarlığı (Kişisel arşiv, 2022).	126
Şekil 4.24 : Kazlıçeşme Fatih Camii (Url-35).	127
Şekil 4.25 : Veliefendi Hipodromu (Url-36).	128
Şekil 4.26 : 1950'li yıllarda Bakırköy Tren istasyonu binası (Url-37).	129
Şekil 4.27 : Kentsel doluluk-boşluk analizi.	131
Şekil 4.28 : Arazi kullanım analizi.....	132
Şekil 4.29 : Mülkiyetin yüzdelik dağılımı.	134
Şekil 4.31 : Yapısal işlevin yüzdelik dağılımı.	135
Şekil 4.30 : Mülkiyet analizi.	136
Şekil 4.32 : Yapı işlev analizi	137
Şekil 4.33 : Çalışma odak alt sınırı içerisinde tespit edilen kayıp mekânlar.	139
Şekil 4.34 : Zeytinburnu stadyum alanı 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanarak oluşturulmuştur).	140
Şekil 4.35 : Zeytinburnu stadyumu arazisinin Pervititch haritasında görünümü (Pervititch,2001'den derlenmiştir).	141
Şekil 4.36 : Büyük Ölçekli Kayıp Mekân 1 (BK1) güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022)	141
Şekil 4.37 : Zeytinburnu stadyumu arazisinin kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası (Url-39) kullanılarak oluşturulmuştur).	142
Şekil 4.38 : Büyük ölçekli kayıp mekân 2'nin 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	143
Şekil 4.39 : Büyük ölçekli kayıp mekân 2'nin Pervititch haritasında görünümü. (Pervititch,2001'den derlenmiştir).	144
Şekil 4.40 : Büyük ölçekli kayıp mekân 2'nin güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).....	144
Şekil 4.41 : Zeytinburnu spor kompleksleri arazisinin kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası (Url-39) kullanılarak oluşturulmuştur).	145
Şekil 4.42 : Büyük ölçekli kayıp mekân 3'ün 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	146
Şekil 4.43 : Büyük ölçekli kayıp mekân 3'ün güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).....	146
Şekil 4.44 : Büyük ölçekli kayıp mekân 3'ün kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası (Url-39) kullanılarak oluşturulmuştur).	147
Şekil 4.45 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4'ün 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	148
Şekil 4.46 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4'ün Pervititch haritasında görünümü (Pervititch,2001'den derlenmiştir).	148
Şekil 4.47 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4'ün güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).	149
Şekil 4.48 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4 içerisinde yer alan tarihi alanlara ait güncel durum (Kişisel arşiv, 2022).	149
Şekil 4.49 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4'ün kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası (Url-39) kullanılarak oluşturulmuştur).	150
Şekil 4.50 : Büyük ölçekli kayıp mekân 5'in 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	151
Şekil 4.51 : Büyük ölçekli kayıp mekân 5'in Pervititch haritasında görünümü (Pervititch, 2001'den derlenmiştir).	152
Şekil 4.52 : Büyük ölçekli kayıp mekân 5'in güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).....	152
Şekil 4.53 : Büyük ölçekli kayıp mekân 5'in kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).	153

Şekil 4.54 : Büyük ölçekli kayıp mekân 6'nın 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	154
Şekil 4.55 : Büyük ölçekli kayıp mekân 6'nın güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).	154
Şekil 4.56 : Büyük ölçekli kayıp mekân 6'nın kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).	155
Şekil 4.57 : Büyük ölçekli kayıp mekân 7'nin 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	156
Şekil 4.58 : Büyük ölçekli kayıp mekân 7'nin güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).	157
Şekil 4.59 : Büyük ölçekli kayıp mekân 7'nin kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).	157
Şekil 4.60 : Küçük ölçekli kayıp mekân 1'in 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	158
Şekil 4.61: : Küçük ölçekli kayıp mekân 1'in güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).	159
Şekil 4.62 : Küçük ölçekli kayıp mekân 1'in kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).	159
Şekil 4.63 : Küçük ölçekli kayıp mekân 2'nin 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	160
Şekil 4.64 : Küçük ölçekli kayıp mekân 2'nin güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).	161
Şekil 4.65 : Küçük ölçekli kayıp mekân 2'nin kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).	161
Şekil 4.66 : Küçük ölçekli kayıp mekân 3'ün 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	162
Şekil 4.67 : Küçük ölçekli kayıp mekân 3'ün güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).	162
Şekil 4.68 : Küçük ölçekli kayıp mekân 3'ün kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).	163
Şekil 4.69 : Küçük ölçekli kayıp mekân 4'ün 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	164
Şekil 4.70 : Küçük ölçekli kayıp mekân 4'ün güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).	165
Şekil 4.71 : Küçük ölçekli kayıp mekân 4'ün kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39) kullanılarak oluşturulmuştur).	165
Şekil 4.72 : Küçük ölçekli kayıp mekân 5'in 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	166
Şekil 4.73 : Küçük ölçekli kayıp mekân 5'in güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).	167
Şekil 4.74 : Küçük ölçekli kayıp mekân 5'in kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).	167
Şekil 4.75 : Küçük ölçekli kayıp mekân 6'nın 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).	168
Şekil 4.76 : Küçük ölçekli kayıp mekân 6'nın güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).	168
Şekil 4.77 : Küçük ölçekli kayıp mekân 6'nın kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39) kullanılarak oluşturulmuştur).	169
Şekil 5.1 : Büyük ve küçük ölçekli kayıp mekânlara dair değerlendirme cetveli.	174

KENTSEL KAYIP MEKANLARIN OLUŞMASINDA RAYLI SİSTEM HATTININ ETKİLERİ: BAKIRKÖY-KAZLIÇEŞME HATTI ÜZERİNDEN BİR DEĞERLENDİRME

ÖZET

Kentsel kayıp mekân kavramı, sanayi devrimi sürecinde yaşanan kentsel gelişmeler ve sermaye odaklı kent makroformunun oluşması sonucu, işlevsel ayrımlara gidilen kentsel yapının bir ürünü olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentsel mekânda yaşanan sermaye odaklı gelişim, değişen kent formunda terkedilmiş, atıl veya boş kalmış kentsel mekânların oluşmasına neden olmuştur. Literatürde kentsel kayıp mekâna dair tanımlamalar incelendiğinde; boş araziler, ölü alanlar, terkedilmiş alanlar, sahipsiz alanlar, artık alanlar ve atıl peyzajlar gibi çeşitli şekillerde tanımlandığı görülmektedir. Bu çalışmada ise bahsedilen bu mekânlar, kentsel kayıp mekân kavramı etrafında ele alınmıştır. Bahsi geçen tanımlamalar yapılırken, kentsel kayıp mekânların oluşum nedenleri ele alınarak çeşitli sınıflandırmalar yapılmıştır. Kentsel kayıp mekânların oluşum nedenlerinde, kentsel doluluk-boşluk etkisinde yaşanan dengesizlik ve bunun sonucu oluşan parçacıl mekânlar etkin rol oynamaktadır. Modernizm ile birlikte gelen kontrolsüz kentsel gelişmeler, kent planlamasında yaşanan bölgeleme ve parçalama uygulamaları, askeri alanların ve endüstriyel alanların terkedilmesi ve kentin sermaye sonucu arazi değerlerinde yaşanan değişimin getirdiği kullanım biçiminde yaşanan değişim, kentsel kayıp mekânların oluşmasında önemli konu başlıkları olmaktadır.

Kentsel kayıp mekânların oluşmasında literatürde sıklıkla bahsedilen bir konu da otomobil odaklı kentlerin oluşması olmaktadır. Ulaşımın kentsel kayıp mekânlar üzerine etkisine dair yapılmış çalışmalar incelendiğinde, çoğunlukla otoyol ve otomobil odaklı kentleşme faaliyetleri sonucu oluşmuş kayıp mekânlardan bahsedildiği tespit edilmiştir. Tarihsel süreçte ulaşımın raylı sistem hatları ile sağlanması ve bu hatların kentsel gelişimde mekânsal ve zamansal bir takım etkilerinin olması, çalışmada raylı sistem hatlarının geçirdikleri değişim ve dönüşümün kayıp mekânlar üzerine etkisinin incelemesi konusunda teşvik edici olmuştur. Ayrıca literatürde ulaşım sistemlerin kentsel kayıp mekân ile olan ilişkisinde, raylı sistem hatlarının etkisine dair sınırlı çalışmanın olması, çalışmanın raylı sistemler etrafında gelişmesine sebep olmuştur.

Bu çalışmada, kentte işlevini yitirmiş alanlar olarak görülen, kentsel güvenlik ve kalite problemlerine yol açan, geri dönüştürülemez olarak nitelendirilen kayıp mekanları anlama, kümülatif özelliklerini tanıma ve kent için fırsat potansiyellerini inceleme amacıyla yola çıkılmıştır. Mekan ve kentsel mekan ilişkisinin irdelenmesi, kentsel mekanın kentsel kayıp mekana dönüşümü sürecinin sebepleri ve sonuçlarının incelenmesi, kentsel kayıp mekana dair yapılan tanımlama ve sınıflandırmalarının literatür örnekleri üzerinden okunması ile birlikte, etkili ulaşım sistemlerinden birisi olan raylı sistem hatlarının yaşadıkları dönüşümün kayıp mekan oluşumundaki etkisinin belirlenmesi hedeflenmiştir. Bu doğrultuda ülkemizde ulaşım sistemleri bağlamında entegre hat yapısına sahip İstanbul kentinde yer alan raylı sistem hatları

ele alınmıştır. Osmanlı döneminden günümüze kadar varlığını sürdürmüş Rumeli Demiryolunun ilk etabı olmuş, Halkalı-Sirkeci Banliyö hattının bir parçası olan ayrıca değişen raylı sistem yapısıyla günümüzde Marmaray hattının bir parçası olan Bakırköy-Kazlıçeşme hattı çalışma örneklem alanı olarak seçilmiştir.

Çalışma yöntemsel olarak, masa başı literatür çalışması ile başlamış, ikinci etapta daha önce konuyla ilgili yapılmış olan teorik ve pratik çalışmalar incelenmiştir. Üçüncü etapta ise çalışma alanı belirlenip, belirlenen raylı sistem hattı sınırı üzerinden zamansal ve mekânsal analizler yapılmıştır. Yapılan bu analizler ile çalışma alanında yer alan kayıp mekânların sahip olduğu nitelikler ve raylı sistem hattı ile olan ilişkileri tespit edilmiştir. Analizler yapılırken alana dair tarihi haritalar, Google earth hava fotoğrafları ve araştırmacının kişisel fotoğraf arşivi kullanılmıştır.

Analizler sonucunda belirlenen kayıp mekânlar fiziksel büyüklüklerine göre büyük ve küçük ölçekli kayıp mekânlar olarak iki kategoride detaylıca incelenmiş ve tespit edilen kayıp mekânlara dair değerlendirme cetveli oluşturulmuştur.

Yapılan analizler sonucunda belirlenen alan sınırı içerisinde yer alan kayıp mekânlar, raylı sistem hattının yaşadığı değişim ve dönüşümden fiziksel ve işlevsel olarak iki ayrı bağlamda etkilenmektedirler. Fiziksel bağlamda etkilenenler, genellikle raylı sistem planlaması ve raylı sistem hattı güzergâhında yapılan değişiklikler sonucu oluşmuş pasif peyzaj alanları ve planlama problemi sonucu oluşmuş kayıp mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. İşlevsel olarak raylı sistem hatlarının dönüşümünün kayıp mekâna etkisi ise, mekânsal yer seçiminde, arazi kullanımında, raylı sistem hatları etrafında oluşturulan sanayi ve ticaret alanlarının raylı sistem hattının değişen tanımı ve önemi doğrultusunda işlevsiz kayıp mekânların oluşmasına sebep olmasıdır.

Araştırmanın sonucunda, kent planlaması ve kentsel tasarım uygulamalarında önemli yere sahip olan kayıp mekânların, kent yaşamına kazandırılması konusuna dikkat çekilmek istenmiştir. Ayrıca ulaşım sistemlerinden yalnızca otoyol uygulamaların kayıp mekân üzerine etkisinin olmadığı ulusal ve uluslararası düzlemde öneminin büyük olduğu raylı sistem hatlarının da kayıp mekân oluşumu üzerinde etkili olduğuna dair kent ile ilgili çalışma yapan araştırmacılara bir bakış açısı kazandırılmaya çalışılmıştır. Ayrıca raylı sistemlerin dönüşümü etkisiyle oluşan kayıp mekânların kent yaşamına nasıl entegre edilebileceğine dair önermelerde bulunulmuştur. Çalışmada ulaşımда yeni sistemler ve hızlı erişim adı altında gelişen raylı sistem hatlarının, değişim dönüşüm veya yeniden tasarlanma süreçlerinde, mekânsal kayıplara sebebiyet vermeden planlanması gerekliliği ortaya koyulmuş, mevcutta raylı sistem hatlarının zamansal ve mekânsal değişiminden dolayı oluşmuş kayıp mekânlara dair öneri işlevlerin neler olabileceği üzerine tartışma ortamı oluşturulmaya çalışılmıştır.

THE EFFECTS OF THE RAIL SYSTEM LINE ON THE FORMATION OF URBAN LOST SPACES: AN EVALUATION ON THE BAKIRKÖY- KAZLIÇEŞME LINE

SUMMARY

The concept of urban lost space emerges as a product of the urban structure in which functional distinctions are made as a result of the urban developments experienced during the industrial revolution and the formation of the capital-oriented urban macroform. Capital-oriented development in urban space has led to the formation of abandoned, idle or empty urban spaces in the changing city form. When the definitions of the lost urban space in the literature are examined; It is seen that it is defined in various ways such as vacant lands, dead areas, abandoned areas, derelict areas, waste areas, idle landscapes.

In this study, these spaces are discussed around the definition of urban lost space. While making the aforementioned definitions, various classifications were made by considering the reasons for the formation of urban lost spaces. In the causes of the formation of urban lost spaces, the imbalance experienced in the effect of urban occupancy-emptiness and the resulting residual spaces play an active role.

Uncontrolled urban developments that come with modernism, zoning and fragmentation practices in urban planning, abandonment of military areas and industrial areas, and the change in the use of the city as a result of the change in land values are important topics for urban design.

The variable potential and threat situations of urban lost spaces bring along differences in the way these spaces are brought it back to urban life. There are various studies in the literature within the scope of temporary and permanent use interventions in the strategies followed on the spaces that have become leftover and lost.

While evaluating lost spaces, permanent and temporary intervention forms are put forward by taking into account the potentials and threats they have. Permanent forms of intervention are laws and practices that include major intervention decisions to be made in the long term. Autonomous urbanism, tactical urbanism, small-scale interventions (SBM), DIY urbanism and insurgent urbanism are adopted as temporary intervention forms.

Lost space becomes a laboratory for testing and implementing new social ecological systems on a range of spatial and temporal scales. That requires experimentation in the development of alternative planning and design strategies, including participatory implementation models, policy frameworks and funding mechanisms. There are a number of strategies used to transform urban lost spaces. From simple artistic installations to rebuilding, many strategies are used to make lost spaces lively and functional.

An issue that is frequently mentioned in the literature in the formation of urban lost spaces is the increasing transportation pressure with the formation of automobile-

oriented cities. When the studies on the effect of transportation on lost urban spaces are examined, it has been determined that mostly the lost spaces formed as a result of highway and automobile-oriented urbanization activities are mentioned. The fact that transportation is provided by rail system lines in the historical process and these lines have some spatial and ideological effects on urban development has encouraged the study of the effect of rail system lines on lost spaces. The limited study in the literature on the effect of rail system lines on the relationship between transportation systems and urban lost space has led to the development of the study around rail systems.

In the early 20th century, functionalist concerns that led the urban planning community to systematically separate the dense circulation from the street level and thus from the original urban fabric, resulted in the formation of empty spaces along and under the railway and road infrastructure. The physical and functional separation of contemporary cities between these structures and the existing urban fabric has paved the way for the formation of lost spaces in the development processes of the city. In the urban image of the cities where railways and highways operate, the existing physical isolations of the city have greatly increased.

With the increase in railway activities with the industrial revolution, railway activities still continue today. As the need for speed increased, the direct contact of highway and railway structures with the city ground weakened, and they took their place in the city as isolated areas of the city surrounded by fences and walls. Railway lines separated from street level by artificial depressions, underground tunnels or elevated roads have thus created a kind of lost space environment that has no capacity to interact with the city.

In this study, it has been set out to understand the lost urban spaces, which are considered as non-functional areas in the city, causing security and quality problems, and which are characterized as non-recyclable, to recognize their cumulative features and to examine the opportunity potentials for the city.

It is aimed to examine the relationship between space and urban space, to examine the causes and consequences of the transformation of urban space to urban lost space, to read the definitions and classifications of urban lost space through literature examples, and to determine the lost space effect of rail system lines, which is one of the effective transportation systems.

In this direction, the rail system lines in the city of Istanbul, which has an integrated line structure in the context of transportation systems in our country, are discussed. Bakırköy-Kazlıçeşme line, which is a part of the Halkalı-Sirkeci Suburban line, and which is a part of the Marmaray line today with its changing rail system structure, was chosen as the working area.

The study methodically started with literature study, and the previous theoretical and practical studies on the subject were examined. Temporal and spatial analyzes were made on the determined rail system line and its impact area. With these analyzes, the qualities of the lost spaces in the study area and their relations with the rail system line were determined. While making these analyzes, historical maps of the area, Google Earth aerial photographs and the personal photograph archive of the researcher were used.

Analyzes were made in order to better define the urban occupancy and voids in the study boundary and to classify the lost spaces according to their qualities. In the transportation analysis of the area, transportation stratification, rail system stations,

public transportation stops and parking areas were analyzed. In order to examine the historical accumulation of the area, historical and cultural identity values and historical and cultural assets that need to be protected have been analyzed. In order to analyze the occupancy-space balance of the city and to determine the vacant spaces, an urban occupancy-space analysis was carried out, and in order to determine the use of the area, areal land use, property ownership analysis and function analysis were carried out.

Lost spaces within the area boundary determined as a result of the analyzes made are affected by the change and transformation of the rail system line in two different contexts, physically and functionally. Those affected in the physical context are generally seen as passive landscape areas formed as a result of rail system planning and changes made in the rail system line route, and lost spaces formed as a result of planning problems.

The effect of the transformation of the rail system lines functionally on the lost space is that it causes the formation of dysfunctional lost spaces in the spatial location selection, land use, and the changing definition and importance of the rail system line of the industrial and commercial areas created around the rail system lines.

As a result of the research, it is desired to draw attention to the issue of bringing lost spaces, which have an important place in urban planning and urban design practices, to urban life. In addition, it has been tried to gain a perspective that not only highway applications have an effect on the lost space, but also the rail system lines, which are of great importance at the national and international level, are also effective on the formation of boat space. In addition, suggestions have been made on how to integrate the lost spaces, which are formed by the transformation of rail systems, into urban life.

In the study, it has been revealed that the rail system lines that develop under the name of new systems in transportation and rapid access should be planned without causing spatial losses in the processes of change, transformation or redesign, and it is aimed to create a discussion on what the suggested functions can be about the lost spaces that have been formed due to the temporal and spatial changes of the rail system lines. has been studied.

While developing planning policies and design strategies, the potential urban spaces of lost spaces should be taken into account and especially the ownership status of these areas should be examined. In strategy action plans and urban transformation studies, lost spaces should be considered in short-term programs and handled as a priority topic. In addition, lost spaces should be considered as priority areas in urban transformation studies.

Especially with this and similar studies, it has been revealed that in the studies to be carried out on urban lost areas and transportation lines, the transportation lines should be considered in a way that can evaluate their positive and negative effects in the city. In particular, the effect of functional and physical changes in the rail system lines on the formation of lost spaces and the use of the immediate environment should find a place in the literature.

Intercity rail system lines, which are outside the urban rail systems, should also be evaluated over lost spaces. While developing a policy and strategy for the city, lost urban spaces must be included in the focal points. This study is intended to be a reference for future studies.

1. GİRİŞ

Kentler, artan nüfus ile kontrol edilemez bir hal almaya başlamıştır. Özellikle sanayi devrimi ile birlikte ortaya çıkan teknolojik dönüşümler ve değişen ihtiyaçlar neticesinde kentliler, kentsel gelişim sürecini kontrol altında tutma ve sürece ayak uydurma konusunda zorluklar yaşamaya başlamıştır. Kontrolsüz kentsel gelişim süreci, toplumsal dinamiklere uygun olmayan dönüşümleri de beraberinde getirmiştir. Özellikle modernizm akımının etkisi ile dönüşen kent yaşamında, yer ile güçlü bağları olan toplumun kurduğu bağlar zayıflamaya, hatta kopmaya başlamıştır. Yaşayan bir organizma olan kentin, yer ile ilişkisinin azalması sonucu olarak, kent dokusunu oluşturan kentsel mekânlar bu dönüşümden olumsuz etkilenmiş, kent içindeki önemini ve işlevini yitirmeye başlamıştır. Kentsel mekânların önemini ve işlevini yitirmesi, boş kentsel mekânların varlığı, kentte kayıp mekânların oluşmasına sebep olmuştur. Kentin oluşumu sırasında boş bırakılan araziler ile daha önce yapılaşmış ve bir noktada terk edilmiş veya işlevini yitirmiş araziler arasında önemli bir ayrım vardır.

Literatürde sıklıkla “kayıp mekân” olarak nitelendirilen kentsel mekânların tanımları, genellikle kökenleri ve yaratılma biçimleriyle ilişkilidir. Kayıp mekânlar “kentsel boşluk (Northam, 1971), kayıp alan (Trancik, 1986), boş alan (Bowman ve Pagano, 2004), artık alan (Villagomez, 2010; Khalil ve Eissa, 2013) veya atıl alan (Çelik ve diğ., 2015) vb.” olarak çeşitli isimlerle uzun yıllar tanımlanmaya çalışılmıştır. Kayıp mekânların literatür tanımları incelendiğinde, boş olma ya da sonradan kaybolma durumu üzerinde tanımlamalar yapıldığı görülmektedir. Alvarez (1994) bir kentsel mekânın sahip olduğu koşulların, çevresel gelişimiyle açıklanabileceğini ifade etmiştir. Ebner (1999), boş kentsel alanların yapılı çevrenin bir parçası olduğunu, onları boş olarak tanımlayan durumunun, çevrede yaşanan inşaat faaliyetleri ve kentsel aktiviteler olduğunu ifade etmiştir. Alvarez (1994), boşluğu arazi kullanımının bir başka yöntemi olarak fırsat görmekte ve ilksel bir anlayış olarak boş kentsel mekânları, arazi parçası olarak nitelendirmektedir. Arazi parçası olarak boş kentsel mekân imar, mülkiyet, vergi ve değerlendirme yasalarına tabi olup değerlendirme süreci, arsanın

kendisindeki üretime veya emeğe değil, bir bütün olarak kentin gelişimine ve arsanın şehir içindeki coğrafi konumuna bağlı olmaktadır (Nefs,2006).

Planlama, kentsel tasarım, mimarlık ve peyzaj mimarlığı disiplinleri içerisinde tartışma konusu olarak yer alan kayıp mekânlar, tanımlandıkları sözcüklerin anlamlarından da belli olacağı gibi çoğu zaman kentler için geri dönüşümü olamayan, göz ardı edilmiş, yetersiz kullanılmış veya kaderine terkedilmiş alanlar olarak negatif bir çerçevede düşünülmektedir. Kentin yaşayan, büyüyen ve dönüşen dinamik bir organizma olduğunu varsayarsak, kayıp mekânların tıpkı tıp biliminde bir hücrenin doku ölümü olarak da bilinen; bir veya daha fazla sayıda hücrenin, dokunun ya da organın geri dönüşmez şekilde hasar görmesi sonucu hücrenin patolojik ölümü olarak nitelendirilen nekroz durumuna uğradığı düşünülmektedir. Nekroza uğramış görünen mekânlar, aslında kentler için büyük birer fırsat alanı yaratmaktadır. Bu çalışma nekroza uğramış, dönüştürülemeyen hasarlara sahip olduğu düşünülen alanların, geri dönüştürülebilir, kente yeniden kazandırılabilir, rejeneratif alanlar olduğu hipotezini savunmaktadır. Bu bağlamda kentsel alanların kaybolma sürecini, yalnızca mekânsal yönleriyle değil, zamansallığıyla da ilişkilendirmek gerektiği görülmektedir. Zamansal değişim, arazinin, boş veya terk edilmiş olmasının nedenlerini ortaya koymakta, işlev ve üretimin yokluğunu açıklamaktadır.

Kökenleri kentsel formun oluşma modeline, kentsel sermaye ve kapitalin kent içindeki durumuna, sanayinin yer değiştirmesine ve yerelleştirilmesine dayanan kent planlama modelleri kayıp mekânların var oluşu için zemin hazırlamaktadır. Savaşlar, yıkıcı kentsel yönetim gibi askeri ve idari paradigmlar da ani kayıp mekânların oluşmasını tetiklemektedir (Trancik, 1986). 1950-60 modernleşme süreci ile kentsel mekânlar tarihi kentlerden ve kent merkezlerinden uzaklaşmaya başlamıştır. Değişen ekonomik parametreler doğrultusunda ise gecekondü faaliyetleri oluşmuş ve boşluklardan yararlanılarak, kullanılmayan alanların geçici kullanım durumları ortaya çıkmıştır. 1980'lerin siyasi politikaları ve kamu-özel iş birlikleri, rıhtımların ve sanayi alanlarının dönüştürülmesine yol açmıştır ve kent merkezlerinde günümüze kadar uzanan dönüşümün zeminini oluşturmuştur (Bowman ve Pagano, 2004). Kentsel dönüşüm, kentsel canlandırma, yeniden işlevlendirme, yenileme, yeniden geliştirme, taktiksel şehircilik, kentsel akupunktur ve küçük ölçekli müdahale gibi uygulamalar ile kentsel kayıp mekanlar kente yeniden dahil edilmeye ve kent yaşantısına entegre edilmeye çalışılmıştır.

Kentsel kayıp mekânlara dair literatürde, kayıp mekânları yaratan etkenlerden birisi de ulaşımına bağlı geliştirilen uygulama alanlarıdır. Mevcut literatür incelendiğinde, karayolu ulaşımına dair örneklerin yoğunlukta olduğu görülmektedir. Literatürde ulaşım sistemlerinden biri olan raylı sistem hatlarının, uygulama alanları etrafında oluşan kayıp mekânlara dair çalışmalar oldukça sınırlıdır. Bu durum raylı sistem faaliyetlerinin, zaman içersindeki değişim ve dönüşümünün mekânsal karşılığını sorgulamaya ihtiyaç duyulmasına sebep olmuştur. Nekroza uğramış olarak nitelendirilen mekânlar arasında, artan sanayileşme ve kentleşmeye çözüm arayışında ulaşım planlamasının bir parçası olan raylı sistem hatlarının gelişim ve dönüşüm süreçlerinde oluşturdukları kayıp mekânlar da yer almaktadır.

Raylı sistem hatlarının ulaşım sistemleri arasındaki yeri oldukça önemlidir. Yük ve insan taşımacılığında bir devrim niteliğinde olan bu ulaşım sistemi, gelişen teknoloji ile birlikte günümüzde de önemli bir ulaşım türü olmaktadır. Uluslararası örnekler incelendiğinde, raylı sistemin sanayi döneminde ve banliyö ulaşımında kazandığı önemin büyüklüğü görülmektedir. Ülkemiz için de, ilk olarak Osmanlı devleti döneminde karşımıza çıkan, Cumhuriyet dönemi ile birlikte de yükselişe geçen raylı sistem hatları, ülke genelinde önem kazanmış, İstanbul için de temel ulaşım türü halini almıştır.

Raylı sistem hatlarının tarihsel süreçte yaşadığı değişim ve dönüşüm, kent içerisinde kayıp mekânların oluşmasına sebep olmaktadır. Bu kapsamda İstanbul kentinde yer alan, tarihi birikime ve öneme sahip, Eski Rumeli Demiryolunun ve Halkalı-Sirkeci banliyö hattının bir parçası niteliğindeki Bakırköy- Kazlıçeşme hattının yaşadığı dönüşümün, çevresinde kentsel kayıp mekân oluşumuna olan etkisini incelemek amacıyla çalışmanın örneklem alanı olarak seçilmiştir.

1.1 Tezin Amacı ve Kapsamı

Kent merkezine yaşanan yoğun nüfus akışı ve sınıfsal farklılıklar kentsel mekânlara da yansımıştır. Bu yansımanın sonucu olarak kentsel dokuda yaşanan parçalanma ve dönüşümler eşik ve arayüz mekânlarının çevresinde atıllaşan, tekinsiz, kaybolmuş kentsel mekânları oluşturmaya başlamıştır. Kent için önerilen ve uygulanan mekânsal yapım pratikleri kentli deneyimleri ve alternatif uygulamalar ile dönüşüme uğramaktadır. Farklı yaşam şekillerine olanak sağlayan, kaliteli kent yaşamını arttıran kolektif üretim pratikleri ve bir aradalık kentsel faaliyetler için önemlidir.

Giriş bölümünde gerekçelendirildiği şekliyle geliştirilen bu çalışmanın amacı, kentsel kayıp mekân literatüründe, kayıp mekânların oluşumuna gerekçe gösterilen ulaşım türlerinden biri olan raylı sistem ulaşımının, bir kentin gelişim ve dönüşüm sürecinde karşılaştığı değişimler ile birlikte kentsel alan ilişkisinde ortaya çıkan durumları belirlemektir. Ayrıca kayıp mekânların İstanbul kenti özelinde mekânsal ve zamansal sürekliliğini incelemek için kayıp mekânların mevcut kent içerisindeki yerinin analiz edilmesi ve potansiyel yeni işlev önermelerini tanımlamaktır.

Çalışmanın temel hedefi, demiryollarının dönüşümünün kentsel kayıp mekânların oluşumu üzerindeki etkisi ve çözüm müdahalelerinin irdelenmesidir. Ayrıca ülkemizi Avrupa'ya bağlayan tarihi nitelikte olan ve Docomomo tarafından 2007 yılında sit alanı olarak ilan edilmesi talebinde bulunulmuş, Sirkeci- Halkalı Demiryolu hattının çeperinde oluşan kayıp mekânların belirlenip, sınıflandırılması ve bu alanlara yönelik öneriler getirilmesidir. Tez çalışmasını yönlendiren ve kavramsal çerçeveye ışık tutacak yanıtları bulmak amacıyla üretilmiş araştırma soruları şu şekildedir:

- Kentsel kayıp mekânların oluşmasında raylı sistemlerin değişim ve dönüşüm süreçlerinin etkisi var mıdır?
- Rumeli Demiryolunun ilk etabı olan ve Halkalı- Sirkeci banliyö hattı üzerinde yer alan Bakırköy – Kazlıçeşme hattı üzerinde oluşan kayıp mekânlar nerelerdir?
- Çalışma alanı içerisinde tespit edilen kayıp mekânlara dair kentsel kayıp mekân türleri nelerdir?
- Tespit edilen kentsel kayıp mekânlar kent yaşamına nasıl entegre edilebilir?

Bu çalışma ile birlikte değişen ve dönüşen teknolojik gelişmeler ile birlikte raylı sistem hatlarının geçirdiği evrimin kentsel mekânda yaratacağı kayıp mekânlara dair dikkat çekilmekte ve dönüşümler sonucu oluşmuş kayıp mekânların kente kazandırılmasına yönelik öneriler getirilmektedir.

1.2 Tezin Yöntemi

Çalışmanın yöntemi, raylı sistem hattı ve çevresi üzerinde yer alan kayıp mekânların kent için birer fırsat olarak ele alınması amacıyla; kayıp alanların potansiyel durumlarını tespit etmek, sahip oldukları fırsatları belirlemek, kente kazandırılmaları

için onerilerde bulunmak, kentsel rehabilitasyonu sağlamak gibi hedefler çerçevesinde kurulmuştur. Belirlenen hedefleri sağlamak amacıyla, masa başı literatür çalışması yapılmış, kentsel kayıp mekanların oluşum süreci, kentsel kayıp mekanların oluşumunu etkileyen parametreler ve kayıp mekan oluşum süreçleri değerlendirilip özetlenmiştir.

İkinci etapta ulaşıma dair daha önce konuyla ilgili yapılmış olan uluslararası teorik ve pratik çalışmalar incelenmiş, seçilen örnekler değerlendirilmiş ve yapılmış çalışmalara dair önermeler çıkarılarak özetlenmiştir.

Çalışma rneklem alanı seçilirken, İstanbul'un geçmişten bugüne gelen en eski raylı sistem olması, kent içerisinde en çok değişim ve dönüşüme maruz kalmış hatlardan biri olması ve demiryolu sisteminden Marmaray sistemine geçmiş ulaşım türü olması özellikleri referans alınarak örneklem alanı olarak seçilmiştir. Çalışma rneklem alanı üzerinden zamansal ve mekânsal analizler yapılmıştır.

Doluluk boşluk, mülkiyet, arazi kullanımı, işlev analizleri yapılmış ayrıca kayıp mekânların kent içerisinde yer alan raylı sistem hattına bağlı olarak terkedilmiş alanlarla olan ilişkisi incelenmiştir. Bahsedilen analizler yapılırken alana dair tarihi haritalar, Google Earth hava fotoğrafları ve araştırmacının kişisel fotoğraf arşivi kullanılmıştır.

Çalışma, şekil 1.1'de görülebileceği üzere genel olarak beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde tez ile ilgili genel bilgilendirme yapılmakta tezin amacından kapsamından ve yönteminden bahsedilmektedir.

İkinci bölümde mekân-kentsel mekân arasındaki doğrusal ilişki ve mekân-kentsel mekân türleri üzerinden okumalar yapılmıştır. Literatürde yer alan mekân ve kentsel mekân türlerine ait tanımlamalar incelenmiş ve tanımlamalar yazar tarafından izelge olarak derlenmiştir. Kayıp mekânın oluşum sebepleri ve kayıp mekân tipolojilerinin literatürdeki yerine ait okumaların sonucuna yer verildiği ikinci bölümde, bölüm sonucu ile literatür okumalarından gelen yazar çıkarımlarına yer verilmiştir.

nc bölümde kentlerin fiziksel ve fonksiyonel olarak kaybolan mekânlarının oluşmasında etkili olan ulaşım sistemleri ve bu sistemlerin bir türü olan raylı sistem hatlarının geçirdikleri dönüşüm sonucu oluşturdukları kayıp mekânlar ve bu mekânlara dair müdahale biçimleri örnekler üzerinden incelenmiştir.

Dördüncü bölümde ise çalışma örneklem alanı olan Rumeli Demiryollarında ilk etap olarak inşa edilen ve Halkalı-Sirkeci banliyö hattının bir parçası olan Bakırköy-Kazlıçeşme hattına dair ulaşım ve ulaşım kademelenmesi, tarihi ve kültürel kimlik değerleri, kentsel doluluk-boşluk analizi, mülkiyet analizi, işlev analizi yapılmıştır. Bu alan içerisinde kayıp mekân olarak nitelendirilebilecek alanlar tespit edilmiştir. Tespit edilen alanlar kayıp mekân tipolojilerine göre sınıflandırılmıştır.

Araştırmanın son bölümü olan sonuç ve değerlendirme kısmında ise Bakırköy-Kazlıçeşme bölgesindeki raylı sistem hattında yaşanan değişimin ve teknoloji odaklı mekanik dönüşümün kayıp mekânların oluşmasına olası etkisi değerlendirilmiştir. Ayrıca kaybolan kentsel mekânların yeniden ele alınması ve kamusal olarak kent yaşamına kazandırılmasına yönelik ipuçları ve potansiyeller göz önünde bulundurularak önermeler yapılmıştır.



Şekil 1.1 : Tez akış diyagramı.

2. MEKÂN, KENTSEL MEKÂN VE KENTSEL KAYIP MEKÂN

Çalışmanın bu bölümünde mekân, kentsel mekân ve kentsel kayıp mekâna ait literatürde yer alan tanımlar incelenmiş ve çizelgelerde derlenmiştir. Ayrıca bu tanımlara ait sınıflandırma özellikleri ele alınmış ve kentsel mekânın deneyimlenmesine dair yapılan tanımlamalar bu bölümde incelenmiştir.

2.1 Mekân ve Kentsel Mekân

Mimarlığın nesnesi olan mekân; soyut varlığı, algılanması, kültürel ve toplumsal boyutu ile bütünsel bir sistem olarak ortaya çıkmaktadır (Tunalı,2004). Aristo'ya göre mekân, nesneleri içeren uzanım olarak tanımlanmaktadır. Belirli sınırlara sahip bir uzay parçası olan mekân, çeşitli devinimler yaşamaktadır. Leibniz'e göre mekân bir varlık olmaktan ziyade, içinde bulundurduğu varlıkların konumlarına göre oluşturdukları ilişki ve ilintidir (Leibniz, 1961). Günümüz mekân anlayışı yaklaşımlarında da göze çarpan, mekânın ilişkiler bütünü ile anlamlı hale geleceği görüşünün kabul gördüğüdür. Arnheim'in mekânı ele alış biçimi, bu noktada literatüre önemli bir girdi sağlamaktadır. Arnheim mekânı iki başlıkta ele alır; birincil olarak mekânı sınırları belirli veya belirsiz olan cisimler ile dolmaya hazır alan olarak nitelendirirken, mekânı içindeki nesnelerden önde tutmaktadır. İkincil olarak, mekânı cisimlerin oluşturduğu mekân olarak nitelendirir ve fizik mekânı cisimlerin ölçülebilir uzaklıkları ve ilişkileri olarak tanımlar (Arnheim, 1977; Usta,1994).

Mekâna dair tanımlamalar arasında yer alan TDK'nin tanımına göre mekân: "Yer, bulunulan yer, ev, yurt ve uzay" anlamlarına gelmektedir. Mekânın anlamına dair yapılan tartışmalara bakacak olursak, günümüzde hala devam eden bu tanımlama tartışmalarının uzun yıllardır gündemde olduğunu görebiliriz. Mekân, hem fiziksel hem felsefi olarak birçok teorisyen tarafında ele alınmıştır. Bu teorisyenlerden birisi olan Norberg Schulz'a göre mekân, elemanların üç boyutlu organizasyonudur (Schulz, 1979). Kenti üreten çoklu mekân oluşumları, temelinde bir uzay parçasını sınırlandırmayı barındırdığı için, bu pratik sadece günümüzde değil endüstri ve sanayi öncesi toplumlarda da görülmektedir. Sanayi öncesi toplumlarda dini veya siyasi bir

otoriteyi merkeze alan mekân örgütlenmelerini görmek mümkündür. Bu mekân örgütlenmeleri, ilk mekân deneyimlerinin örnekleri olarak tanımlanabilmektedirler. Sanayi ve hatta teknolojik gelişmeler mekânın katmanlaşmasını, kümülatif bir şekilde mekân anlayışının değişmesini ve dönüşmesini beraberinde getirmiştir. Değişim ve dönüşüm sonrası mekân toplumsal, manevi ve somut anlamını yitirmeye başlamış ve seri üretimin nesnesi haline gelmiştir. Bu konu için Foucault, mekânın bir tarihinin olduğunu, bunun Orta Çağ'da hiyerarşik yerler bütünü olduğunu savunmaktadır. Zaman ve mekânın kesişmesinin göz ardı edilemeyeceğini ve kabaca Orta Çağ mekânı denilebilecek şeyin, yani bir yere yerleştirilmenin, mekânının hiyerarşi, karşıtlık ve kesişmeler bütünü olduğunu öne sürmektedir (Foucault, 2014).

Mekânın zamanla ilişkisinin yanı sıra kentsel tasarım literatüründe mekân, çoğunlukla fiziksel tip ve işlev ile karakterize edilmektedir. Sitte'nin (1889) derin ve geniş karelerinden Zucker'ın (1959) kapalı, baskın, nükleer, gruplandırılmış ve amorf karelerine, Krier (1979) kardeşlerin daha karmaşık kareler denemelerine kadar, morfolojik türleri karakterize etmek için uzun yıllar boyunca fiziksel terimlerle, çok sayıda girişimde bulunulmuştur. Ching'e göre mekân, içinde nesnelerin yer alıp olayların yaşandığı ve bunların göreceli konuma ve doğrultuya sahip olduğu üç boyutlu alan olarak tanımlanmaktadır (Ching, 2019). Modern düşüncede mekân tanımlanırken; sınırları algılanabilen, geometrik olarak hesaplanabilen mutlak bir mekân tasviri yapılmaktadır. Mekânın geometrik veya algısal durumunu ampirik ve rasyonalist olarak adlandıran Tschumi "Mimarlık ve Kopma" adlı çalışmasında mekân ve kullanımı etkileyen şeyin biçim ve toplumsal değerler arasındaki zıtlıklar ve bu zıtlıkların yansıması olduğundan bahsetmiştir (Tschumi, 2018). Mekânın somut bir organizasyondan ziyade soyut, algısal ve zihinsel bir yanı da vardır. Mekânda bir birey varsa ve bu birey tarafından mekân algılanıyor, deneyimleniyor, hissediliyorsa mekânın varlığından söz edebiliriz (Usta, 2020). Mekânın görsel algısının dışında tüm duyarlar ile hissedilmesi ile ilgili Pallasma'nın "Tenin Gözleri" (2010) kitabında, dokunmanın mekânın algılanması üzerinde bıraktığı etki oldukça açıklayıcı bir dil ile ifade edilmiştir. Kitapta tekil algılamadan ziyade çoğulcu ve bütüncül algılamının, mekânın algılanması için destekleyici olduğunu öne sürülmektedir. Ayrıca görme duyusunun yanında çoklu duyu kullanımının, mekânın algısallığını arttırdığı ifade edilmektedir (Pallasma, 2010). İhtiyaçları karşılamaya yönelik oluşturulan mekânsal organizasyonlar, dışarıdan bakma eyleminin ötesinde, onunla yaşamak ve var olmak

için oluşturulmuştur. Mekânsal yapılaşmaların tümü, duyular yoluyla deneyimlenmekte ve algılanmaktadır. Koku, ses, dokunma ve tatma duyularının mekânda karşılık bulması o mekânın algısal ve zihinsel boyutu ile hafızada yer almasına fırsat sunmaktadır.

Literatürde mekânın algılanmasına ilişkin yapılan ayrımlarda mekân objektif mekân ve sübjektif mekân olarak ikiye ayrılmaktadır. *Objektif mekân*, üç boyutu ile ölçülebilmekte ve bir gerçeklik olarak varlığı gözlemlenebilmekteyken, *sübjektif mekân* aynı anda ölçülemeyen boyutları ile varsayılabilen, duyularla kavranabilen ve soyut olarak varlığı yokluğu tahayyül edilebilen mekânlar olarak tanımlanmaktadır. Bu sınıflandırma ve tanımlara ek olarak modern hareketler ve teknolojik gelişmeler ile birlikte mekân; algılanan, tasarlanan ve yaşanan, doğal ve yapay, iç ve dış, gerçek ve sanal mekân olarak ele alınmaya başlanmıştır (Çizelge 2.1). Ayrıca çağdaş tasarım kuralları çerçevesinde olduğu düşünülen mekân olarak *çağdaş mekân*, biliş üzerine oluşan mekânı *temsili mekân*, duyu organları ile kavranan mekân olarak *sensori-motor mekân*, boyutlarla kavranan *matematiksel mekân*, boyutları verilen mekânın, kullanıcı biliş farklılıkları ve farklı bakış açıları ile farklı boyutlarda algılanan mekân olarak *olgusal mekân*, mekânı oluşturan mekân bileşenlerinin sabit olduğu algılanan mekân olarak *durağan mekân*, mekân bileşenlerinin hareketli olduğu algılanan mekân olarak *devingen mekân* tanımları mekâna ait tanımlar olarak literatürde yer almıştır.

Çizelge 2.1 : Mekâna ait tanımlar.

(Lefebvre,2014 ve anonim kaynaklardan yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Mekâna Ait Tanımlar	
Algılanan, Tasarlanan ve Yaşanılan Mekân	
Algılanan Mekân	Algılanan mekân kavramı, mekânsal pratikler ve deneyimler sonucu oluşan mekânlardır. Ölçülebilir, kolay anlaşılabilir, görece nesnel ve insanların günlük yaşam çevrelerini içeren somut mekânlardır.
Tasarlanan Mekân	Tasarlanan mekân, mekânın anlaşılan en baskın halidir ve mekânın düzenli bir özetini içermektedir. Mekânı bir sistem olarak gören kent plancılarının ilk olarak oluşturdukları operasyon biçimidir, diğer bir deyişle mekânın temsildir.
Yaşanılan Mekân	Görülen ve tasarlanan mekânın karışık bir kombinasyonudur. Kişinin günlük hayatındaki gerçek mekân deneyimini temsil eder. Doğrudan ilişkili görüntüler ve semboller yoluyla yaşanır. Doğrudan deneyimlenen sosyal mekândır.

Çizelge 2.1 (devam) : Mekâna ait tanımlar.

Doğal ve Yapay Mekân	
Doğal Mekân (Natural Space)	Doğal elemanların sınırlandırılması ve üç boyutlu organizasyonu ile oluşmuş mekân tanımıdır. Mekânı oluşturan bileşenler tasarlanmamıştır.
Yapay Mekân (Humanmade Space)	Mekânı oluşturan bileşenlerin tasarlanmış ve tasarımcı tarafından üretilmiş olduğu, üç boyutlu organizasyon sonucu oluşturulan mekândır.
İç ve Dış Mekân	
İç Mekân (Inner Space)	Özel ve yarı özel mekânları anlatmak için kullanılan bu kavram, kapalılık hissi uyandırır. Bina dış duvarlarının sınırladığı alanın içerisinde kalan mekândır.
Dış Mekân (Outer Space)	Kentsel ve toplumsal mekânı anlatmak için kullanılır ve açıklık hissi uyandırır. Yan yana oluşturulmuş binaların cephesini ele aldığımızda, bu cephelerin oluşturduğu yüzeyler, kaldırım, cadde ve gökyüzü ile bütünleştiklerinde dış mekânı oluştururlar.
Gerçek ve Sanal Mekân	
Gerçek Mekân (Real Space)	Gerçek mekân, insanın fiziksel olarak algılayabildiği, sınırlarını belirleyebildiği, fiziksel olarak içinde bulunduğu, yaşamını sürdürdüğü ve sonlandırdığı mekânı ifade etmektedir.
Sanal Mekân (Visual Space)	Sanal mekân, insanın fiziksel olarak içinde bulunmadığı halde, zihinsel olarak dâhil olduğu mekândır. Fiziksel dünyayı olduğu gibi kopyalayarak sanal ortama taşımak, fiziksel dünyadan esinlenerek, yeni bir mekân tasarlamak, fiziksel dünyadan tamamen bağımsız, kendi kuralları olan bir dünya yaratarak yeni tasarımlar oluşturmak.

Çizelgede yer alan mekân tanımlarına bakacak olursak, algılanan mekân kavramı tecrübeleri ve deneyimleri içinde barındırmaktadır. Hesaplanabilir, algılanabilir, somut ve günlük yaşamı destekleyen bir mekân olan tasarlanan mekân, mekânın zihinsel temsil biçimidir. Tasarlanan mekân, mimar ve şehir plancıların tasarım anlayışının temelini oluşturmasının yanı sıra soyut, zihinsel ve kuramsal bir sürecin ürünüdür. Yaşanılan mekân ise, algısal ve tasarlanan mekânın bir arada olma halidir. Günlük mekânsal deneyimlerimizi gerçekleştirdiğimiz, ilişki kurulan ve deneyimlenen sosyal mekândır.

Doğal ve yapay olarak ayrılan mekân tanımlarını incelediğimizde doğal mekân, doğal elemanların sınırlandırılması ve üç boyutlu organizasyonu ile oluşmuş mekânın tanımı olarak karşımıza çıkmaktadır. Doğal mekân, tasarlanmamış doğal elemanların bir araya gelişi ile oluşturulur. Yapay mekân ise, mekânı oluşturan bileşenlerin

tasarlanmış ve insan eli tarafından üretilmiş olduğu üç boyutlu organizasyon sonucu oluşturulan mekândır.

Mekânı iç ve dış mekân olarak ayıran mekân tanımlarına bakacak olursak iç mekân, bina dış duvarlarının sınırladığı alan içerisinde kalan, mahremiyetin sağlanmasına imkân tanıyan ve kapalılık hissini veren bir mekândır. Dış mekân ise, kentsel ve kamusal mekânı anlatmak için kullanılan ve şeffaflık hissi veren mekândır. Bina dış duvarları gökyüzü ve sokakların çevrelediği alan olarak nitelendirilmektedir.

Sanal ve gerçek mekân olarak ayrılan mekân tanımlarında ise gerçek mekân, insanın fiziksel olarak algılayabildiği, sınırlarını belirleyebildiği, fiziksel olarak içinde bulunduğu, yaşamını sürdürdüğü ve sonlandırdığı mekânı ifade etmektedir. Sanal mekân, insanın fiziksel olarak içinde bulunmadığı halde, zihinsel olarak dâhil olduğu mekândır. Fiziksel dünyayı olduğu gibi kopyalayarak sanal ortama taşımak, fiziksel dünyadan esinlenerek, yeni bir mekân tasarlamak, fiziksel dünyadan tamamen bağımsız, kendi kuralları olan bir dünya yaratarak yeni tasarımlar oluşturmak sanal mekânın özellikleridir. Bu tanımlamalar dışında da birçok mekân tanımı yapılmıştır. Hançerlioğlu'nun aktarımına göre Leibniz mekânı elemanların durumundan ziyade onların birbirleri ile kurdukları ilişki olarak nitelendirirken, Kant için bu durum, mekânın tamamen temsili ve insan zihnindeki üretimi olarak karşılık bulmaktadır (Hançerlioğlu, 1987). Prak'a göre ise mekân tıpkı Lefebvre gibi fiziksel, kavramsal ve davranışsal olarak kategorize edilmiştir (Prak, 1968). Schulz ise mekânı nesnel olma derecesine göre kategorize etmiştir. Bütüncül mekân, algısal mekân, var olunan mekân, bilişsel mekân ve soyut mekân Schulz'un mekân kategorizasyonlarıdır. Bütüncül yani pragmatik mekân, hareketi temel alan, insan ve fiziksel mobilitasını tanımlayan mekândır. Algısal mekân, duymasal yollarla algılanabilen ve deneyimlenebilen mekândır. Var olunan mekân, insanın sosyal ve fiziksel olarak var olduğu ve deneyimlediği mekândır. Bilişsel yani kognitif mekân, fiziksel olarak tüm mekânın algılandığı ve zihinde temsil haline geldiği mekândır. Soyut mekân ise zihinsel ilişkilerin kurduğu, mekânı anlamlandırmak için gereken sınırları şekillendiren mekândır (Schulz, 1972).

Tüm bu tanımlar ışığında, mekânı kategorize ederken, onu sınırlandıran öğelerin niteliklerine göre tanımlandığını görmekteyiz. Binaların dış duvarlarının birbirleri ile oluşturduğu mesafe ve konumlanma biçimleri arasındaki ilişki, kentsel mekân olarak tanımlanmaktadır (Hançerlioğlu, 1987). Yani bir diğer deyişle kentsel mekân, herkesin

içinde yer alabileceği, kent kullanıcılarına kenti deneyimleme fırsatları sunan alanlardır.

Kentsel mekân geleneksel kentlerde olduğu gibi, bir sivil açıklığın mekânı değil; artan hareketlilik, toplu tüketim ve kitlesel rekreasyon ile karakterize edilen bir orta sınıf kültürünün mekanıdır (Hajer ve Reijndorp, 2001). Krier'e göre ise bu bakışın tam aksine tüm dış mekânlar, estetik nitelikler göz ardı edilirse kentsel mekân olarak adlandırabilmektedir (Krier,1979).

Özet olarak kentsel mekân; kentsel yapıların dışında kalan, ilişkilerin kurulabildiği deneyimlere fırsat sunan, kentsel yapıların birbirleri arasındaki konumsal organizasyonu ile biçimlenen kentsel arazi parçası olarak tanımlanabilir. Kentsel mekân, bulunduğu konum, doğal çevre özellikleri, sosyal ilişkileri, tarihsel bir zamanı niteleyen önemi, zamanla sahip olduğu tarihsel birikimleri, kurduğu ve fırsat verdiği ilişkileri, imgesel boyutu, fonksiyonu, biçimsel özellikleri ve algısal nitelikleri ile bir bütünde tanımlanabilir.

Kentsel mekânların ayrımı yapılırken mülkiyet temelli bir yaklaşım da söz konusu olmaktadır. Mülkiyet temelli ayrım, özel ya da kamusal mekân olarak iki kentsel mekân karşımıza çıkmaktadır. Yapılaşma durumuna göre bu iki ayrım alt başlıklara ayrılabilir. Keskin iki uç olmaktan öte tampon bir ayrımsal bölgeye de sahip olan bu mekânlar arasında yarı özel, yarı kamusal olarak adlandırılan eşik mekânları da yer almaktadır (Çubuk ve diğ., 1978). Kent mekânını kamusal, yarı kamusal, yarı özel ve özel mekânlar olarak dört başlıkta inceleyen Bakan ve Konuk'a göre (1987), kamusal mekân tüm kent kullanıcıların içerisine dâhil olabildiği, özgürce eylemlerde bulunabildiği, kamuya ait sokaklar, caddeler, meydanlar ve ulaşım ağları gibi mekânlardır. Yarı kamusal veya yarı özel mekânlar ise mülkiyeti tamamen kamuya ait olmayan belli bir grup, vakıf veya kentli tarafından sahiplenilmiş ortak avlular, otopark alanları, ortak bahçeler gibi mekânlardır. Özel mekânlar ise mülkiyeti ve kullanımı belirli kişilere ait olan mekânlardır (Bakan ve Konuk,1987).

Kentsel mekâna dair yapılan sınıflandırmalar arasında, yapılaşma durumuna göre bir ayrım da bulunmaktadır. Yapılaşmış mekânların duvarları dışında kalan mekânlar kentsel dış mekân olarak adlandırılmaktadır (Çubuk ve diğ., 1978). Kentsel dış mekânı niteleyen özellikler ise toplumsal mekân niteliği taşıması, mülkiyetinin özel veya kamusal olabilmesi, kentsel olayların bir ilişki içinde olduğu, çoğunluğun yararına açık, özel yaşamın tersine toplu yaşamın etkinliklerinin gerçekleştiği; her yaş, cinsiyet ve etnik köken grubundan bireylerin yer aldığı bir mekân olmasıdır (Akı ve Erdönmez,

2005; Çubuk ve diğ, 1978; Küçükerbaş ve Özkan, 1999; Bakan ve Konuk, 1987).

Kentsel dış mekânlara dair genel özellikleri özetleyecek olursak:

- Yapılaşmış mekânların dış duvarları dışında kalan,
- Mülkiyeti özel, kamusal, yarı özel veya yarı kamusal nitelikte olabilen,
- Çoklu kentsel faaliyetlere imkân tanıyan,

Her kesimden bireyin kullanımını destekleyen mekânlardır (Bakan ve Konuk, 1987; Çubuk ve diğ, 1978; Küçükerbaş ve Özkan, 1999; Şekil 2.1)



Şekil 2.1 : Kentsel mekânlar ve nitelikleri. (Çubuk ve diğ, 1978 referans alınarak yazar tarafından üretilmiştir.)

Kentsel mekân mimarlık, planlama ve kentsel tasarım disiplinleri için önemli bir konu başlığı olmaktadır. Bu bağlamda çalışmalar yapan Carmona, kentsel mekânı kategorize ederken, konvansiyonel parametrelere ek olarak fonksiyonellik, kamusal olma durumu ve algısal parametreleri desteklemiştir. Ayrıca kentsel ilişkilerin ortaya konulmasında konvansiyonel yaklaşımlardan daha geniş perspektifte bir yaklaşım biçimi ortaya koymuştur (Carmona, 2010). Carmona kentsel mekân sınıflandırmalarında mekânları; pozitif mekânlar (*positive spaces*), negatif mekânlar (*negative spaces*), muğlak mekânlar (*ambiguous space*) ve özel mekânlar (*private spaces*) olarak dört ana başlıkta kategorize etmiştir. Bu kategorizasyona bakacak

olursak pozitif mekânlar (*positive spaces*) genellikle devlet mülkiyetinde olan, kamusal erişime açık, denetiminin devlet tarafından sağlandığı alanlardır. Doğal ve yarı doğal kentsel mekânlar (*natural/semi-natural spaces*), sivil mekânlar (*civic spaces*) ve kamusal açık mekânlar (*public open space*) “pozitif mekânlar” olarak nitelendirilmektedir. Hareket alanları (*movement space*), servis alanları (*service space*), artık alanlar (*left-over space*) ve tanımsız alanlar (*undefined space*) “Negatif mekânlar (*negative spaces*)” olarak nitelendirilmektedir. “Muğlak mekânlar (*ambiguous space*)” genel olarak kamuya açık fakat özel mülkiyetteki kamusal ve yarı kamusal alanlar, belirli bir grup için tasarlanmış belirli aktivitelere imkân sağlayan alanlar, aktarma ve toplu taşıma durak alanlarıdır. Muğlak mekânlar; aktarma alanları (*interchange space*), kamusal özel mülkiyetli açık alanlar (*public’private’ space*), göze çarpan alanlar (*conspicuous spaces*), özel mülkiyetli kapalı alanlar (*internalized ‘public’ space*), ticari alanlar (*retail spaces*), üçüncül alanlar (*third place spaces*), kamu mülkiyetli özel alanlar (*private ‘public’ space*), görünebilir özel alanlar (*visible private space*), ara yüz alanlar (*interface spaces*) ve belirli kullanıcı alanları (*user selecting spaces*) olarak nitelendirilmektedir. “Özel mekânlar (*private spaces*)” ise, özel açık alanlar (*private open space*), özel dış alanlar (*external private space*), özel iç alanlar (*internal private space*) olarak nitelendirilmektedir (Çizelge 2.2).

Çizelge 2.2 : Carmona’nın kentsel mekân sınıflandırması. (Carmona,2010 kaynağından yararlanılarak yazar tarafından düzenlenmiştir.)

Alan Türü	Ayırt Edici Özellikler	Örnekler
Pozitif Mekânlar (<i>Positive Spaces</i>)		
Doğal/ Yarı Doğal Kentsel Alan (<i>Natural/Semi-Natural Urban Space</i>)	Tipik olarak devlet mülkiyeti altındaki kentsel alanlardaki doğal ve yarı doğal özellikler	Nehirler, doğal özellikler, deniz kıyıları, kanallar
Sivil Alan (<i>Civic Space</i>)	Herkese açık ve erişilebilir olan ve çok çeşitli işlevlere hizmet eden geleneksel kentsel alan biçimleri.	Sokaklar, meydanlar, gezinti yerleri.
Kamusal Açık Alan (<i>Public Open Space</i>)	Yönetilen açık alan, genellikle yeşil ve kullanılabilir, geçici olarak kontrol edilse bile herkese açık	Parklar, bahçeler, ortak alanlar, kentsel ormanlar, mezarlıklar.
Negatif Mekânlar (<i>Negative Spaces</i>)		
Hareket Alanı (<i>Movement Space</i>)	Büyük ölçüde motorlu ulaşım için hareket ihtiyaçlarının hâkim olduğu alan.	Ana yollar, otoyollar, demiryolları, alt geçitler

Çizelge 2.2 (devam) : Carmona'nın kentsel mekân sınıflandırması.
(Carmona,2010 kaynağından yararlanılarak yazar tarafından düzenlenmiştir.)

Servis Alanı (Service Space)	Modern hizmet gereksinimlerinin hâkim olduğu alan.	Otoparklar, servis alanları
Artık Alan (Leftover Space)	Geliştirmeden sonra kalan, genellikle işlevsiz olarak tasarlanan alan.	SLOAP (planlandıktan sonra kalan alan), Modernist açık alan
Tanımsız Alan (Undefined Space)	Terk edilmiş veya yeniden gelişmeyi bekleyen gelişmemiş alan	Yeniden geliştirme alanı, terk edilmiş alan, geçici alan
Muğlak Mekânlar (Ambiguous Space)		
Aktarma Alanları (Interchange Space)	İster dâhili ister harici olsun, ulaşım durakları ve değiş tokuşları	Metrolar, otobüs kavşakları, tren istasyonları, otobüs/tramvay durakları
Kamusal Özel Mülkiyetli Açık Alanlar (Public 'private' space)	Görünüşte kamusal dış alan, aslında özel mülkiyete ait ve az ya da çok kontrol edilen	Özel mülkiyete ait 'sivil' alan, iş parkları, kilise alanları, dini tesis alanları
Göze Çarpan Alanlar (Conspicuous Spaces),	Yabancıları dikkat çekici ve potansiyel olarak istenmeyen hissettirmek için tasarlanmış kamusal alanlar	Çıkmazlar, kukla kapılı yerleşim bölgeleri
Kamusal Özel Mülkiyetli Kapalı Alanlar (Internalized 'Public' Space)	Resmi olarak kamusal ve harici kullanımlar, içselleştirilmiş ve çoğu zaman özelleştirilmiş alanlar	Alışveriş/eğlence merkezleri, içe dönük mega yapılar
Ticari Alanlar (Retail Spaces)	Özel mülkiyete ait ancak kamuya açık değiş tokuş alanları	Mağazalar, kapalı pazarlar, benzin istasyonları
Üçüncül Alanlar (Third Place Spaces)	Yarı halka açık toplantı ve sosyal yerler, halka açık ve özel	Kafeler, restoranlar, kütüphaneler, belediye binaları, dini Binalar
Kamu Mülkiyetli Özel Alanlar (Private 'Public' Space)	Kamuya ait, ancak işlevsel ve kullanıcı tarafından belirlenen alanlar	Kurumsal alanlar, toplu konutlar, üniversite Kampüsler
Görünebilir Özel Alanlar (Visible Private Space)	Fiziksel olarak özel, ancak görsel olarak kamusal alanlar	Ön bahçeler, hobi bahçeleri, kapılı avlular
Ara yüz Alanlar (Interface Spaces)	Kamusal ve özel alan arasında fiziksel olarak belirlenmiş ancak genel olarak erişilebilir ara yüzler	Sokak kafeleri, özel Kaldırım alanı
Belirli Kullanıcı Alanları (User Selecting Spaces)	Yaşa veya aktiviteye göre belirlenen (ve bazen kontrol edilen) seçilen gruplar için alanlar	Kaykay parkları, oyun alanları, spor sahaları/alanları/kursları
Özel Mekânlar (Private Spaces)		
Özel Açık Alan (Private Open Space)	Fiziksel olarak özel açık alan	Kentsel tarım kalıntıları, özel ormanlık alanlar
Özel Dış Alan (External Private Space)	Fiziksel olarak özel alanlar, araziler ve bahçeler	Özel bahçeler, özel spor kulüpleri, park sahaları
Özel Kapalı Mekân (Internal Private Space)	Özel veya iş alanı	Ofisler, konutlar vb.

Kentlerde doluluk-boşluğun ilişkisel organizasyonu, fiziki durumları olumlu etkilemekte, kentsel mekânın ve kentsel yaşamın kalitesinin artmasını sağlamaktadır. İlişkisel organizasyonda yaşanan aksaklıklar ise kentsel dış mekânda ekonomik, sosyal ve fiziksel bütünü oluşturan birimlerin parçalanarak atıl hale gelmesine ve bozulmasına sebep olmaktadır (Akı ve Erdönmez, 2005). Kentsel mekânların zamanla işlevini yitirmesi sonucu mekânların kayıp, muğlak ve atıl hale gelmesinin kavramsal karşılığı olan mekânlar negatif, muğlak ve kayıp mekân olarak adlandırılmaktadır. Carmona'nın çalışmasına göre mülkiyet durumunda oluşan karmaşa, kullanılmama ve işlevsizlik mekânların, negatif veya muğlak olarak adlandırılmasında önemli yer tutmaktadır. Negatif ve muğlak mekânlar, literatürde başka teorisyenler tarafından başka çalışmalarla karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmalardan birisi de tezin en önemli kaynaklarından olan Roger Trancik'in "Finding Lost Space" (Kayıp Mekân) çalışmasıdır. Çalışma ile Trancik, kent mekânının deneyimlenme sürecinde yaşanan değişimleri ve kentsel deneyimin yok oluş sürecine dair görüşlerini ortaya koymuştur.

2.2 Kentsel Mekânın Deneyimlenmesi

Kent, mekânsal boyutunun yanı sıra siyasi olguların, toplumsal yapının, ekonomik parametrelerin, ahlak ve etik üzerine tartışmaların yapıldığı bir düzlemdir. Mülkiyet, aidiyet, kent ve kentli hakkı, kentsel sermaye, kent kapitali ve kentin kullanımı üzerine yapılan tüm pratikler, kentsel deneyimin bir parçası niteliğindedir. Kentin deneyimlenmesi ise, fizik mekânın ötesinde bir pratiktir. Kentsel deneyimler, değişen dönüşen kentsel yapı ile birlikte şekillenmiş, zaman içerisinde dönüşüme uğramıştır. Orta Çağ kentleri, sanayi kentleri ve günümüz kent anlayışı üzerinde yaşanan fiziki, toplumsal ve sosyal dönüşümler, kentsel deneyimleri de değiştirmiştir (Gehl,1987). Bunun en anlamlı örneği, göçebe yapıya sahip bir toplumun, yerleşik hayata geçmesi ile kalıcı fiziki mekân üretme ve bunu bir deneyim haline getirme eylemi olmuştur.

İlişkilerin ve karşılaşmaların mekânı olan kent, sunduğu deneyimler ile kent içi sosyal yaşam pratiklerini ayrıştırıp, farklılaştırmaktadır (Harvey, 1996). Sosyal ve toplumsal alanda kentsel mekânlar, kent politikalarını ve ekonomik üretim-tüketim ilişkilerini farklılaştırmaktadır. Kentsel deneyimi sermaye, mekânsal düzlem, kentsel kültür, gündelik pratikler, sosyal adaletsizlik, sürdürülebilir kentsel üretim ve kentsel ekolojiden ayrı düşünmemek gerekmektedir (Yazar ve Önkol,2019). Kentsel üretim ve kentsel deneyim birbiri ile sarmal bir ilişki içindedir. Bu ilişki mekânsal ve sosyal

pratiklerin, devingen bir yapıda olmasını sağlamaktadır (Harvey, 1996). Mekânsal ve sosyal olarak devingen bu yapı üzerine yapılmış çalışmalar ve incelemeler bulunmaktadır.

Calvino (1990) “Görünmez Kentler” kitabında kenti, insanların kentsel mekânlarla kurduğu ilişkiler bütünü olarak tasvir etmektedir. Kenti deneyimleyenlerin yaptıkları eylemler, değişime ve dönüşüme uğrayabilir, bu durumun sonucu olarak kentsel mekânda çeşitlilik sağlanabilmektedir. Gehl’e göre kentsel mekânı çeşitlendiren üç ayrı deneyim biçimi bulunmaktadır. Bunlar zorunlu aktiviteler, zorunlu olmayan aktiviteler ve sosyal aktivitelerdir. Okula ve işe gitmek gibi aktiviteleri zorunlu, kişilerin istek ve arzularına bağlı aktiviteleri ise zorunlu olmayan bireyin tek başına sosyal bir mekânda yaptığı eylem bütünü olarak nitelendirmektedir (Gehl,1987) . Tüm bu aktiviteler kent mekânının deneyimlenmesini sağlamaktadır. Kentsel mekânda yapılan, bireysel ve toplu tüm deneyimler, kent mekânının biçimlenmesinde etkin rol oynamaktadır.

Lefebvre mekânsal deneyimi mekânsal pratik, mekânın temsiliyeti ve temsil mekânın varlığı üzerinden değerlendirmektedir (Lefebvre, 1991). Fiziki mekânın tasviri olan temsili mekân ve mekânın temsiliyeti olan boşluk, mekânsal pratik ile birleşerek bir bütünü tanımlarken, kendi içinde birbirini dönüştüren bir sistemi de oluşturmaktadır.

Yazar ve Önkol (2019), kent mekânının deneyimlenmesine dair yaptıkları çalışmada, kent deneyimini Antik Çağ’dan Orta Çağ’a kadar olan süreçte kent deneyimi, sanayi devriminin kent devrimi ve sanayileşme sonrası kent deneyimi olarak üç bölümde ele almıştır. Tarihsel bağlamda okumaları olan bu çalışmada, kentsel mekânın deneyimlenmesinin, mekânsal bir aidiyet doğurduğu fakat günümüzde kaybedilen aidiyet duygusunun kentleri, kentsel gelişim ve dönüşüm süreçlerinde oluşturulmuş alt kentler (MİA dışı alanlar) ve tüketim merkezleri arasında sıkıştırıldığı ileri sürülmektedir. Çalışmada, tarım devrimi ile birlikte insanın yer ile bağının kuvvetlendiği, kentsel ilişkilerin oluşmasına zemin hazırlandığı ifade edilmektedir. Sosyal değişimi beraberinde getiren bu yerleşik hayata geçiş pratiği, gelişen aletler ile birlikte, temel yerleşim alanlarının birleşerek büyümesini, bunun sonucunda da kentleşme ve yayılma eğiliminin oluşmasını sağlamıştır. Kentlerin oluşum ve büyümesi sonucu değişen ekonomik sermaye, kentlerin mimari yapısında ve kentsel deneyimlerde etkili rol oynamıştır. Sanayi devrimi ile birlikte, tüketim odağında

gelişen kentsel yapı ve deneyimler ortaya çıkmıştır, kentler birlikteliğin değil, tekilliğin mekânları halini almıştır.

Tüketim ve kapital ile değişen mülkiyet olgusu, kentlilere tüketim dışında özgürleşme fırsatı tanıyan mekânların, bulanıklaşarak kaybolmasına neden olmuştur. Emek odaklı kentsel alanlarda yaşanan yığılmalar, kırsaldaki yaşam standartlarının ve koşullarının zamanla kötüleşmesi ile sermayenin vadettikleri kent merkezlerinde yığılmalara sebep olmuştur (Gehl,1987). Merkeze olan baskı sonucu karşılanmaya çalışılan barınma ihtiyaçları, yeni kentsel mekân üretimlerine zemin oluşturmuştur. Böylece mekânsal üretim ve kent deneyimi ilişkisi kuvvetlenmeye başlamıştır (Harvey, 1996). Sanayileşme sürecinde merkezi yığılma, sanayi sonrası yaşanan dikey iş bölümü temelli sosyal yapı, mekânsalda da karşılık bulmaya başlamıştır. Kentsel mekânlarda fonksiyonel ayrımlara gidilmiştir. Kent hakkı ve kentsel deneyim üzerinde köklü bir değişikliğe neden olan bu dönemin sonunda, demiryollarının gelişmesi ekonomik dinamiklerin yeniden ele alınmasını sağlamıştır. Sermayenin kenti ele geçirmesi ile kentin değişen formunda terkedilmiş, müphem, mülkiyeti belirli olmayan mekânlar ortaya çıkmıştır (Harvey, 1996).

Sonuç olarak, kentlinin toplumsal ilişkisinin mekânsal yansıması, kent deneyimini oluşturmakta; kent ise tüm bu deneyimi içinde barındıran sosyolojik, ideolojik, kültürel, ekonomik ve tarihsel olguların bütünü olmaktadır. Kenti deneyimleme ve kente dâhil olma durumu, kentli olma ve kentsel ayrışma gibi durumları etkileyen en önemli unsurlardır. Kapital düzenin kentsel sisteme hâkim olması ile kent hakkı, kentsel sosyal adalet, eşitlik ve özgürlük sorunsalları, kentsel ve mekânsal ayrışma sorunlarını beraberinde getirmiştir (Yazar ve Önkal, 2019). Bu ayrışmalar, kentsel ve mekânsal olarak deneyimin azaldığı, kent ile bağı kesilmiş, yitik kalmış mekânların hızla artmasına ve kent mekânlarının kaybolmasına sebep olmuştur.

2.3 Kentsel Kayıp Mekân

Çağdaş şehirler, küresel ısınma, iklim değişikliği ve enerji kıtlığı gibi çevresel zorluklarla karşı karşıyadır. Kentsel alanlar mevcut çevresel krizin hem nedenleri hem de çözümleri haline gelmektedir. Geleceğin kentleri de sınırlı kentsel alan ve kaynaklarla uğraşmak, yer duygusunun korunmasını veya muhafazasını üstlenmek ve mevcut kentsel çevreyi sürekli iyileştirmek zorunda kalmaktadır. Bu bağlamda kentlerde dolu-boş ilişkisi kurmak oldukça önemlidir. Kurulan güçlü ilişkiler,

kentlerde yaşam kalitesini artırıcı bir unsur olmasının yanında, kentsel mekân yaşantısını ve çeşitliliğini de desteklemektedir. Kente yapılan kontrol dışı yoğun göçler sonucu kentlileri bir araya getiren buluşma, karşılaşma ve etkileşim mekânı olan kentsel kamusal mekânlar baskı altına girmiş ve bu alanlardaki kamusalılıkta azalmaya meydana gelmeye başlamıştır (Mitchell, 2020). Politika ve planlama sistemine ilişkin, değişen ekonomik, sosyal ve işlevsel boyut gibi çeşitli nedenlerle dağınık kentsel boşluklar oluşmuştur. Kent merkezlerindeki yükselen arsa değerleri karşısında, değerli araziler üzerinde bulunan, büyüklük, şekil ve nitelik olarak değişen, dağınık, kullanılmayan kentsel mekânlar artmaya başlamıştır. Kent bir yatırım aracı olarak görülmeye ve kamu yararı göz ardı edilmeye başlanmıştır. Birsell'e göre bu durum, kendi özel alanına çekilen toplum sonucu olarak, ortak kullanım alanı ve buluşma noktası olan kentsel kamusal alanların parçalanmasına sebep olmuştur (Birsell, 2009).

Lefebvre "Mekân, Zaman ve Gündelik Hayat" kitabında zaman ve mekân arasındaki ilişkiyi sermayenin ritmi ile açıklamıştır. Lefebvre'ye göre modern kapitalizmde sermayenin ritmi, üretim ve yıkım çatışmasını içermekte, bu çatışmadaki yıkıcılık da zirve noktasına yaklaşmaktadır (Lefebvre, 2017). Öte yandan sanayi devrimi sonucu değişen kent dokusu ile birlikte kent merkezlerinde yeterince kullanılmayan boş araziler ortaya çıkmıştır (Accordino ve Johnson, 2005). Otaner ve Keskin bu alanlara ek olarak kent içinde işlevsiz kalan demiryolu vb. ulaşım tesislerinin de atıllaştığını ifade etmektedir (Otaner ve Keskin, 2005).

Atıllaşan bu alanları tanımlamak için literatüre ilk olarak 1951 yılında "*space leftover*" (artakalan mekân) kavramı ile giren kentsel kayıp mekânlar; kentin belirsiz alanları olarak tanınan, işlevsiz veya işlevine uygun kullanılmayan, geçici veya kalıcı kullanımları barındırmayan alanlar olarak karşılık bulmaktadır. Kentsel kayıp mekânların atıl, boş, tanımsız, müphem, arada, artık gibi olumsuz söylemlerle tanımlanması, kent için çözülmesi gereken önemli bir sorunu betimlemektedir. Kent için işlevsiz, güvensiz ve deneyimlere fırsat sunamayan olarak nitelendirilen bu alanlar, müdahale edilecek kentsel alanlar içerisinde birer fırsat alanları olarak görülmelidir.

Kentsel kayıp mekânların hepsi farklı nitelikte olup, farklı sebeplerden dolayı işlevsiz ve atıl hale gelebilmektedir. Sahip oldukları potansiyeller de bu bağlamda değişiklikler göstermektedir. Kent için önemli özellik ve fırsatları barındıran terk edilmiş sanayi alanlarını, otopark alanlarını, kullanılmayan arka bahçeleri, eşik mekânı niteliği

taşıyabilecek ara mekânları, atıl alan olarak nitelendirmek potansiyelinin göz ardı edilmesine sebep olmaktadır. Hızlı Erkilic'e göre ara sokakları, otoyolları, otopark alanlarını, parkları, terkedilmiş sanayi ve endüstri bölgelerini, yapı ömrünü tamamlamış veya terkedilmiş binaların hepsini atıl alan başlığı altında toplamak, birbirinden farklı nitelikte olan bu mekânların potansiyellerinin gözden kaçmasına sebebiyet verebilmektedir (Hızlı Erkilic, 2019).

Bu bağlamda Roger Trancik, “*Finding Lost Space*” (Kayıp Mekân) adlı çalışmasıyla çevreye olumlu katkı sağlamayan, kötü tanımlanmış, ölçülebilir sınırları olmayan ve kentsel öğeleri tutarlı bir şekilde birbirine bağlayamayan, istenmeyen kentsel alan üzerine sorgulamalar yapmıştır (Trancik, 1986). Trancik'e göre, geleneksel kentsel mekânın doğasının incelenmesi yoluyla, yapının birkaç temel ilkesi ortaya çıkar. Modern kentlerin çoğunda bunlar kaybolmuş, bu da “*anti-uzay*” veya “*kayıp mekân*” olarak adlandırılan şeyle sonuçlanmıştır. Kayıp mekânlar, bir süreç sonucu karşımıza çıkar, mekânlar aniden ve sebepsiz bir şekilde atıllaşmaz, bu atıllaşmayı tetikleyici unsurlar ve zamansal dönüşümler mevcuttur.

2.3.1 Kentsel kayıp mekânın oluşma nedeni ve süreci

Kentler zamanla gelişen dönüşen kümülatif bir sürecin ürünüdür. Kent, içinde barındırdığı yapı stokunun yanı sıra fırsat verdiği ilişkiler ve bu ilişkilerin zamansal devinimi ile bir bütündür. Bu bağlamda kentlerin doluluk-boşluk dengesi içerisinde gelişim göstermesi gerekmektedir. Kentlerin karmaşık ve dönüşüme açık yapısı, bazen mekânsal kalitenin yükseltilmesine bazen de kentsel mekânda yıkıcı etkiler oluşturulmasına sebep olmaktadır. Kentin gelişimi açısından bize fikir veren doluluk-boşluk ilişkileri içerisinde yer alan boşluklar, kamusalılığı oluşturan ve kent yaşamını zenginleştiren en önemli bileşenlerdir. Akaslan'a (2006) göre, kentsel mekân bir boşluk olarak tanımlandığında, ancak içerisinde yer alan yaşantı ile var olabilir. Hızlı değişim ve dönüşüme adapte olamayan kentsel mekândaki yaşam da, çeşitli sebeplerle sekteye uğrar, kentsel mekân kent ve toplum içerisinde etkinliğini yitirerek boş ve kayıp hale gelir.

Roger Trancik kayıp mekânları, yeniden tasarlanmaya ihtiyaç duyan, istenmeyen kentsel alanlar olarak tanımlar. Çevreye veya kullanıcılara hiçbir olumlu katkı sağlamayan, anti mekânlar olan kayıp mekânlar Trancik'e göre kötü

tanımlanmışlardır, ölçülebilir sınırları yoktur ve öğeleri tutarlı bir şekilde birbirine bağlayamazlar (Trancik,1986).

Lee ve diğ, (2015) ise kentsel kayıp mekânların tanımlanabilmesi için; bulunduğu bölgesel çevrenin, mekânın şekil ve ölçeğinin, mekân oluşumunun arka planının ve mülkiyet durumu gibi birçok ölçütün ve faktörün dikkate alınması gerektiğini vurgulamaktadır.

Kentsel mekânların atılma süreçlerini incelediğimizde Trancik “Finding Lost Space” kitabında bu süreçleri;

- Modernizm sonucu oluşan gelişmeler,
- Kentlerin parçalanması ve bölgelelere ayrılması çalışmaları,
- Özelleştirilen kamusal alanların varlığı,
- Kent merkezlerinde sermaye sonucu arazi değerlerinde ve kullanım biçimlerinde yaşanan değişimler,
- Endüstriyel, askeri veya aktarma alanlarının terk edilmesi,
- Otomobil bağımlılığı sonucu kentlerde ulaşım yüklenen anlamın artması olarak tanımlamıştır (Trancik,1986).

Modernizm sonucu oluşan gelişmeler çerçevesinden incelendiğinde, modernizm endüstri gelişmeleri sonucu dönüşen kent dokusuna ve ihtiyaçlarına karşı ortaya çıkmıştır. Modernist bakış açısı ile sanayi sorunlarına çözüm getirildiği düşünülmüş, fakat mekân organizasyonu eksik, parçacıl kentsel mekânların oluşmasına sebep olmuştur. Modernist planlama anlayışı sonucu fonksiyonel bölgelemeler, ulaşım planlamasına yönelik müdahaleler sonucu ise otomobil bağımlılığı meydana gelmiştir. Kentsel mekânla olan ilişkiyi azaltan bu yaklaşım, yeşil alanları ve kentsel ilişkileri, kent için ikincil konu başlığı haline getirmiştir.

Kent merkezlerinde sermaye sonucu arazi değerlerinde ve kullanım biçimlerinde yaşanan değişimleri incelediğimizde ise, kent merkezinde artan baskı sonucu taşınan endüstri ve sanayi alanları, işlevsiz kalmış ulaşım hatları, terkedilmiş ticaret ve konut alanları ve askeri alanlar merkezlerde boşluklara sebep olmaktadır. Kentlerin parçalanması ve bölgelemesi, yanlış kentsel dönüşüm projesi uygulamaları ve homojen olmayan kentsel işlev dağılımları sosyal çeşitlilik yaratmadığı için, kentte

öküntü alanları oluşturmaktadır. Trancik’e göre bu bölgeler arasında kalan mekânlar kentsel dokuda ilk kayıp verilen alanlar olarak karışımıza çıkmaktadır (Trancik, 1986).

Mülkiyet durumu üzerinden incelendiğinde, kentlerin mülkiyet tabanında değerdendirilmesi sahiplik ve kentsel hafızayı besleyen bir değerdendirme biçimi olarak görölmektedir (Hoppe, 2022). Marksist yaklaşım sahip olma durumunu “ortak ve özel mülkiyet” olarak iki başlıkta incelenmiştir. Kolektif ve kümülatif bir mülkiyeti tanımlayan ortak mülkiyet, ortak şartları benimseyen ve toplumdan her kesimin ürettiğı, yaşadığı bir alan mülkiyetini yani kamusal alan mülkiyetini tanımlar. Bu ortak mülkiyet kavramı kapitalin gelişmesi ve egemen olması durumuyla özel mülkiyete dönüşmüş ve bu mülkiyet biçiminde olan alanlar kişi özelinde şartları benimseyen, tekil ve kamusal olmayan alanlar haline gelmiştir. Özelleşen ortak mülkiyetler, kent dokusundan ve yaşantısından bağımsız, insan ölçeğinden uzak, ikonik olma çabası taşıyan tasarımlarla şekillenmiştir. Bu durumun sonucu olarak kent mekânlarında ayrışmalar meydana gelmiştir (Marx ve Engels, 1888).

Özbek’in (2012) aktarımına göre Peter Gabrijeleic, kayıp mekânların kentin büyüme aksları ve ulaşım altyapısının mülkiyetle bağlantısındaki başarısızlıklar sonucu oluştuğunu öne sürmektedir. Trancik’e göre (1986), çeşitli nedenlerle aktif kullanımı olmayan ulaşım araçları hatları ve istasyonları kentlerin merkezlerinde önemli kayıp mekânların oluşmasına sebebiyet vermektedir. Kullanılmayan raylar, kıyı bandında yer alan kentten kopuk işgaliye sorunsallarının varlığı, bahsi geçen mekânların yeniden kente kazandırılması gerekliliğini göz önüne sermektedir.

Otomobil bağımlılığı sonucu kentlerde ulaşımaya yüklenen anlamın artması, teknolojik gelişmelerle birlikte birbirine bağlanan otoyollar, ulaşım temel alınarak uygulanan modernist planlama pratiğı, kentte insan ölçeğinin yok olmasına ve kentsel ayrışmanın hızlanmasına sebep olmaktadır. Miller’in (1970) yayaları, taşıt trafiğinin akışına en önemli engel olarak görmesi taşıt odaklı kent yaşamını gözler önüne seren önemli ifadelerden biridir. Araç odaklı yapılan ulaşım projeleri soncunda kentlerde kent kullanıcıların yerlerinde değışmeler mahalle ölçeğinde zayıflayan ilişkiler ve yollarla çevrilmiş izole alanlar oluşmaya başlamıştır (Trancik,1986).

Kayıp mekân üzerinden yapılan çalışmaları incelediğimizde, kayıp mekânların birçok farklı şekilde tanımlanması, bir sınıflandırma ihtiyacını da beraberinde getirmiştir.

Konuyla ilgili çalışmalar gerçekleştiren teorisyenler, kentsel kayıp mekâna ait tanımlarını, kendi sınıflandırma özelliklerini ortaya koyarak üretmişlerdir.

2.3.2 Kentsel kayıp mekân tipolojileri

Kayıp mekânlar tarih boyunca farklı isimler almıştır ancak ölçek, mekânsal kalite ve kullanılabilirlik günümüzde, kayıp mekânları tanımlamak için temel parametreler olmaya devam etmektedir. Literatürde, genellikle değişen ölçeklerde kayıp mekânlar tanımlandığı fakat gelecekte yapılacak kayıp mekâna dair olası çözüm pratiklerini ele alan ve test eden çalışmaların oldukça az olduğu tespit edilmiştir. Buna karşın birçok teorisyen tarafından, kentsel kayıp mekânın niteliklerini belirtmek ve özelliklerini ortaya koymak için çalışmalar yapılmıştır (Çizelge 2.3).

Çizelge 2.3 : Kentsel kayıp mekân teorileri ve sınıflandırma özellikleri.

(Kentsel Kayıp Mekân Tanımları (Northam 1971, Burrow 1978, Rivlin ve Windsor,1986; Winterbottom,2000; Alanyalı,2003; Villagomez 2010; Khalil ve Eissa,2013; Çelik, Doğrusoy ve Zengel,2015; Aydınli,2017, Erkilic ve Ciravoğlu,2019 çalışmalarından yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Kavram	Teorisyen/ Yılı	Sınıflandırma Özellikleri
Boş Arazi (Vacand Land)	Ray Northam (1971)	- Artık arazi parçaları - İnşa edilemez araziler - Kurumsal rezerv arazileri - Spekülasyona bağlı araziler, Kurumsal yedek arazilerdir
Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land)	John Burrow (1978)	- Fiziksel olarak sahihsiz/terkedilmiş ve kusurlu/bozulmuş görünen alanlar (önceki kullanımı: Maden çıkarma ve kamu hizmet kurumları ulaşım gibi), - Fiziksel olarak yıkım alanı gibi görünen alanlar (önceki kullanımı: Konut veya sanayi), - Fiziksel olarak ihmal edilmiş görünen boş araziler (tarım veya bayır, bataklık gibi önceki kullanımı olmayan alanlar)
Ölü Alanlar (Dead Space)	Coleman (1982)	- Boş bırakılmış alanlar, kabaca bitki örtüsüne sahip terkedilmiş alanlar, - Terkedilmiş yapılar - Malzeme dökümleri ve gerçek ya da sözde inşaat alanları gibi çeşitli geçici kullanımların olduğu alanlar.
Kayıp Alanlar (Lost Space)	Trancik (1986)	Atıl alanlar çevrelerine ve kullanıcılara hiçbir olumlu katkı sağlamayan, kötü tanımlanmış, herhangi bir şekle sahip olmayan ve yeniden tasarlanmaya ihtiyacı olan, istenilmeyen kentsel alanlardır.
Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS)	Greenberg, Popper ve West (1990)	- Bazıları terkedilmiş yapılara sahip olan ve bazılarında yalnızca boş olan farklı şekil ve boyutlarda rastgele dağılmış kullanılmayan alanlardır. - Bu alanlar daha önce sanayi ya da ticari kullanımlar, artık kullanılmayan tek veya çok amaçlı yapılar ya da bu kullanımlara yakınlığı tarafından üretken şekilde kullanılmayan zarar görmüş alanlardır.

Çizelge 2.3 (devam) : Kentsel kayıp mekân teorileri ve sınıflandırma özellikleri.

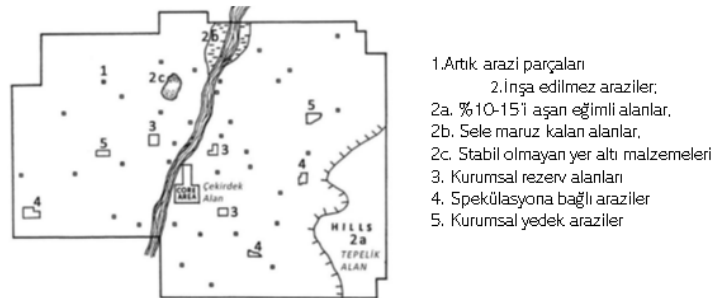
Sahipsiz, Terkedilmiş Alanlar (<i>Derelict Land</i>)	Kivell (1993)	○ Bazıları terkedilmiş yapılara sahip olan ve bazıları da yalnızca boş olan farklı şekil ve boyutlarda rastgele dağılmış kullanılmayan alanlardır. ○ Bu alanlar daha önce sanayi ya da ticari kullanımlar, artık kullanılmayan tek veya çok amaçlı yapılar ya da bu kullanımlara yakınlığı tarafından üretken şekilde kullanılmayan zarar görmüş alanlardır.
Artık Alan (<i>Residual Space</i>)	Daniel Winterbottom (2000)	○ Yok mekân (nonspace) genel olarak hareket güzergahlarına yakın alanlar, artık mekân (leftover) programlanmamış alanlar, çift kullanımlı (dual-use) mekân, belli dönemlerde geçici sürekliliğine artık alanlar.
Artık Alan (<i>Leftover Space</i>)	Ela Alanyalı Aral (2003)	○ İnşa edilemez alan, bataklık dik eğimli yerler ○ Terk edilmiş bölgeler; terk edilmiş endüstri bölgeleri, demir yolu istasyonları, tersaneler ○ Boş arsalar mülkiyet problemleri, yeniden inşa sürecinde ertelemeler sebebiyle boş parseller ○ Ara mekânlar, binaların ön arka ve yanlarındaki mekânlar ○ Yan mekanlar (sub-spaces) sirkülasyon arterlerinin yanı, altı, üstü, arasında kalan yaya araç yolu altgeçitler vb. ○ İhmal edilen kamusal park ve meydanlar, Tümüls, Frig dönemi yapay mezarlık içeren tepeler
Boş Alanlar (<i>Vacant Land</i>)	Bowman ve Pagano (2004)	○ Fiziksel özellikler, ekonomi ya da hükümet eylemleri gibi sebeplerden dolayı terkedilmiş yapılar, yıkılmış binalara sahip alanlar ○ Çevresel tarım alanları, kirlenmiş alanlar ve yeşil alanlardan oluşan alanları kapsamaktadır.
Atıl Peyzajlar (<i>Drosscape</i>)	Berger (2006)	○ Yatay şekilde gelişen kentlerde eski kent merkezlerinde endüstrisizleşme ile ortaya çıkan artık peyzajların tüm dünya da yeniden kullanılması için bir tasarım pedagojisidir.
Artık Alan (<i>Residual Space</i>)	Erick Villagomez (2010)	○ Yıkım sonrası oluşan ara mekânlar (spaces between) ○ Yeterince kullanılmayan çatılar (rooftops) ○ Kent sistemlerinin kesiştiği arazi parçaları ○ Yapı çevrelerinde geniş, boş mekânlar (void spaces) ○ Eski kentsel dokuda yeni yerleşmelerin oluşturduğu ara bölgeler (spaces around) ○ İhtiyaç fazlası altyapı (redundant infrastructure) büyük altyapı (büyük otoban yollar) (oversized infrastructure) ○ Yapı altı- ulaşım hattı altı mekânlar (spaces below).

Çizelge 2.3 (devam) : Kentsel kayıp mekân teorileri ve sınıflandırma özellikleri.

Artık Alan (Residual Space)	Marwa Hassan Khalil ve Doha Mohamed Eissa (2013)	○ Yetersiz düzeyde tasarlanan, kullanıcı ihtiyaçlarını karşılamayan açık kamusal alanlar; terk edilmiş park ve bahçeler, ○ Enformel alanlardaki rastgele büyümelerle ve eski yapıların yıkımıyla oluşan alanlar ○ Köprü ve otoyolların alt-üst-yanlarında oluşan mekânlar; refüjler, köprü altı mekanları
Atıl Kentsel Boşluklar	Merve Çelik, İlknur Türkseven Doğrusoy, Rengin Zengel (2015)	○ Yeni yerleşim ve dönüşüm alanları sonucu oluşan atıl alanlar, Ulaşım ağı problemlerinin yarattığı atıl alanlar ○ Rant kaygısı ve yıkımlar sebebiyle oluşan atıl alanlar ○ İşlevsel eskime nedeniyle oluşan atıl alanlar ○ Plan değişiklikleri nedeniyle oluşan atıl alanlar
Terkedilmiş Endüstri Alanları (Brownfield)	EPA (2017)	○ Tehlikeli, kirlетici ya da atık bir maddenin varlığı tarafından kirlетilen alanların terkedildikten sonra onarılarak ve temizlenerek yeniden geliştirilen veya yeniden kullanılan alanlardır.

Bu çalışmalarının terminolojik gelişimlerini inceleyecek olursak, Northam tarafından 1971 yılında yapılan çalışma sonucu kayıp mekânlar “boş arazi (*vacand land*)” olarak tanımlanmıştır.

Northam (1971), Amerika kentleri özelinde yaptığı çalışmada artık arazi parçalarını, inşa edilemez arazileri, kurumsal rezerv alanlarını, spekülasyona bağlı arazileri özellikle *arazi kullanım modelleri, emlak piyasası ve fiziksel etmenler* gibi çeşitli kentsel durumlardan etkilenmeleri, *kamu veya özel mülke ait olması durumundan* ötürü *mülkiyet* ve *gelişebilirlik* olarak iki belirgin faktör üzerinden ele almıştır. Bu faktörler altında Northam boş arazileri boyut, biçim, konum ve mülkiyet durumları üzerinden irdelemiştir (Erkılıç ve Ciravoğlu, 2009).



Şekil 2.2: Northam’ın Amerika kentlerine dair boş arazi sınıflandırması (Northam, 1971).

Burrow (1978), İngiltere kenti için yaptığı çalışmada Northam'ın parametrelerinin yanı sıra fiziksel görünümü öne çıkaran bir sınıflandırma ortaya koymuştur. Fiziksel görünüm açısından terkedilmiş, tahribata uğramış alanlarının eski kullanımlarına göre birbirinden ayırmıştır. Coleman (1982) yapmış olduğu çalışmada boş bırakılmış, mülkiyetinin kime ait olduğu bilinmeyen, terkedilmiş yapılar ve kullanılmayan alanları özgür fırsatlar sunan sahihsiz mekânlar olarak nitelendirmektedir.

Trancik'e (1986) göre kayıp mekân, kentteki yaya yürüyüş yollarının akışından uzakta olması nedeniyle kullanılmayan, binaların çevresinde yapılandırılmamış bir peyzaja ve fazlalığa sahip bir mekândır. Başka bir deyişle, bir mekânın kullanımı bir yana, bakım ve muhafazasından sorumlu kişilerin bulunmaması nedeniyle mekân kaybı meydana gelmektedir. Genel olarak kayıp mekân, kullanıcılara ve çevreye olumlu katkı sağlamayan, meydana gelen mekân israfına yeniden tasarım gerektiren, işlevi olmayan ve kullanılmayan kentsel bir alandır.

Rivlin ve Windsor, bulunan mekânların niteliklerini fiziksel ve işlevsel olmak üzere iki ana kategoride sınıflandırmıştır. İşlevsel nitelikler, mekânın kullanımı, mekânın kullanıcıları ve mekânı kullanma zamanıdır (Rivlin ve Windsor, 1986). Brooklyn ve Manhattan üzerine yapılan çalışmada büyük kamu binalarının önündeki merdivenleri, birini beklerken oyalanılan, vakit geçirilen yerleri, kilise önünü, hastane binası önünü heykellerin yanlarını, ilkokul binasının oyun alanında kurulan hafta sonu pazarını “bulunan yer (*found space*)” olarak tanımlamışlardır.

Greenberg, Popper ve West'in (1990), “Geçici olarak terk edilmiş alanları (*TOADS*)” dağınık, rastgele kullanılmayan, değişen boyut ve şekillerde arazi parselleridir. Bazıları terk edilmiş yapılara sahiptir, diğerleri sadece boş arsalardır. TOADS, terk edilmiş depoları ve fabrika tesislerini, evleri ve büyük konut projelerini, oyun alanlarını, demir yolu ve kanal hatlarını, madenleri, çöplükleri ve fazla büyümüş, gelişmemiş arazileri içerir. Artık üretken değildirler veya hiç kullanmıyorlardır. Genellikle önceki endüstriyel veya ticari kullanımdan, artık kullanılmayan tek veya çok aileli konutlardan veya bu tür kullanımlara yakınlıktan zarar görmüşlerdir. TOADS kentsel geliştiriciler için kısa vadeli çözümlerde genellikle cazip değildirler.

Kivell'e göre 1920'lerin ve 1930'ların ekonomik olarak bunalımlı yıllarında Avrupa ve Kuzey Amerika'nın birçok eski sanayi bölgesinde sahihsiz terkedilmiş alanlar yaşamın bariz bir gerçeği haline gelmiştir. Ancak bu durum İkinci Dünya Savaşı sonrasına

kadar coğrafyacıların ve planlamacıların dikkatini çekmemiştir. Coğrafyacıların dikkati, yeni madencilik ve endüstriyel teknolojilerin gelişimi, endüstriyel yeniden yapılanma süreci ve kapsamlı bir planlama sisteminin kurulması sorunu, savaş sonrası siyasi gündeme yerleştirdi. Sanayi alanlarının ve önceden kullanılan alanların sahipsiz kalması sonucu bu alanların oluştuğunu dile getirmiştir. (Kivell, 1993)

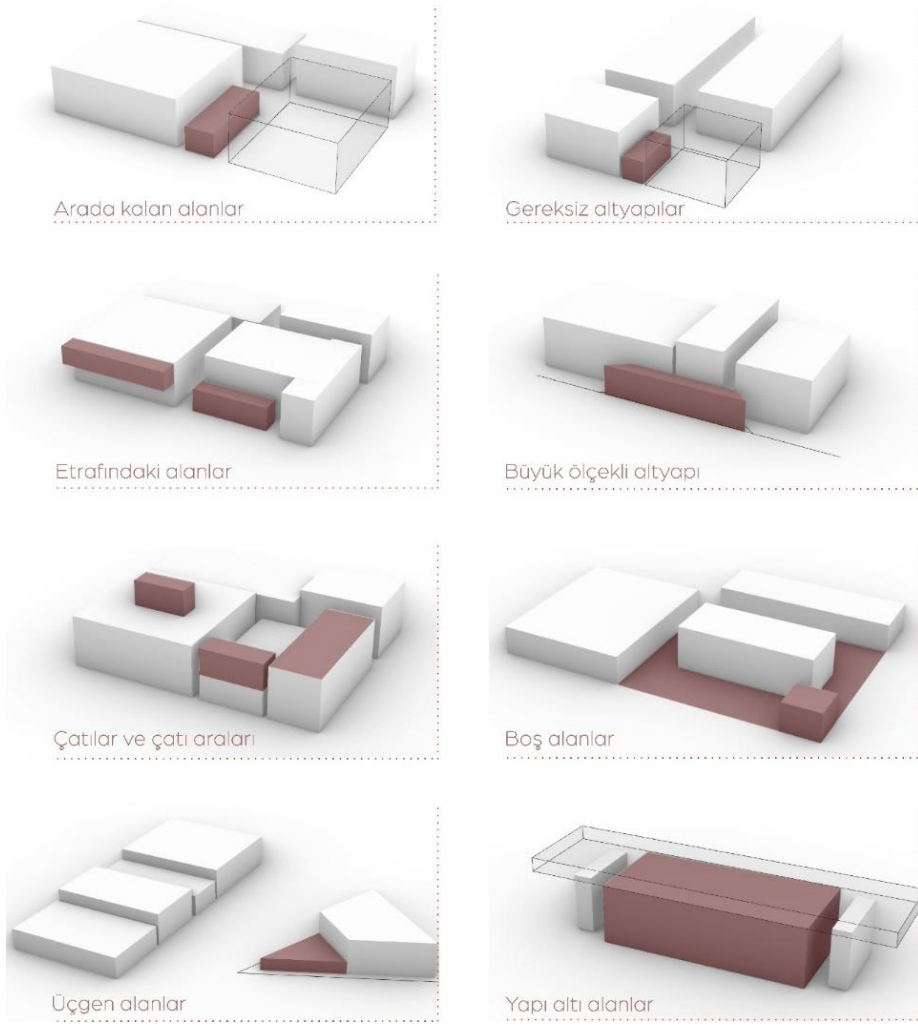
Winterbottom Seattle’ için yaptığı çalışmada artık mekânları belirlemiş ve bu alanların rekreasyonel faaliyetlere, ruhsal yenilenme ve gıda yetiştirme alanları için birer fırsat niteliği taşıdığını vurgulamıştır (Winterbottom, 2000). Yapılan bu çalışmanın önemli bir özelliği de kent paydaşlarının süreç içindeki katılımcılığı ile ilgili de bilgi vermesidir.

Alanyalı Aral, “Artık Mekân (*Leftover Space*)”olarak adlandırdığı bu mekânları çalışmasında fiziksel ve işlevsel niteliklerine göre kategorize etmiştir. Fiziksel nitelikleri “sınırlarının ötesinde” ve “sınırları dâhilinde” olmak üzere iki düzeyde sınıflandırırken, işlevsel nitelikler “geçmiş faaliyetler” ve “şimdiki faaliyetler” olarak sınıflandırılmıştır (Alanyalı Aral,2003).

Kayıp mekânların her biri farklı nitelikte ve farklı potansiyellerde oldukları için Villagomez (2013) “Claiming residual spaces in the heterogeneous city” adlı çalışmasında kayıp mekânları sekiz tipoloji olarak ele almıştır. Bunlar Arada Kalan Alanlar (*Spaces Between*), Etrafindaki Alanlar (*Spaces Around*), Çatılar (*Rooftops*), Üçgen Alanlar (*Wedges*), Gereksiz Altyapılar (*Redundant Infrastructure*), Büyük Altyapılar (*Oversized Infrastructure*), Boş Alanlar (*Void Spaces*) ve Yapı Altı Alanlar (*Spaces Below*) olarak isimlendirilmiştir (Şekil 2.3).

Bowman ve Pagano yaptıkları çalışmada akıllı büyüme sorunları üzerinde çalışanlar için, kentsel boş arazilerin ve terk edilmiş yapıların stratejik olarak yeniden kullanımı, daha fazla yoğunluğu teşvik etmek ve banliyö yeşil alanlarını geliştirmeye yönelik baskıyı azaltmak için önemli bir fırsatı temsil edebileceğini dile getirmiştir.

Uzun zamandır “Boş Alan (*Vacant Land*)” olarak adlandırdıkları nitelikteki arazileri değerlendiren kapsamlı, sistematik bir çalışma olmadığı için ABD şehirlerinde ne kadar kentsel boş arazi veya kaç tane terk edilmiş yapının bulunduğu konusunun hala belirsizliğini koruduğunu vurgulamıştır. Yaptıkları çalışma ile bu sorun üzerine çözüm aramışlardır (Bowman ve Pagano, 2014).



Şekil 2.3 : Kentsel kayıp mekân tipolojileri. (Villagomez, 2013 kaynağı referans alınarak yazar tarafından üretilmiştir.)

Azhar ve Gjerde (2016), bu konu özelinde kentsel artık mekânları kullanım potansiyeline sahip olanları altı türe ayırmıştır. Bunlar iki veya üç tarafı binalarla çevrili alan, bir binanın önünde yer alan, bir binanın arkasında yer alan, bir binanın altı ve bir çatı katıdır. Bu alanların, bitişik nesneler arasında yer aldığı ve genellikle şehrin fiziksel ve sosyal dokusu için sorunlu hale geldiği ifade ettikleri çalışmada bu alanların dönüşüm fırsatlarını incelemiştir.

2.3.3 Kentsel kayıp mekânlarda fırsat ve tehditler

Yıllar boyunca mimarlar, kentsel tasarımcı ve şehir plancıları, boş arazileri düzeltilmesi gereken bir problem olarak görmüşlerdir, ancak sanayisizleşmenin bir sonucu olarak boş arazilerde yaşanan artış ve küçülen şehirler bağlamında planlama ile ilgili zorluklar; boş araziye dönüştürücü, sosyal ve ekolojik süreçler için fırsatlar

sağlayabilecek yaklaşımlara bir kaynak olarak tanımlamıştır (Németh ve Langhorst, 2013). Parsel bazlı tekil ve çoklu kent bahçeleri, küçük ölçekli kentsel tarım alanları ve yapıların ve parsellerin küçük ticari aktiviteler için adapte edilebilir kullanımların tümü boş arazi parçalarında oluşmaktadır. Sosyal aktiviteleri, etkinlikleri içinde barındıran kullanımlar yeni veya tamamlayıcı bir sivil altyapı olarak işlev gören sosyal alanlar sağlar. Yıllarca terk edilmiş durumda kalmış olan bu alanlarda, boş arazilerin varlığı kente ekolojik katkı sağlayabilir. Çizelge 2.4'de görüldüğü gibi boş arazi hem bir fırsat hem de bir sorun olabilir. Günümüz kentleri üzerinde oluşturulan dönüşüm baskısı, kentlerin bütünlüğünü ve sürekliliğini sekteye uğratan kayıp mekânlar üzerinde oldukça fazladır. Bu alanlara yapılacak müdahalelerin sermaye kaygısı altında oluşturulması, kentin niteliksiz bir yapım yığını hale gelmesinin önünü açmaktadır. Kent ve kentsel mekâna olan bakış, zaman içerisinde değişime uğramış kentin ve kentsel mekânın vadettikleri ve edecekleri üzerine tartışmalar yapılmaya başlanmıştır. Özellikle son yıllarda yaşadığımız ve hala devam etmekte olan pandemi dönemi de kenti ve kentsel mekânı ele alış biçimlerini ve öncelikli olma durumu üzerinden yeni bir tartışma kapısını aralamıştır. Bir sorun ve tehdit mekânları olarak karşılaştığımız sorunlu kentsel mekânlar, kentin yeniden ele alınışında bir potansiyel çözüm alanı olarak görülmeye başlanmıştır. Trancik (1986) kentsel kayıp mekânın sahip olduğu özellikleri belirtirken, çalışmasında bu alanların potansiyellerinin de ortaya konulması gerektiğini vurgulamıştır.

Dünya genelinde yapılan çalışmalara bakıldığında fırsat ve tehditler üzerine yapılan çalışmalara çoğunlukla Avrupa ve Amerika'da rastlanmaktadır. Kentsel kayıp mekânların sunduğu fırsatların belirlenmesi için yapılan çalışmalardan birisi olan "Rethinking Urban Transformation: Temporary Uses For Vacant Land" adlı çalışmada Németh ve Langhorst (2013) kayıp mekânların fırsat olarak değerlendirilebilecek yönlerini ortaya koymuşlardır (Çizelge 2.4).

Çizelge 2.4 : Kentsel kayıp mekânların fırsat ve tehditleri.

(Nemeth ve Langhorst, 2013 kaynağından yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Kategori	Fırsat	Tehdit
Politik	Düzensiz kentsel gelişimi azaltmak için yeni gelişim araçları kullanımına bağlı olması, Kalkınmaya elverişli durumda olması	Kentsel bozulma algısı, değişmiş kentsel dinamikler, düzensiz gelişim kalıpları, sistematik yatırımsızlık, tüm mahallelerin ve demografik yapının marjinalleşmesi.

Çizelge 2.4 (devam) : Kentsel kayıp mekânların fırsat ve tehditleri.

Ekonomik	Daha kolay arazi birleştirilmesi, daha düşük geliştirme maliyetleri (mevcut altyapı ve ekonomik teşvikler)	Azalan gelir, devam eden maliyetler (vergi yükümlülükleri, bakım), çevresel etkilerden kaynaklanan yükümlülükler, çevredeki mülk değerlerini düşürmesi
Sosyal	Özelleştirilmiş şehirde yeni kamusal veya ortak alanlar, toplumsal girişimler	Görünüm/görüntü (kırık camlar sosyal bozulmanın işaretidir)
Ekolojik	Doğal süreçlerin yeniden kurulması veya yeni bir habitat yaratması, ortaya çıkan ekolojiler tarafından sağlanan altyapı performansları	Çevresel tehlikeler, kirlilik, çevresel adalet sorunları

Boş arazilerin nasıl önleneceğine odaklanmak yerine boş arazi potansiyelini keşfetmekle ilgilenen Németh ve Langhorst (2013) boş arazilerin dolgu, kahverengi alan ve gri alanların yeniden geliştirilmesi ve yoğun yapıli kentlerde açık ve yeşil alanların yaratılması gibi akıllı büyüme ilkeleri için önemli fırsatları temsil ettiğini öne sürmektedir (Bowman ve Pagano, 2001; Peirce, 1995; Schilling ve Logan, 2008).

Tamamen terk edilmiş boş araziler kentsel atıkları, çöp ve molozları bünyesinde barındırmaya başlar ve genellikle bitişik veya yakın mülkler üzerinde de olumsuz etki yaratır. Bu nedenle, boş araziler için fırsatları keşfetmek, yeniden geliştirmek kent araştırmacı ve uygulamacıları için önem arz etmektedir (Accordino ve Johnson, 2000; Burchell ve Listokin, 1981). Bu alanların fırsat olarak değerlendirilmesinde bir diğer önemli nokta da bilinçli kent kullanıcısı olmaktadır. Kent kullanıcılarının yaşadıkları kentsel alana verdikleri önem, söz sahibi olma durumu kayıp olarak nitelendirdiğimiz alanların kentsel potansiyelini arttırmaktadır.

Kayıp mekânların potansiyelleri belirlenirken standart parametreler bulunmamaktadır. Her alanın fırsat potansiyeli değerlendirilirken sahip olduğu fiziksel, sosyal, mekânsal ve deneyimsel özelliklerine bakılması gerekmektedir.

Tarih boyunca, arta kalan mekânlara çeşitli başlıklar verilmiştir ancak mekânsal kaliteleri, mekânları ve kullanışlı olma durumları onları tanımlamak için gerçek parametreler olmaya devam etmektedir.

2.3.4 Kentsel kayıp mekânın değerlendirilmesine dair müdahale biçimleri

Kayıp mekânlar değerlendirilirken sahip oldukları potansiyeller ve tehditler göz önüne alınarak kalıcı ve geçici müdahale biçimleri ortaya konulmaktadır. Kalıcı müdahale biçimleri uzun vadede yapılacak, üst ölçek müdahale kararlarını barındıran, yasalar kanunlar ve uygulamalar olmaktadır. Geçici müdahale biçimleri olarak ise otonom şehircilik, taktiksel şehircilik, küçük ölçekli müdahaleler (KÖM), DIY şehircilik ve isyancı şehircilik yaklaşımları benimsenmektedir (Şekil 2.4).



Şekil 2.4 : Kentsel kayıp mekân müdahale biçimleri.

Kentsel kayıp mekânların sahip olduğu değişken potansiyel ve tehdit durumları bu mekânların kent yaşamına kazandırılma yolundaki müdahale biçimlerinde farklılıkları da beraberinde getirmektedir. Ergen (2021) 'a göre geçici kullanım müdahaleleri kalıcı müdahaleler için bir etap olarak kullanılabilir ve deneysel bir süreç olarak ele alınabilir. Trancik (1968), kayıp mekânlara müdahale ederken geleneksel kent kurgularından referans almamız gerektiğini öne sürmüştür. Değişen kent kurgusu ve modernizm ile önemini yitirmeye başlayan kentsel kamusal dış mekânların en az mimari form kadar kenti destekleyici ve önemli olduğunu vurgulamıştır.

Atıllaşan ve kayıp hale gelen mekânlar üzerine izlenen stratejilerde, geçici ve kalıcı kullanım müdahaleleri kapsamında literatürde birçok çalışma yer almaktadır. 1960'lı yıllardan sonra artan kayıp mekânlara kalıcı müdahale stratejisi ve örneği olarak, Aldo van Eyck'in II. Dünya savaşı sonrası tasarladığı çocuk oyun alanlarını göstermek doğru olacaktır (Boz, 2016; Şekil 2.5). Kayıp mekân, bir dizi mekânsal ve zamansal ölçekte yeni sosyal ekolojik sistemleri test etmek ve uygulamak için bir laboratuvar haline gelmektedir. Bu katılımcı uygulama modelleri, politika çerçeveleri ve finansman mekanizmaları dâhil olmak üzere alternatif planlama ve tasarım stratejilerinin geliştirilmesinde deneyler yapılmasını gerektirmektedir.



Şekil 2.5 : Aldo van Eyck “Dijkstraat” oyun alanı (Url-1).

Kentsel kayıp mekânları dönüştürmek için kullanılan birtakım stratejiler vardır. Basit sanatsal enstalasyonlardan yeniden inşa etmeye kadar birçok strateji, kayıp mekânları canlı ve işlevsel hale getirmek için kullanılmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde, kayıp mekânların kent yaşamına yeniden kazandırılması için geliştirilen stratejiler ve müdahale yöntemlerine odaklanılmaktadır. Bu yöntemler çalışmada Geçici Kullanım Müdahaleleri ve Kalıcı Kullanım Müdahaleleri olarak iki ana başlık altında incelenmektedir.

2.3.4.1 Kalıcı kullanım müdahaleleri

Kayıp mekânların değerlendirilmesinde kalıcı kullanım müdahalelerini planlı yaklaşımlar, yasalar ve yönetmelikler, imar düzenlemeleri oluşturmaktadır. Bu müdahale biçimleri uzun vadede sonuç getiren, yüksek bütçeli olmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde kalıcı kullanım müdahaleleri ve örnekleri incelenmektedir.

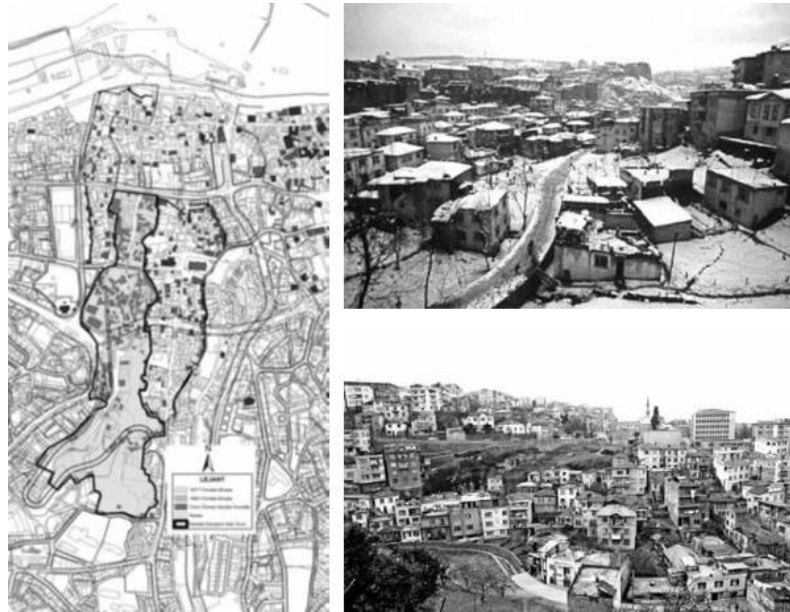
2.3.4.1.1 Planlı yaklaşımlar

Kayıp mekânları dönüştürmek için stratejik olarak planlanmış yöntemler kayıp mekânın iyileştirilmesi, yeniden geliştirilmesi ve bu alana yönelik stratejik müdahale kılavuzlarının oluşturulması ile temellenebilmektedir. Kalıcı planlı yaklaşımlar taktiksel şehirciliğin aksine uzun zamanlar alabilecek ve büyük ölçekli müdahale biçimlerini kapsamaktadır. Genellikle yönetim organları tarafından kayıp mekânlara müdahale biçimi olarak karşımıza çıkan bu yaklaşımlar kanunlar, yönetmelikler ve imar düzenlemeleri ile yasal ve kalıcı hale getirilebilmektedir. Ayrıca bir mekâna

yapılacak kalıcı müdahaleler genelde katılımcı odaklı süreç yönetiminden uzak kalmaktadır. Kentsel tasarım rehberlerinin hazırlanması, strateji eylem planlarının hazırlanması, kayıp bir alanın fonksiyonunun değiştirilerek büyük ölçekli kalıcı bir müdahale ile kent yaşamına kazandırılması çalışması, kalıcı planlı yaklaşımlar arasında yer almaktadır. Kentlerin ortaya çıkmasından günümüze kadar olan süreçte yapılan kalıcı inşa ve tasarım faaliyetleri, kentlerde yaşanan değişim ve dönüşümlere cevap vermede yetersiz kalmaktadır. Kent ile kurulan en önemli bağ olan aidiyet duygusu, kalıcı ve geçici müdahalelerde mekânı kent yaşamına katmak ve bir yer olgusunun ürünü haline getirmek açısından önemlidir. Aidiyet ise ancak mekân kullanıcılarının tasarımsal sürece entegre olması ve mekânı deneyimlemesi ile mümkün olacaktır. Kalıcı müdahaleler uygulanırken bu husus göz ardı edilmemelidir.

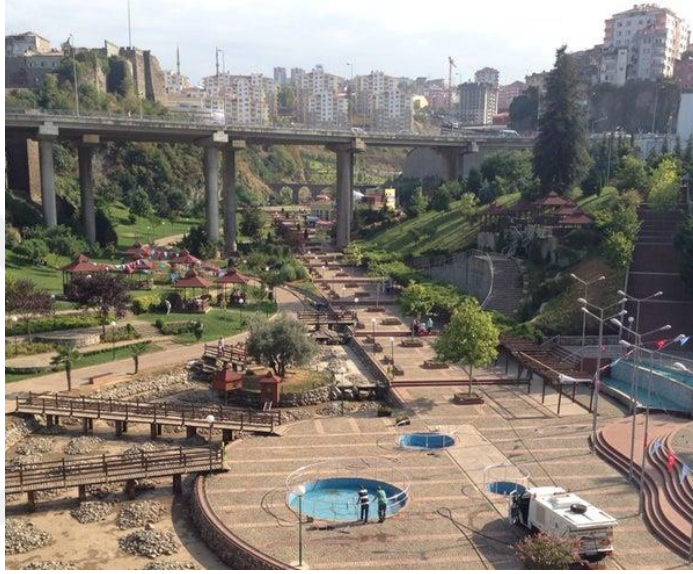
Zağnos Vadisi, Trabzon, Türkiye

Zağnos vadisi, Tabakhane Vadisi'nden sonra Trabzon'da kentin sınırlarını oluşturan ikinci vadidir. Kent için yeşil koridor ve iklimlenme için önemli bir hava koridoru oluşturan vadi, 1960'lı yıllardan sonra plansız yapılaşma ile birlikte etkinliğini yitirmeye, altyapı ve üst yapı olarak ihtiyaçlara cevap verememeye başlamıştır. Birinci derece sit alanı içerisinde yer alan vadi, Kuzgun Dere ve İmaret Deresi ile çevrelenen doğal bir sınırın içerisinde kalmaktadır. Kentin hava koridoru olarak fırsat nesnesi olan vadi, düzensiz yapılaşma ve sağlıksız konfor koşulları ile zaman içerisinde terkedilmiş, atıl ve güvensiz hale gelmiştir.



Şekil 2.6 : Zağnos Vadisi kentsel dönüşüm öncesi kayıp mekân durumu (Bülbül, 2015).

Yönetim tarafından alanın kent yaşamına kazandırılması için kalıcı bir müdahale olarak kentsel dönüşüm projeleri hazırlanmıştır. Kentsel dönüşüm projesi ile birlikte alanın potansiyelleri göz önüne alınarak rekreasyon alanı olarak işlevlendirilmesine karar verilmiştir. 1938 yılında yapılan Lambert Planı, Hüseyin Kaptan ve arkadaşlarının 1969 yılında yaptığı imar planı ve 1989 tarihinde Bülent Berksan'ın yaptığı planda Zağnos Vadisi'nin ağaçlandırılacak alan olarak tasarlanması alanın dönüşüm sonrası rekreasyon alanı olarak kullanılmasını destekler niteliktedir (Yılmaz ve Bülbül, 2010).



Şekil 2.7 : Zağnos Vadisi dönüşüm sonrası durumu (Url- 2).

2.3.4.2 Geçici kullanım müdahaleleri

2.3.4.2.1 Kamusal sanat- sokak sanatı (Public art)

Evrensel bir kayıp mekân müdahale yöntemi olan kamusal sanat, kent kullanıcılarının katılımını, insan-insan ve insan-çevre etkileşimini tetiklemeyi hedeflemektedir. Bienaller, yaya sergileri, tasarım fuarları ve festivaller ile kayıp mekânlara geçici müdahalelerde bulunulabilmektedir. Kamusal sanat enstalasyonları hiçbir şekilde bağımsız değildir. Çoğunluğu kayıp mekanların kalitesini arttırmaya çalışan çeşitli müdahale stratejilerine entegre edilmiştir.

2.3.4.2.2 Geçici – taktiksel şehircilik (Tactical urbanism)

Kayıp mekânların kente kazandırılması ve kentsel kalitenin artırılması amacıyla kalıcı planlama çözümlerinin yanı sıra geçici, esnek, kısa vadede sonuç verebilecek çözümler de gündeme gelmiştir. Bu çözümler “Taktiksel Şehircilik (Tactical Urbanism)” olarak

adlandırılmaktadır. Kayıp mekânları dönüştürmeye yönelik Geçici-Taktiksel Şehircilik yaklaşımları, uygulanabilir müdahale yöntemleri olarak görülmeye ve uygulanmaya günümüzde de devam etmektedir. Kendin Yap (DIY) Şehircilik ve İsyancı Şehircilik yaklaşımları ile her ne kadar benzerlik gösterse de birbirlerinden oldukça farklı yöntemlerdir (Lydon ve Garcia, 2015). Taktiksel Şehircilik (Tactical Urbanism) kitabının manifestosu olan “Uzun vadeli değişim için kısa vadeli eylem” kentin tüm kullanıcılarını ve kullanıcı gruplarını içerisinde barındıran bir manifestodur. Bu manifesto ile Kendin Yap (DIY) Şehircilik faaliyetlerinden farklı bir yöntemsel yaklaşım olduğu da ayrıca görülmektedir. Bishop ve Williams (2012), Taktiksel Şehirciliği kayıp mekân ve yapıların geleceğe yönelik fonksiyonlarında bağımsız kullanıcı odaklı, esnek, hızlı çözüm getiren ve ekonomik uygulamalarla kullanılmasına imkân tanıyan bir şehircilik anlayışı olduğunu savunmaktadır. Bu anlayış kayıp mekânlarda büyük değişimlere ihtiyaç duyulmadan kamusal mekânları yaratan, katılımcı kentli kurgusu ile hareket eden, gerekli durumlarda kentsel ve mekânsal altyapıya küçük ölçekli müdahalelerde bulunulabilen stratejik bir anlayışın ürünlerini oluşturmaktadır.

Geçici-Taktiksel Şehircilik, kayıp mekânların potansiyellerini tanımlamak ve kullanıcı ihtiyaçlarını belirlemek için kent ile ilgili yapılacak müdahalelerin prototipini oluşturmaktadır. Katılımcı odaklı bir süreç benimseyen bu yaklaşım, otoriter planlama anlayışlarının ötesinde mekân-kullanıcı etkileşimini arttırıcı etkiye sahip olmaktadır. Geçici-Taktiksel Şehircilik projeleri ve uygulamaları, alanın kalitesizleşen fiziki koşullarını yeniden canlandırıp alanın ekonomik değerine de katkı sunmaktadır. Etkin kamusal mekân kullanımına olanak vermesi için çoklu, tasarımsal ve esnek mekânlar yaratmak amaçlanmaktadır. Düşük maliyetli ve kısa sürede çözüm üreten bu yaklaşım etkili ve ekonomik bir müdahale biçimini gözler önüne sermektedir.

Kent kullanıcılarının ve yöneticilerin yeterince kullanılmayan alanları, potansiyel olarak görmelerine yardımcı olmak için dünyanın pek çok yerinde çok sayıda Geçici-Taktiksel Şehircilik stratejisi kullanılmıştır. Doğası gereği geçici olmasına rağmen, Taktiksel Şehircilik daha büyük ve daha kalıcı çözümlere yol açabilecek amaç ve hedefler belirlemektedir. Bu geçici stratejiler, düşük maliyetli girişimler yoluyla fikir üretmek için kullanılırken; sürekli gerçek dünya denemeleri yoluyla düzeltmelere, değişikliklere izin vermekte ve toplum için taşıdığı risk oranı az veya hiç yok denilebilmektedir (Lydon ve Garcia, 2015).

Taktiksel şehircilik müdahale biçimine yerel bir örnek olarak “Zümrütevler Meydanı Dönüşüm Provası” olarak adlandırılan belediye-özel sektör iş birliği ve katılımcı süreç ile gerçekleşen projesi gösterilebilmektedir. 2019 yılında kayıp bir mekânı, nitelikli açık alana dönüştürme fikri ile yol çıkılan pilot projede, sınırları belli olmayan güvensiz trafik akışı ve yetersiz açık alan problemi önemli bir tasarım girdisi olmuştur (Şekil 2.8).



Şekil 2.8 : Zümrütevler meydanı taktiksel şehircilik müdahalesi (Url- 3).

Mahalle sakinlerinin katılımı ile gerçekleştirilen projede pop-up oyunlar, hikâye okuma etkinlikleri gibi iletişimi arttıracak etkileşimlerin varlığı, alanın aidiyet hissini de yükseltici etki yaratmaktadır.

Pandemi süreci ile birlikte alanın geçici kullanımı uzatılmış, 2020 yılının ekim ayında projenin kalıcı hale gelmesi için aksiyon alınmıştır. Kalıcı oyun alanları ve kent mobilyaları ile proje geçici şehircilik müdahale projesinden farklı bir biçimde yeniden uygulanmıştır (Şekil 2.9).



Şekil 2.9 : Zümrütevler meydanı taktiksel şehircilik sonrası kalıcı uygulama müdahalesi (Url- 4).

2.3.4.2.3 Otonom şehircilik (Autonomous urbanism)

Kent içinde kullanım dışı kalmış, mülkiyetinden bağımsız mekânın belirli kent kullanıcıları veya kentli gruplar tarafından kamu kullanımı için işgal edilmesi “Otonom Şehircilik” olarak nitelendirilmektedir. Lehtovuori ve Ruoppila (2015)’ya göre Otonom Şehircilik genellikle kullanılmayan, atıl ve bakımsız yerlerin sosyal bir hareket ürünü olarak ele alınmaktadır (Lehtovuori ve Ruoppila (2015)). Otonom Şehircilik müdahale biçimine örnek olarak Madrid’de 2010 yılında yapılmış olan “El Campo de Cebada” (Arpa Tarlası) örnek gösterilebilir. La Latina mahallesinin sakinleri, halka açık bir tesisin inşası için ayrılmış bir alanı devralarak burayı şişme havuzlar, açık hava sineması ve mahalle kahvaltıları gibi çeşitli etkinlikler için bir buluşma yerine dönüştürmüşlerdir. 1870’lerde bir pazar alanı olarak işlev görmesi için metal strüktürler ile kaplanan bu alan, 19. yüzyılda bu alanları geniş bir hijyen problemi sahası olarak görülmesi ile işlevini yitirmeye başlamıştır (Şekil 2.10).



Şekil 2.10 : El Campo de Cebada (Arpa Tarlası) kayıp mekân görünümü (Url- 5).

1968 yılında belediyenin spor merkezi olarak kente eklenmiş bu alan 2009 yılında kapatılmıştır. Mahalledeki tek spor tesisi olan bu mekân, krizin başlaması nedeniyle şehrin tarihi merkezinin tam göbeğinde, etrafı opak bir çitle çevrili boş, batık bir alan olarak arafta bırakılmıştır. Bir yıllık kayıp kalma sürecinden sonra mekân, Madrid ve vatandaşları arasındaki ilişkiyi yeniden kurmak için kamusal alan olarak işgal edilmiştir (Şekil 2.11).

Her yaştan insan, yakınlardaki okullara devam eden çocukların ebeveynleri ve genç mimarlardan oluşan gruplar, bu alana kalıcı bir müdahale gelene kadar olan süreçte bu

alanın nasıl kullanılacağına dair fikirlerin alınacağı bir internet sitesi kurmuştur. Alanın güvensiz kullanımının önüne geçmek için süresiz olarak terk edilmiş, ulaşılmaz bir kayıp mekân olarak bırakılmak yerine, kelimenin tam anlamıyla kamusal alan statüsüne kavuşmuştur. Bu durum, mekânın paylaşıldığı ölçüde kamusallığının doğru orantılı olarak arttığı sonucunu da gözler önüne sermiştir.



Şekil 2.11 : Otonom şehircilik örneği olarak Arpa Tarlası (Url-5).

2.3.4.2.4 Kendin yap şehircilik (Do it yourself urbanism)

Kendin Yap Şehircilik, 19. yüzyılın şehirlerini iyileştirme ve güzelleştirme hareketlerinde baş göstermiştir (Talen, 2015). Sıkı bir şekilde düzenlenmiş ve profesyonelce planlanmış modern bir şehir bağlamında, kentsel mekânların gayri resmi olarak biri tarafından izinsiz olarak yaratılabileceği veya yaratılması gerektiği fikrini savunan bu müdahale biçimini “Kendin Yap Şehircilik” görüşünün manifestosu olarak adlandırılabilir. Profesyonel olmayan veya yetkisiz topluluk üyelerinin, genellikle profesyonellerin görüşü olarak kabul edilen şekillerde, kentsel alanlar yarattığı veya yeniden tasarladığı bir uygulamadır (Douglas, 2019).

20. yüzyılın öncüleri arasında dadaist kışkırtmaları, savaş zamanı zafer bahçeleri ve çeşitli alana özgü sanat ve topluluk iyileştirme çabaları, Kendin Yap Şehircilik müdahale biçimleri arasında yer almaktadır. Tüm bu açılardan, gayri resmi şehircilik dünyanın her yerindeki şehirlerde meydana gelse de daha çok Kuzey Amerika ve diğer gelişmiş ekonomilerin profesyonelleştirilmiş planlama ortamlarında yaşanan müdahalelerle ilişkilendirilmektedir (Douglas, 2014).

Lehtovuori ve Ruoppila (2015)’a göre Kendin Yap Şehircilik ile kent kullanıcısının kamusal mekâna müdahalesi ve bu alanda söz sahibi olabilmesi, şehir hakkı görüşünü destekleyici nitelikte olmaktadır. Geniş ve uzun vadeli sonuçları düşünülmeden, hızlı ve etkili bir müdahale biçimi olarak kullanıcıları teşvik etmektedir. Kendin Yap

Şehircilik müdahale biçimine, Amsterdam'da yaşayan tasarım ve şehir planlama firması sahibi olan Jörg ve Reede, yıllardır yan yana yaşayan insanların birbirlerini tanımamasından ve temel sosyal iletişimi kurmamasından duydukları rahatsızlık sebebiyle başlamışlardır (Url- 6). 2014 yılında evlerinin önüne koydukları bir bank ile yoldan geçen insanlarla konuşarak Reede'nin "dünyanın en büyük açık hava kahvesi" olarak adlandırdığı BenchesCollective' i oluşturmuş oldular (Şekil 2.12).



Şekil 2.12 : BenchesCollective DIY uygulaması sonrası görünümü (Url- 6).

BenchesCollective'in arkasındaki fikir, genellikle yerel işletmelerin veya konutların önünde bulunan halka açık banklardan verimli bir şekilde yararlanmaktır. Site sakinleri veya işletme sahipleri, web sitesi aracılığıyla ücretsiz bir hesap oluşturabilmekte, adreslerini ve e-postalarını kullanarak en yakın banka kaydolabilmekte, açılış saatlerine karar verebilmekte ve ziyaretçi çekecek bir etkinlik planlayabilmektedir.

2.3.4.2.5 İsyancı şehircilik (Insurgent urbanism)

Lehtovuori ve Ruoppila (2015)'a göre kamusal alanın bir eylem ve politik bir söylem noktası olarak gören bu yaklaşımda kamusal mekân ve sosyal hareketler arasındaki ilişkiler ön plana çıkmaktadır.

Kentsel mekânın anarşik ve yatay, esnek ve durumsal olarak örgütlenmiş, merkezi olmayan gruplar tarafından yönetilen, öz-yönetimli ve hükümet düzenlemeleriyle kesişen eylemler aracılığıyla kamusal alanın yeni sahiplenilme biçimleri olarak nitelendirilebilmektedir. Statükoya karşı eleştirel duruşları ve kente erişimin sınırlayıcı biçimleri nedeniyle, bu gruplar kenti kullanmak, bakmak, planlamak, tartışmak, inşa

etmek ve yaşamak için alternatif yollar önermektedir ve bu yaklaşıma “İsyancı Şehircilik” denilmektedir (Maziviero, 2016). Bu gruplar tarafından teşvik amaçlı kentsel mikro müdahaleler, kentin üretim dinamiğinde temel bir ajan olarak vatandaş tarafından ortaya çıkarılan talepleri ve acil durumları temsil etmektedir. Kente ve onun çağdaş gündelik sorunlarına başka bakış açıları öneren gerilla veya isyancı şehircilik olarak adlandırılan bu yaklaşım, kenti sürekli olarak kamu yararı perspektifinden yapılacak açık bir platform olarak anlamak, eylemler, davranışlar ve atipik anlamlar karışımını, yasalar ve geleneksel uygulamalar tarafından sağlananlardan farklı bir mekânsallık geliştirmek için yönlendirmektedir. Arazinin ve kamusal alanın kullanımını ve işgalini sağlayan düzenleyici çerçeve genellikle inşa edilmiş alanların yaratılması ve kullanılması için yenilikçi girişimlerin ortaya çıkmasına fırsat sunmaktadır. 2013 yılında sanat kolektifi grup Basurama tarafından, kent merkezinin ortasına ücretsiz olarak keyfini çıkarabileceğiniz ve başka bir yerde tekrarlanabilecek bir oyun alanı inşa edilmiştir (Şekil 2.13).



Şekil 2.13 : Minhocão oyun alanı (Url- 7).

Viaduto do Chá ve Minhocão kent için birer kayıp mekân niteliği taşıırken sadece iplerden yapılmış salıncaklar ile dış mekânlar, reklamlar ve atılan lastiklerle atıl durumundan kurtulup yeniden kullanılarak canlı ve eğlenceli mekânlara dönüştürülmüştür.

2.3.4.2.6 Küçük ölçekli müdahale- KÖM

Küçük ölçekli müdahale yaklaşımı, genel olarak kentsel yönetim tarafından uygulanan büyük ölçekli müdahalelere karşın nicelikten çok nitelik konusunu gündeminde taşıyan yaklaşımdır. Mevcut mekânda bulunan aktif sorunun çözülüp, yeni bir yapım sürecini ele alan bu yaklaşım fiziksel bir yıkımdan ziyade işlevsel fonksiyonel ve bilişsel bir yıkımdır. Küçük ölçekli müdahale yaklaşımı sorunu ve potansiyeli

belirleyip sorunu çözmek ve yeni bir yaklaşımla alanı kente dâhil etmek amacındadır. KÖM esasında toplumsal inisiyatiflerin talep ve söylemlerinin karşılığı olarak çoklu disiplin ürünüdür.

Türkiye örnekleminde KÖM’e bakış kişisel çıkarlar doğrultusunda kamusal alanın işgaliyesi, kullanım dışı mekânların otopark alanı olması ve sokak satıcılarının işgaliyeleri olarak karşılık bulmaktadır (Kalfa,2008).

Küçük ölçekli müdahalelerde kent kullanıcılarının katılımı ile müşterek ve ortak payda da bir ürün elde etmek büyük ölçekli müdahalelere göre daha kolaydır. Esnek, adaptif ve hızlı sonuç alınan bu yaklaşım biçiminde kentsel boşlukların işgal edilmek yerine sahiplenilmesi gerektiği savunulmaktadır. KÖM ile kent kullanıcısı yaşama dahil olabilir, yaşam alanı ile fikrini beyan edebilir, uygulayabilir, kentte eksik gördüğü durumlar karşısında inisiyatif alabilmektedir.

Küçük ölçekli müdahale yaklaşımı deneysel bir süreç olarak varlığını gösterebilmektedir. Kalıcı müdahaleler için bir deneme süreci olan bu yaklaşım alanın sahiplenilmesi gerektiğinin bir göstergesi ve sahiplenilmesine dair bir biçimsel yaklaşımdır.

“Onaranlar Kulübü” olarak bilinen sosyal girişim grubunun yapmış olduğu çalışmalar ile kent yaşamında atıl veya kötü durumda olan alanlara küçük ölçekli müdahaleler ile kent yaşamına kazandırdıkları ve bu zamanım sürecinde ise katılımcı bir süreç izledikleri görülmektedir. Çalışmalarından birisi olan “Hatay Kent Hack’leme Atölyesi” kapsamında Toplum Gönüllüleri Vakfı’nın Genç Mültecileri Destekleme Programı kapsamında, Save The Children Türkiye organizasyonunun desteğiyle Vali Ürgen Parkı’nda yer alan atıl duvarı kent yaşamına katılımcı bir süreç ile kazandırmışlardır (Şekil 2.14).



Şekil 2.14 : Hatay Kent Hack’leme atölyesi (Url- 8).

2.4 Kentsel Kayıp Mekânlar ve Müdahale Biçimlerine Dair Örnekler

Kayıp mekânların oluşum süreçlerinde bahsedildiği üzere, kentin değişen dönüşen dinamik yapısına yetişmeye çalışan kent uzmanları, kentin kontrol altına alınamayan imar ve dönüşüm faaliyetleri üzerinde çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmalar yapılırken müdahale edilecek alanlara yönelik stratejiler alanların niteliklerine göre özel olarak belirlenmektedir. Müdahale sürecinden önce problem tanımlanırken, kayıp mekânların niteliklerine göre onları sınıflandırmak ve müdahale biçimlerini bu doğrultuda belirlemek bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır.

Literatürde yapılan çalışmalar incelendiğinde, kayıp mekânların planlama faaliyetleri sonucu artık mekânlar, endüstri, sanayi ve aktarma alanlarının terkedilmesi ve fonksiyonunu kaybetmesi ayrıca ulaşımaya yönelik yapılan müdahalelerin sonucu olarak karşımıza çıktığını görmekteyiz. Çalışmanın bu kısmında kayıp mekân örnekleri üst başlıklar altında incelenmiş müdahale görmüş mekânlara yönelik yapılan müdahale biçimleri tanımlanmaya çalışılmıştır.

2.4.1 Planlama faaliyetleri sonucu oluşmuş kayıp mekânlar

Planlama faaliyetleri sonucu artık olarak karşımıza çıkan alanlar, imar faaliyetleri sonucu imar planlarında artık olarak görünen mülkiyeti belli olmayan veya mülkiyetine dair karmaşaların mevcut olduğu mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.4.1.1 Tanımsız arka bahçeler

Kentsel doku kentin fiziksel, topografik sosyal ve kültürel yansımalarını içerisinde barındıran bir imaj ürünüdür. Artan imar faaliyetleri ile değişim süreci içine giren özgünlüğünü kaybeden kent formları oluşmuş kentler yayılmaya başlamıştır. Bitişik nizam, ayırık nizam yapılaşma ile değişim gösteren kent formları kentsel atıl alanların oluşumu konusunda önemlidir. Örneğin tarihi dokusu ve geçmişi ile İstanbul kentinin dokusunda bitişik nizam imar faaliyetleri oldukça yaygındır.

Yapı adası bazlı veya parsel bazlı imar uygulamalarında arka bahçeler modernizmin sosyal parametreler üzerindeki etkisi ve tasarımdan yoksun olmaları dolayısı ile kayıp hale gelmektedir. Arıker (2019), İstanbul Yel Değirmeni bölgesi üzerinde yaptığı çalışmada öncelikle bölgeyi kullanılan ve kullanılmayan bahçe varlıkları dolayısıyla potansiyel bir alan olarak değerlendirmiştir. Geç bir kentleşme dönemine

sahip olan çalışma alanının mekânsal ve sosyal analizleri yapılmış bu analizler doğrultusunda müdahale önerileri getirilmiştir (Şekil 2.15).



Şekil 2.15 : 2 numaralı bahçeye ait görseller (Çin,2006).

Yapılar arasında kalan bu boşluklar tanımlama problemine sahip oldukları için alan kullanıcıları tarafından göz ardı edilen, etkin kullanımı olmayan mekânlar olarak yaygın bir biçimde karşımıza çıkmaktadır. Bu alanların kullanım problemleri alanların otopark alanı veya sağlıksız eklentilere sahip mekânlar olarak üremesine sebep olmaktadır.

Zeplin Design tarafından yapılmış bir proje çalışmasında kayıp mekân olarak arka bahçelere yönelik terk edilmiş düzensiz arka bahçelerin, estetik bakımından yetersiz mekânların çözümüne dair değerlendirmeler yapılmıştır. Bu alanların yarı kamusal alanlara dönüştürülmesini sağlamışlardır (Çin, 2006).

2.4.1.2 Köşe (Üçgen) mekânlar

Place au Changement, Saint-Etienne, Fransa

Fransa'nın Saint-Etienne şehrinde çorak bir arazi olarak karşımıza çıkan alan,2000 yılına kadar akaryakıt alanı olarak faaliyet göstermiştir. Saint-Etienne'de kentsel dönüşüm faaliyetlerine başlanması üzerine bu alan kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmiş fakat ekonomik parametreler sebebiyle inşaata başlanamamıştır. Bu süreçte alan işlevsiz ve kayıp hale gelmiş otopark alanı olarak işgal edilmiştir. Mülkiyeti özel

olan bu alan 2011 yılına kadar atıl kalmış ve kayıp mekân niteliği taşımıştır (Şekil 2.16).



Şekil 2.16 : Alanın kayıp mekân görünümü (Url- 9).

Bu alanın 3 yıl geçici kullanım ile kent yaşamına kazandırılarak kamuya hizmet eden bir alana dönüştürülmesi için kamu kentsel planlama ajansı (Public Urban Planning Agency of Saint-Etienne-EPASE) tarafından yarışmaya açılmıştır. Bununla birlikte, kazanan ekip olan CollectifETC, bu mekânı bir sanatçının bitmiş ürünü olmaktan ziyade, kayıp mekânı verimli bir yere dönüştürmek için açık, iş birliğine dayalı bir süreç olarak tasarlamıştır. Katılımcı kentli ve profesyonel destek yoluyla, kent kullanıcıları bu alanı kendi pratikleri ile dönüştürecek, devralacak müşterek kullanım ve yönetim alanını haline getirmeleri planlanmıştır.

Halka açık bir şantiye yöntemi ile yapılan projede alan kullanıcıların tasarıma dair fikirlerinin ve önerilerinin mekânsal karşılık bulması için öneri planlar kesitler alanda bulunan duvarlara işlenmiştir (Akyol,2014; Şekil 2.17).



Şekil 2.17 : Mekâna müdahaleye dair kurgu ve müdahale süreci (Url-9).

Alanı kent yaşamına katmak için çeşitli atölyeler düzenlenmiştir. Bu atölyeler grafik tasarım, peyzaj ve bahçivancılık olmak üzere üç başlıkta ele alınmıştır. Atölyeler ile sadece atölye katılımcılarına hitap etmek yerine alan ile daha çok kişiyi etkileşim haline geçirecek ücretsiz ve herkese açık olan konserler, dans dersleri, yemekler, film gösterimleri ve küçük ölçekli turnuvalar düzenlenmiştir.

Yapılan bu müdahalenin sonuç ürünlerine ek olarak süreç kitapçığı hazırlanmış ve ücretsiz olarak dağıtılmıştır. Geçici kullanım müdahalesine örnek olarak gösterilebilecek bu alan ve müdahale süreci küçük ölçekte yapılacak geçici müdahaleler ve katılımcı odaklı süreç pratiği için bir örnek niteliği taşımaktadır (Şekil 2.18).

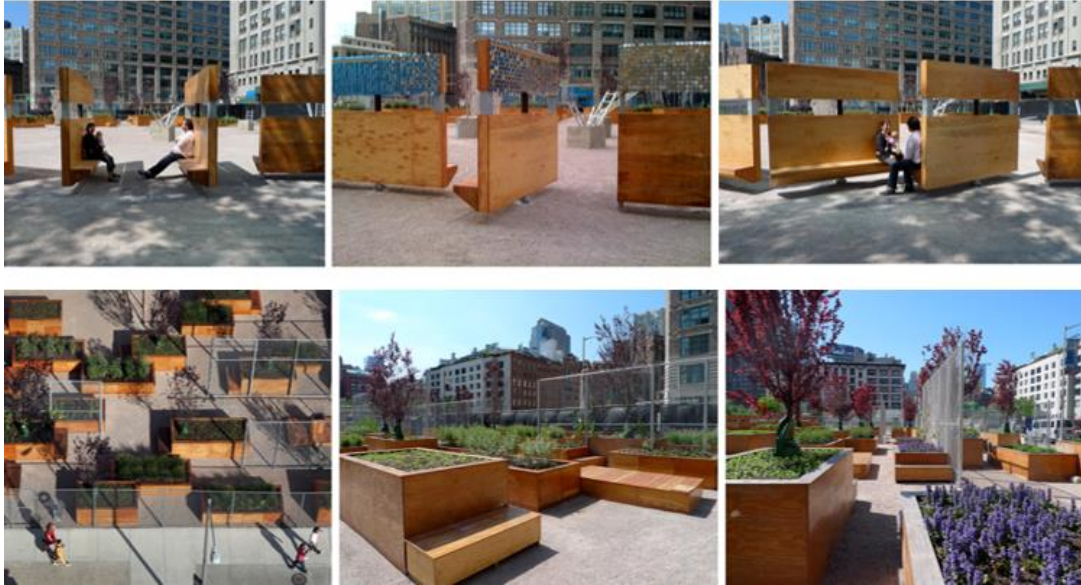


Şekil 2.18 : Müdahale sonrası Place au Changement (Url-9).

Lent Space, Manhattan, Amerika

Lent Space Interboro Partners'ın Manhattan'da boş bir alanda geçici müdahale proje örneğidir. Yoğun ve yüksek bir yapılaşmanın olduğu bir alanda bulunan Lent Space için proje tasarımcıları arazi sahipleri ve Manhattan Kültür Konseyi ile birlikte çalışarak alanı geçici bir etkinlik ve sergi alanı, hareketli saksıları olan bir ağaç fidanlığı, eğlence ve yerel toplantılar için bir mekân haline getirmişlerdir (Lokman,2017). Interboro Partners, yenilikçi çözümler geliştirmek için projenin geçici kullanım süresini üç yıl olarak belirlemiştir. Müdahaleler öncelikle yüksek oranda uyarlanabilir ve modüler bileşenlerden oluşmaktadır ayrıca alan söküldükten sonra

kolayca yeniden yapılandırılabilir veya başka bir alana taşınabilir biçimde tasarlanmıştır. Bu taktiğin bir parçası olarak ağaçlar, alan yeniden geliştirilirken komşu sokaklar ve yakındaki kamusal alanlar benimsenerek dikilmiştir. Bir başka müdahale ise, alanın bir tarafına monte edilen, dönen panellerden oluşan ahşap çevre çitidir. Alanın gece kapatılabilir olması gerekliliğini, oyun ve etkileşimin yönlerini tanıtmaya arzusuyla yapılan bu müdahale, kullanıcıların açıklık ve çevreleme derecesini manipüle etmesine olanak tanımaktadır. Ayrıca, bahsi geçen paneller yerleşik banklara sahiptir ve sergiler için teşhir alanları sağlamaktadır. Bu nedenle, çitin kendisi halka açık hale gelmekte ve birçok farklı şekilde yorumlanabilen, kullanılabilen ve sahiplenilebilen bir nesne yaratmaktadır (Interboro, 2017). Bir yüzü bank olarak kullanılabilen sergi panellerinin kendi etrafında hareket etmesi farklı oturma düzenleri yaratmaktadır (Şekil 2.19).



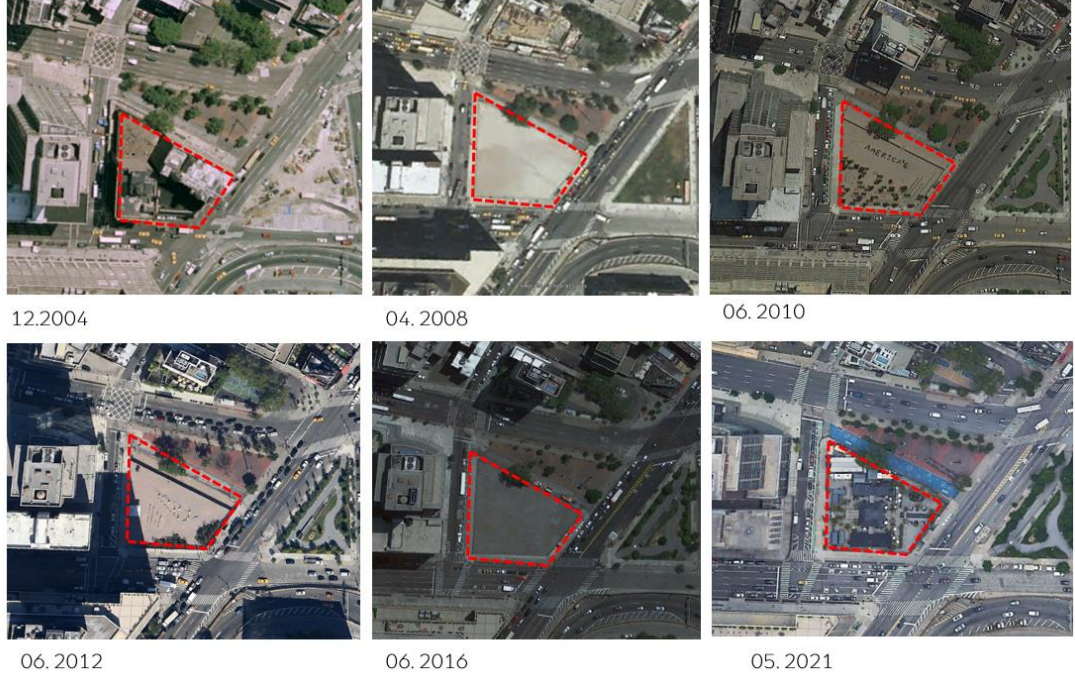
Şekil 2.19 : Lent Space oturma elemanları, sergi paneli ve peyzaja dair görseller (Url- 10).

Projenin geçici kullanımından sonra kalıcı etki yaratan özelliği ise bu alanda yetiştirilen fidanların başka parsellerin ağaçlandırılması için kullanılmasıdır. Alanın devingen yapısı ve çeşitli faaliyetlere ev sahipliği yapma sürecinin dinamik bir şekilde devam ettiği Google Earth hava görüntülerinden de görülmektedir (Şekil 2.20). Günümüzde bu alanın çevresi metal levhalar ile çevrelenerek kentten izole edilmeye çalışılmış bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu basit ve uygun maliyetli yöntemi kullanarak hem planlı hem de spontane aktiviteleri karşılayan sıra dışı ve benzersiz bir alan yaratmaktadır. Lent Space,

kamusal ve özel alan arasındaki çizgiyi yeniden tartıştıran, arada kalmış boş alanları kullanmak ve canlandırmak için yeni bir yaklaşım sunmaktadır.

 Lent Space



Şekil 2.20 : Yıllara göre Lent Space üzerinde yaşanan değişimler.

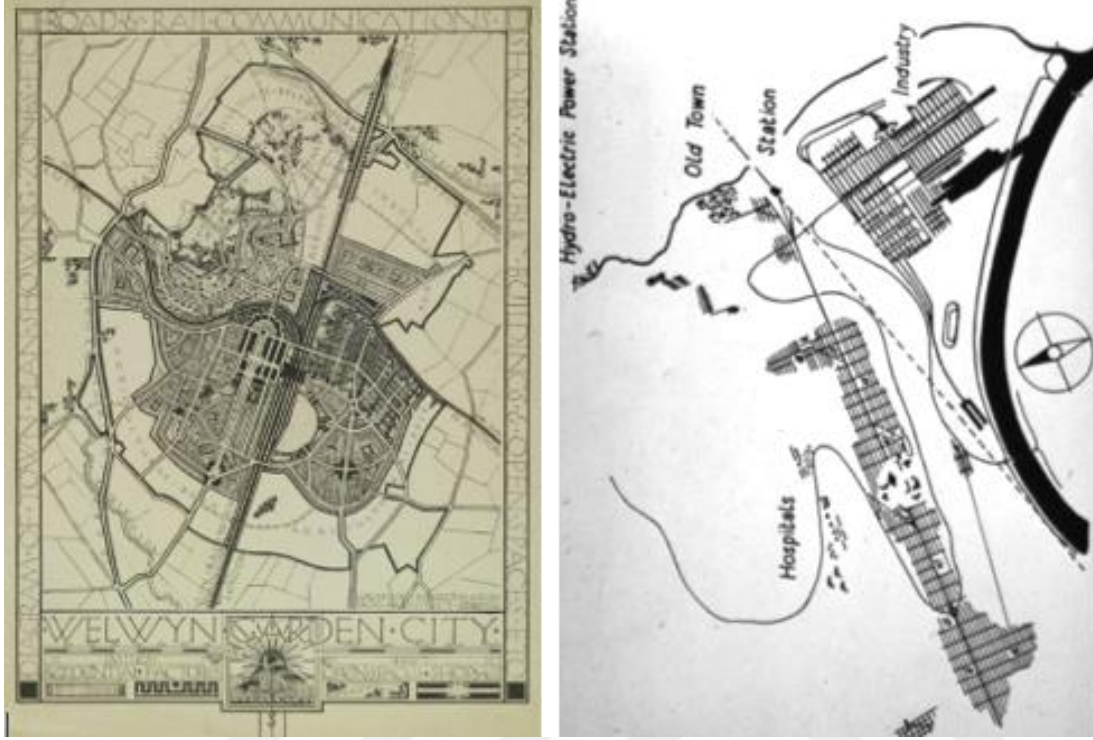
2.4.2 Fonksiyonunu kaybetmiş mekânlar

Değişen kentsel ihtiyaçlar sanayi devrimi ile birlikte artmaya başlamıştır. Sanayinin kent merkezlerinde olduğu bir yapılaşma biçiminden, kent çeperlerine yayılan sanayi tesislerine geçiş süreçlerinde kent merkezlerinde kalan mevcut fabrikalar, sanayi ve endüstri tesisleri atıl olarak kalmış ve kent için risk unsuru olarak görülmeye başlanmıştır. Ayrıca kentsel politik kararlar sonucu kapatılan veya özelleştiren fabrika alanlarının fonksiyonlarını kaybetmesi ile terkedilmeye ve kaybolmaya başlamışlardır.

2.4.2.1 Endüstriyel mekânlar

18.yüzyılda buharlı makine kullanımı endüstri ve üretim alanlarında artışa sebep olmuştur. Avrupa'nın öncülük ettiği endüstriyel üretim süreci kömür, demir-çelik, dokuma fabrikalarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Endüstri devriminin mekânsal etkilerinin İtalya, Hollanda, Rusya ve Japonya gibi ülkelerde öncü olarak karşımıza çıkmaktadır. (Uyanık,2011) Bu kentler başta olmak üzere kent merkezlerinde artan endüstri faaliyetleri sonucu kontrolsüz gelişim ve yapılaşma faaliyetleri başlamıştır. 20. Yüzyılın başlarında kontrolsüz gelişimin önüne geçmek kent planlama konusunda

önemli çalışmalara imza atmış olan Ebenezer Howard ve Tony Garnier endüstri alanlarını temel alan “Bahçe Şehir” ve “Endüstri Kenti” planlama yaklaşımları geliştirmiştir (Şekil 2.21).



Şekil 2.21 : (Sol) Louis De Soissons tarafından tasarlanan İngiltere Welwyn bahçeşehir master planı (Sağ) Tony Garnier (1917) Endüstri kenti eskizi (Url- 11).

Modernizm ile birlikte endüstriyel tesisler çevresel kirliliğin, sosyal ve ekonomik durumun getirmiş olduğu sorunlar sebebiyle kent dışına iletilmiş ve kent çeperlerinde yeni endüstri alanları kurulmuştur. Bunun sonucunda ise kent merkezlerinde yer alan endüstri alanları boş kalmış ve fonksiyonunu yitirmesinden dolayı atıl hale gelmiştir (Gemici,2011).

Hereke Sümerbank Halı Dokuma Fabrikası, Kocaeli, Türkiye

Osmanlı devletinde ilk özel sanayi girişimleri Hereke bölgesinde yapılmıştır. Sultan Abdülmecid döneminde Ohannes Dadyan tarafından 1843 yılında Hereke Fabrika-i Hümayunu olarak faaliyete geçmiştir. Sarayın mekânsal ihtiyaçlarını ve saray halkının kişisel ihtiyaçlarını karşılayan bu fabrika Sultan Abdulaziz döneminde piyasaya açılmış ve kapalı çarşıda bir satış noktası ile halka ulaştırılmıştır. Mekânsal ve kentsel sürdürülebilirlik, ekonomik kalkınma ve sosyal bir aradalık için önemli yere sahip olan bu fabrika yaşadığı yangın felaketi sonucu bir süre faaliyet gösterememiş daha sonra tekrar işletmeye açılmıştır. Fabrikanın varlığı ve Hereke için büyük bir istihdam ve

Üretim alanı olması fabrika etrafında hastane, okul, köşk, iç dış borçlar denetleme kurulu, telgrafhane gibi mekânlar oluşmaya başlamıştır (şekil 2.22).



şekil 2.22 : 1950 yılı Hereke Sümerbank halı dokuma fabrikası görünümü (Url- 11).

1915 yılında savaş sonrası ipek üretiminde yaşanan aksaklıklar nedeniyle üretimde değişime gidilmiştir. Hereke fabrikasının Sümerbank’a devredilmesi ve daha sonra Sümerbank’ın kapatılması süreçlerinde mekânsal atıllaşmalar meydana gelmiştir (şekil 2.23). 1995 yılından sonra Sümerbank’ın devredilmesi sürecinde Hereke fabrikası başka bir firmaya devredilmiş ve fabrikada faaliyetler yıllar içerisinde azalmış ve durmuştur. Günümüzde kent yaşamına “Milli Saraylar Hereke Halı ve İpekli Dokuma Fabrikası” adıyla müze-fabrika olarak katılmıştır.



şekil 2.23 : Hereke Sümerbank mevcut kayıp mekân görünümü (Url- 12).

Hasanpaşa Gazhanesi – Müze Gazhane, İstanbul, Türkiye

İstanbul kentinin Anadolu yakasının yetersiz kalan aydınlatma ihtiyacına bir çözüm olarak 1981 yılında yapımına başlanan 1982 yılında açılan Hasanpaşa Gazhanesi, Kadıköy- Üsküdar- Beykoz boyunca kentin ısınma ve aydınlatma ihtiyacını sağlamıştır.

1.Dünya Savaşına kadar aktif olarak üretime devam eden gazhane, savaş ile birlikte üretimde sıkıntılar yaşamaya başlamıştır. Mülkiyet ve faaliyet işlerinin birçok kez devrinin yaşanması ve gaz üretimine olan ihtiyacın değişime uğraması sebebiyle kayıp mekân haline gelmiştir (Şekil 2.24).



Şekil 2.24 : Müze gazhane kayıp mekân görünümü (Url- 13).

1994 yılında sit alanı ilan edilerek, 2014 yılında restorasyon çalışmalarına başlanılan gazhane 2021 yılında kültür-sanat merkezi olarak kente kazandırılmıştır. Kültür ve sanat merkezi olarak kullanıma açılmadan önce bazı kentli gruplar tarafından bu alanın kent yararına kullanılmasına yönelik çalışmalar yapmışlardır.

Müze Gazhane adı ile anılan Hasanpaşa Gazhanesi Osmanlı endüstri mirası niteliğinde olan kayıp bir mekânın kente kazandırılması konusunda önemli örneklerdendir. Günümüzde atölye alanları, konser alanı, kütüphane alanları, tiyatro, müzeler, galeri ve sergi alanlarını içinde barındırmaktadır (Şekil 2.25).



Şekil 2.25 : Müze gazhane güncel durum (Url-14).

Silahtarağa Elektrik Santrali (Santralistanbul), İstanbul, Türkiye

Osmanlı imparatorluğu döneminde İstanbul'un aydınlatılması için çeşitli girişimler yapılmaya başlanmıştır. Merkezi konumu nedeniyle Haliç yakasının bir sanayi merkezi olması düşüncesi bu alanda elektrik santralini kurulması için yönlendirici bir etkiye sahip olmuştur. Haliç ve Kâğıthane deresinin su ve kara lojistiğine elverişli olması alan seçiminde önemli bir nokta olmuştur.

Fabrikanın büyüyecek T biçimli tasarımda yapılması zaman içinde ihtiyaca doğru eklemlenmesine ve çevresinin gelişimine açık bir alan haline gelmesine imkân tanımaktadır. 1914 yılında yaşama ve yönetim binalarını da içinde barındıracak şekilde kurulan tesis zamanla genişleyerek kentte büyük bir alanı kaplamaktadır (Şekil 2.26).



Şekil 2.26 : Silahtarağa Elektrik Santrali 1900'lü yıllar (Url- 14).

1960larda yaşanan kentleşme faaliyetleri ile sanayinin bu alana doğru genişlemesi fikri kent için bir tehdit olarak görülmüş ayrıca kentte enerji ihtiyacının kömür ile üretilmeye başlanması fabrikanın enerji üretimine katkısını düşürmüştür (Kıraç ve Kaptı, 2004).

1983 yılında üretimi son veren kompleks kayıp bir mekân haline gelmiştir. Endüstri mirası olarak koruma altına alınan kompleksin 2004 yılında restorasyonuna başlanarak 2007 yılında Çağdaş Sanatlar Müzesi, Bilgi Üniversitesi eğitim birimleri ve enerji müzesi olarak kent yaşamına yeniden kazandırılması sağlanmıştır (Şekil 2.27).



Şekil 2.27 : Silahtarğa elektrik santrali güncel hali, Santralistanbul (Url-15).

2.4.3 Dönemlik kullanım alanları

Dönemlik kullanım alanları, kent içinde belirli bir zaman diliminde belirli aktiviteler için ayrılmış kentsel mekânları kapsamaktadır. Miting alanları, pazar alanları, lunaparklar ve tema parklar bu alanlardan bazılarını oluşturmaktadır. Bu alanlarda yapılan kısıtlı ve dönemsel kentsel faaliyetler bu alanların faaliyet zamanları dışında kent içerisinde büyük ölçekli boşluklar olarak kentsel etkinliğinin yok olmasına sebep olmaktadır.

Kentte kayıp mekân haline gelmeye başlayan bu alanlara yapılacak müdahale biçimlerinde sürdürülebilirliği ve çok fonksiyonlu kullanımı destekleyen müdahale biçimleri getirilmelidir.

2.4.3.1 Pazar yerleri

Bakırköy Cumartesi Halk Pazarı Alanı, İstanbul, Türkiye

Bakırköy cumartesi halk pazarı alanı, cumartesi günleri yoğun bir nüfusa ev sahipliği yapmaktadır. Cumartesi günü haricindeki günler belirli zamanlarda miting alanı, genelde ise otopark alanı olarak kullanılan bu alan kent için ölçeksiz büyük bir kentsel boşluğu oluşturmaktadır (Şekil 2.28).



Şekil 2.28 : Bakırköy cumartesi pazarı alanı (Url- 15).

Bakırköy belediyesi bu pazar alanının yerinin, imar faaliyeti ile zemin altı kapalı otopark ve zemin üstü kapalı pazar alanı yapılması için İstanbul Umum Pazarcılar Odası'na tahsis etmişlerdir (Savaş, 2021).

Yapılacak  alışma bir kalıcı müdahale örneğini oluştururken bahsi geçen pazar alanının kullanımda ortaya konulması beklenen sürdürülebilirlik konusu tartışma konularından birisi olmaktadır ( ekil 2.29).



Şekil 2.29 : Yapımı planlanan otopark ve kapalı pazar alanı (Url- 16).

2.4.3.2 Festival alanları, stadyumlar, lunaparklar, tema parkları

Festival alanları, stadyumlar, lunaparklar ve tema parkları gibi eğlence alanları kentsel yaşamın mevsimsel ve belirli dönemlerde kullanımı yoğunlaşan geri kalan zamanlarda ise kent kullanıcıları tarafından aktif kullanılmayan kentsel mekânları oluşturmaktadır. Bu alanlar eğlence kültürünün sürekliliği için kapalı yapılara taşınması ile birlikte kullanımında azalmaya ve mekânda atılaşmaya sebep olmaktadır.

Ankapark (Wonderland Eurosia), Ankara, Türkiye

Ankara Atatürk Orman Çiftliği içerisinde yer alan yapımına 2013 yılında başlanan, 2019 yılında kapılarını ziyaretçilere açan Ankapark ülkemizde kayıp mekânlar arasında en çok gündeme gelen mekânlar arasında yer almaktadır. Ankapark kent içerisinde olan konumu ve kapladığı alan bakımından oldukça önemlidir. Ayrıca kamu tarafından yapılan bir tema park olması açısından kamusalılığı ile de gündeme gelmiştir (Şekil 2.30).



Şekil 2.30 : Ankapark (Wonderland Eurosia) (Url- 17).

Fakat ekonomik ve politik parametreler Ankapark'ın hizmete girme sürecini sekteye uğratmış ve süreç sonunda Ankapark'ın özelleştirilmesi söz konusu olmuştur (Sevim, 2019). 2020 yılında Ankapark kapanması, kent içerisinde büyük bir alanın atıl kalmasına sebep olmuştur. 2022 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesine devredilen tema parkın süreç içerisinde vandalizme uğradığı görülmüştür (Şekil 2.31).



Şekil 2.31 : Ankapark kayıp mekân görünümü (Url- 18).

Ankapark'ın geleceğine dair yapılacak çalışma için Ankara Büyükşehir Belediyesi katılımcı bir süreç izleyerek kent kullanıcıların önerileri doğrultusunda katılımcı odaklı bir süreç yönetmeye çalışmıştır. Süreç sonunda kent kullanıcıları alanın yeşil alan, hayvanat bahçesi, Atatürk Orman Çiftliği, spor ve yürüyüş alanı veya eğlence alanı olarak yeniden ele alınmasını istediklerini dile getirmişler (Url-19).

Samsun Akyol Lunapark, Samsun, Türkiye

Lunaparklar sahip olduğu açık mekânlar ve eğlence aletlerinin mekanik durumları sebebiyle yılın belirli dönemlerinde kullanılmaktadır. Bu kullanımın sürekli olmaması kent için önemli lokasyonlarda oluşturulan bu büyük eğlence alanlarının atıl ve tekinsiz mekânlar haline gelmesine sebep olmaktadır. Samsun Akyol lunaparkı bu mekânlara örnek olarak verilebilir (Şekil 2.32). Samsun Akyol lunaparkı 1963 yılında açılan Samsun fuarının bir parçası olarak işletilmekteydi. Fuarın zaman içerisinde kullanımı azalmış ve küçülmeye başlamıştır. Fuar alanından geriye kalan tek işletme olan Akyol lunaparkının günümüzde kullanımında olan azalma ve alanın atılması sebebiyle 2018 yılında Atakum Belediyesi lunapark ve tematik park kapsamında yeni bir eğlence merkezi oluşturacaklarını duyurmuşlardı (Medya Samsun, 2018). Gerçek Taraf (2020) haberine göre yıkılacak olan Akyol lunaparkının mekânsal olarak kente katkısının nasıl sağlanacağı üzerine çalışmalar yapılması gerekmektedir. Kayıp bir kent mekânının kente kazandırılması sürecinde bu alanın dinamikleri göz önüne alınarak bir müdahale biçimi ortaya konulmalıdır.



Şekil 2.32 : Samsun Akyol lunapark (Url-20).

Trabzon Hüseyin Avni Aker Stadyumu, Trabzon, Türkiye

İlerleyen yıllarda kentin önemli bir sembolü haline gelecek Hüseyin Avni Aker stadyumu, spor tutkunlarını ağırlamak üzere 1951 yılında kapılarını açmıştır. Kentlerin önemli bir nirengi noktası olan stadyumlardan birisi olan bu stadyum da kentin sürekli kullanıma açık alanlarından birisi olmak yerine dönemlik kullanımlara ev sahipliği yapan bir alan olmaktaydı. Birçok kez tadilat geçiren stadyumda en önemli müdahale 1981 yılında yapılmıştır. Yapılan müdahale sonucunda stadyumun dairesel çeperinin arkasında kalan kısımlar, müdahaleler sonucu kayıp hale gelmiştir. (Şekil 2.33)



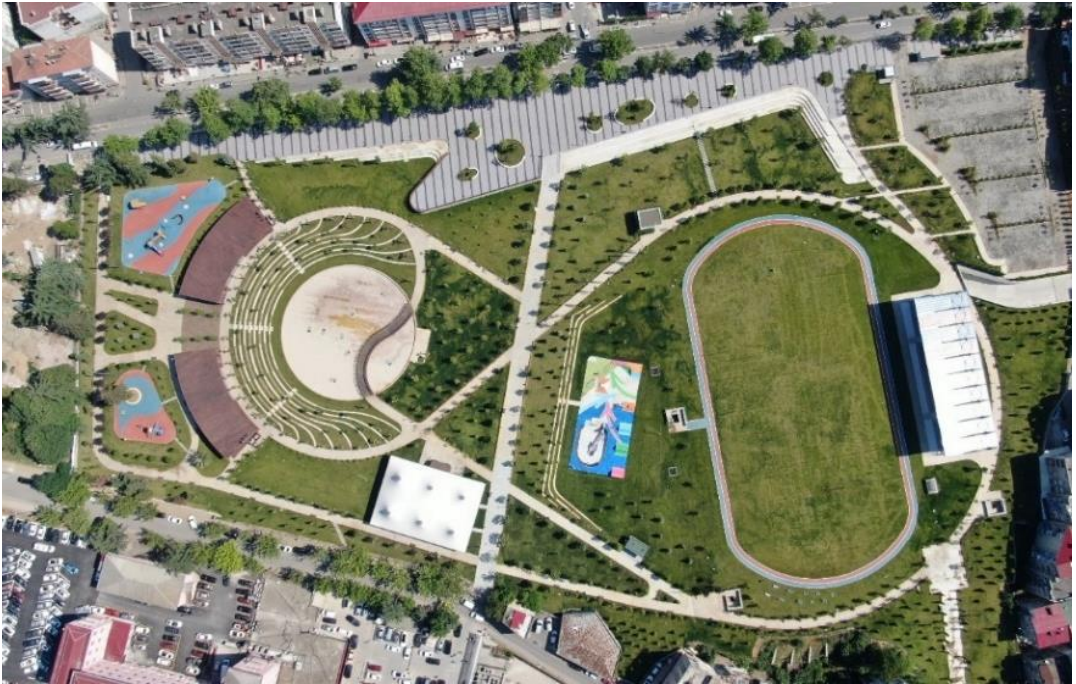
Şekil 2.33 : 1975 yılında Hüseyin Avni Aker stadyumu (Bayır,2021; Url-21)

Kent merkezinde olan konumu ve kapasitesi alınan yeni idari kararlar ile bu stadyumun kapatılmasına kent çeperinde yeni bir stadyum inşa edilmesine karar verilmiştir (Gazete Duvar,2017). 2016 yılında açılışı gerçekleşen yeni stadyum, Hüseyin Avni Aker stadyumunun kullanıma kapatılmasını da beraberinde getirmiştir. Kapatılan stadyum alanının nasıl dönüşeceği ve kent yaşamına nasıl katılacağı kent için önemli bir konu haline gelirken stadyum alanı uzun bir süre atıl olarak kalmıştır (Şekil 2.34).



Şekil 2.34 : Kullanıma kapanan stadyumun kayıp mekân görünümü (Url- 22).

TOKİ'nin alanı millet bahçesi olarak kente kazandıracağını açıklaması sonucu yıkım çalışmaları başlamıştır. Yapılan müdahale sonucu kent peyzajı ve kamusal alan olarak kent yaşamına entegre edilmeye çalışılan stadyum alanı 2021 yılında zemin altı kapalı otopark zemin üstü Millet bahçesi olarak hizmet vermeye başlamıştır (Şekil 2.35).



Şekil 2.35 : Hüseyin Avni Aker stadyum alanı güncel hali (Url-22).

2.4.4 Ulaşım odaklı kayıp mekânlar

Ulaşım, kentsel yaşamın önemli unsurlarından biridir. Kentsel ulaşım hizmetleri, kentteki iş ve yerleşim alanları ile sosyo-kültürel alanlar gibi farklı arazi kullanımlarının ilişkileriyle ilgili olarak ele alınması gereken çok yönlü bir konudur. Bu açıdan kentsel ulaşım planları mekânsal planlamadan ayrı düşünülmemektedir. Arazi kullanımı ile ulaşım hizmet arasındaki etkileşim, planlama anlayışının çevresel, ekonomik ve sosyal boyutlarının olması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Şehir içi ve şehirlerarası ulaşım talebi, ulaşım maliyeti, seyahat süresi, konfor, seyahat sıklığı, güvenlik vb. hizmet düzeyi parametrelerine bağlıdır. Gelir arttıkça, hareketlilik ve ulaşım talebi artar. Ayrıca otomotiv sektöründeki gelişmeler, dış ticareti ve krediyi kolaylaştıran uygulamalar, araç sayısının artması, konut ve ticari faaliyet alanlarının mesafesi gibi faktörler ulaşım talebini artırmaktadır. Kentlerin sosyal, ekonomik ve fiziksel gelişmesinde ulaşım olanaklarının önemi büyüktür. Kentsel hizmet alanlarının erişilebilirliği, yer seçiminde ana faktörlerden biridir. Nitekim kentsel genişleme ulaşım ağları etrafında gelişmektedir. Özellikle yerleşim alanlarının yüksek kapasiteli karayolları ve ana ulaşım bağlantılarında ve erişilebilirliği yüksek ortamlarda yoğunlaştığı görülmektedir (Brown, 1974).

Şehirler ulaşım olanakları ve ulaşım altyapısı açısından önemli avantajlara sahiptir. Ancak nüfusun şehirlerde birikmesi ve şehir sayısının artması ulaşım sorunlarını da beraberinde getirmektedir. Mekânsal büyüme ve gelişmenin düşük yoğunluklu ve dağınık bir biçimde gerçekleşmesi ve yerleşim alanlarının birbirinden kopuk yapılaşması, şehir genelinde araç yolculuklarının sayısının ve uzunluğunun artmasına neden olmaktadır. Kent geniş bir alana yayıldıkça konut ile işyeri arasındaki seyahat mesafeleri artmaktadır (Dünya Bankası, 2002). Uzun mesafelerde ulaşım maliyetleri artarken, ulaşım hizmetlerinin etkinliği ve verimliliği düşmektedir.

Ulaşımın kentsel mekânın kaybolmasına etkisi plansız ve bağlamından aykırı ulaşım hatları, üst geçitler, niteliksiz otoparklar, köprü altları, atıl ve erişilemez refüj alanları, raylı sistem hatları, demir yolu yapıları ve hatları örnek verilebilir. Kayıp mekanlar üzerine yapılan çalışmalara dair literatür incelendiğinde ulaşım sistemlerinin kayıp mekanlara olan etkisi üzerine yapılmış çalışmalar genellikle karayolu ulaşımı üzerine olup raylı sistemler, demir yolu hatları üzerine yapılmış kayıp mekân çalışmaları oldukça azdır. Bu çalışmanın özgün kısmı raylı sistem hatlarının geçirdikleri değişim

ve dönüşümün, kayıp mekânların oluşmasına olan etkisinin incelenmesidir. Tezin kapsamını oluşturan ulaşımın kent biçimlenmesinde kentsel mekânların kayıp hale gelmesi üzerindeki etkisi, çalışmanın üçüncü bölümünde detaylı olarak incelenmiştir.

2.5 Bölüm Sonucu

Organizasyonel bir aradalığının yansıması olan mekânsal oluşumlar, kent içerisinde kentsel mekân olarak karşılık bulmaktadır. Çalışmada yapılan literatür taramasının sonucu olarak, mekân ve kentsel mekâna dair birçok teorisyenin tanımlama deneyimlerinin olduğu görülmüştür. Bu tanımlamalar bölüm içerisinde derlenip bir araya getirilmiştir. Kentsel mekânın oluşmasında kent-kullanıcı-deneyim üçlüsü arasındaki ilişkisel pratikler önem taşımaktadır. Deneyimlerin varlığı, sürekliliği ve devinimi kentsel mekânın biçimlenmesinde etkin rol oynamaktadır. Deneyime imkân veren mekânlar kent için kentsel kamusal mekânlar ve bu mekânlar arasında yer alan boşlukları olmaktadır. Kentsel mekânlar arasında yer alan boşluklar kent kullanıcılarının bir araya gelmesine birbirlerine temas etmelerine ve tartışma ortamı yaratmalarına fırsat sunmaktadır. Kentlerin devingen süreçler içerisinde canlılığını sürdürmesi ise bahsi geçen kentsel mekân ve kullanıcı ilişkilerinin devamlılığı ile sağlanmaktadır.

Değişen kentsel dinamikler, kent kullanıcılarının ihtiyaçları, teknolojik gelişmeler, ekonomik parametrelerde yaşanan değişimin etkisi ve kentsel pratikler, kentsel-kamusal mekân deneyiminin değişmesi ve dönüşmesine sebep olmaktadır. Kentsel mekânlardaki yer alan boşlukların artan düzensiz kentleşme faaliyetleri sonucu azalması kendi başına bir problemi tanımlarken, bu boşlukların nitelikleri, kentsel çevre ile uyumu da problem niteliği taşımaktadır.

Kentsel mekânın işlev kaybına uğraması ve terkedilmesi veya planlama problemleri, kentsel kayıp mekânların tanımlanması, analiz edilmesi ve bu mekânlara dair çözüm önerilerinin getirilmesi açısından oldukça önemlidir. Kentsel mekânın kayıp mekân haline gelmesi ile ilgili literatüre bakıldığında kentsel mekânın kayıp bir mekân haline gelmesinin mekânsal, ekonomik, sosyal ve işlevsel birçok etkene bağlı olduğu görülmektedir. Tıpkı mekân ve kentsel mekânın tanımlanma çalışmaları gibi kentsel kayıp mekânın da literatürde birçok teorisyen ve uygulamacı tarafından tanımlandığı farklı kullanımları vardır. Yapılan tanımlama çalışmaları özetleyecek olursak kentsel mekân;

- Çevre ve kullanıcılar için bir kentsel mekân niteliği sunmayan,
- Kentsel sürekliliğin kaybına sebep olan,
- Fonksiyonel özelliklerini yitirmiş,
- Üretim amacına yönelik hizmet sunmayan,
- Aktif kullanımı olmayan,
- Mülkiyetsiz veya mülkiyet karmaşası içerisinde olan,
- Planlama faaliyetleri sırasında plan ve tasarımdan uzak kalmış,
- Kentsel faaliyetlere imkân vermeyen,
- Ulaşım ve erişim problemlerini barındıran alanlardır.

Kentsel kayıp mekânları kent için birer hastalıklı mekân olarak görmek yerine, fırsat mekânı olarak görmek bu alanların kent yaşantısına entegrasyonunu ve mekânsal kalitesinin artması için önemlidir. Kayıp mekânların kent yaşantısına entegrasyonu çalışmalarına ilişkin literatüre bakıldığında genel olarak müdahalelerin kalıcı ve geçici müdahaleler olarak iki başlık altında ele alındığı görülmüştür. Uzun vadeli çözümler için bir yöntem olan kalıcı kullanım müdahaleleri mülkiyet, imar durumu ve fonksiyon olarak değişimi sağlayan, ekonomik değeri yüksek yatırımlar olarak karşımıza çıkarken; hızlı, anlık, test edilebilir ve kısa süreli çözüm önerileri olarak geçici kullanım müdahaleleri karşımıza çıkmaktadır.

Kalıcı kullanım müdahaleleri, kalıcı ve değişimi zor müdahale biçimi olmasına karşın, geçici kullanım müdahalelerinin dönemlik, belirli bir süre için tasarlanması ve planlanması kentsel mekânın ihtiyaçlara göre devinimi sağlamak konusunda geçici müdahaleleri avantajlı konuma getirmektedir.

Kentsel kayıp mekânlar sahip oldukları mekânsal ve sosyal niteliklere göre farklılık göstermektedir bu durum da kayıp mekânların sınıflandırılması ve müdahale edilmesi süreçlerinde farklı stratejiler izlenmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Kentsel kayıp mekânlar sınıflandırılırken dört ana başlık çerçevesinde incelenmiştir. Planlama faaliyetleri sonucu kayıp hale gelen mekânlar, fonksiyonunu kaybetmiş mekânlar, dönemlik kullanımdan dolayı kayıp durumda olan mekânlar ve ulaşım faaliyetlerinin etkisi ile kayıp hale gelmiş mekânlar olarak incelenen ana başlıklar çerçevesinden incelenmiştir. Geçici ve kalıcı kullanım müdahalelerine dair kente kazandırılan veya

kazandırılması tasarlanmış dokuz kayıp mekân örneği incelenmiştir. Kayıp mekân oluşum sebepleri, kayıp mekân tipolojileri, sahip oldukları tehditler ve fırsatlar, kayıp mekân müdahale biçimleri ve müdahale öncesi ve sonrası kullanım durumlarına ilişkin analizleri yapılarak, Şekil 2.36'da görüldüğü şekilde bir değerlendirme cetveli oluşturulmuştur. Projeler seçilirken literatürde sıklıkla bahsedilen kayıp mekân örnekleri ele alınarak, literatürde yer almayan özgün örnek analizleri ile de literatüre katkı sunulmuştur.

İncelenen projelerden hareketle, kayıp mekanların kent yaşantısına entegrasyonu ile kent-kentli ve deneyim ağı kuvvetlenmekte, mekânsal kalitesi yüksek ve güvenlik seviyesi arttırılmış yaşayan mekanlar oluşmakta, kent kullanıcılarının dahil olduğu mekânsal üretim süreçleri ile aidiyet duygusu yüksek mekân tasarımları oluşmaktadır.

Kayıp mekânlara dair yapılan çalışmalarda çoğunlukla fonksiyon kaybı etkisi üzerinde durulurken planlama faaliyetleri ve dönemlik kullanım etkisi üzerine yapılmış çalışmalar da bulunmaktadır. Ulaşım faaliyetlerinin etkisi ile yaşanan kayıp mekânlara dair çalışmalara bakıldığında ise otoyol, köprü altı ve yükseltilmiş otoyol uygulamalarının etkisi üzerine yoğunlaşmış ürün ve yolcu taşımacılığı için çok uzun sürelerdir kullanılan raylı sistem hatları ile ilgili çalışmalar yok denecek kadar azdır.

Çalışmanın özgün kısmı olarak bir sonraki bölümde ulaşım müdahalelerinin kayıp mekân etkisi üzerine odaklanılarak, literatürde yapılmış örnekler üzerinden incelemeler yapılmış ve raylı sistem hatlarının kayıp mekâna etkisi teorik açıdan incelenmiştir.

Kentsel Kayıp Mekanlar	Kayıp Mekan Oluşum Sebebi	Kayıp Mekan Tipolojisi	Tehditler	Fırsatlar	Müdahale Biçimi	Kullanım Durumu
Place au Changement, Saint-Etienne, Fransa (2011)	- Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması - Köşe (Üçgen) Mekan biçime sahip olması - Mülkiyet problemi - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu.	- Artık Mekan (Leftover Space) - Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) - Kayıp Alanlar (Lost Space) - Artık Alan (Residual Space)	- Özel mülkiyete ait olması - Bölge için illegal park alanı olarak kullanılması - Güvenlik problemi oluşturması	- Köşe noktası olması - Boş ve işlevsiz olması - Tasarlanmaya açık olması	- Geçici müdahale biçimi - Yanışma ile tasarım - Kullanıcı katılımı süreci - Küçük ölçekli müdahale	Öncesi: Boş- Otopark Sonrası: Kamusal Alan
Lent Space, Manhattan, Amerika (2008-2009)	- Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması - Köşe (Üçgen) Mekan biçime sahip olması - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu.	- Boş alan (Vacant site) - Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) - Atıl Kentsel Boşluklar	- Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturması - Kentsel kalite için tehdit oluşturması - Durmuş kentsel geliştirme	- Köşe noktası olması - Ulaşım hattına yakın olması - Boş ve işlevsiz olması.	- Geçici müdahale biçimi - Kamu- Özel işbirliği ile süreç yönetimi - Alanda üç yıl arayla yetiştirilen fidanların başka parsellerin açığa çıkarılmasında kullanılması ile kalıcı müdahaleye dönüşme süreci	Öncesi: Yıkılmış yapı sonrası boş alan Sonrası: Kamusal Alan (Geçici Kamu Sanat Parkı)
Hereke Sümerbank Halı Dokuma Fabrikası, Kocaeli, Türkiye (2020)	- Fonksiyonunu kaybetmiş mekan olması - Afet sonrası mekânsal ve işlevsel kayıp - Mülkiyet ve işletme değişimleri	- Ölü Alanlar (Dead Space) - Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS) - Boş Alanlar (Vacant Land) - Terkedilmiş Endüstri Alanları (Brownfield)	- Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturması - Mülkiyet problemleri	- Tarihi birikime sahip olması - Strüktürel olarak kullanılabilir durumda olması .	- Kalıcı Müdahale Biçimi - Kamu- Özel işbirliği ile süreç yönetimi - Yeniden işlevlendirme	Öncesi: Endüstri yapısı (Halı-Kilim dokuma fabrikası) Sonrası: Kamusal Alan – Üretim (Müze Fabrika)
Hasanpaşa Gazhanesi – Müze Gazhane, İstanbul, Türkiye (2021)	- Fonksiyonunu kaybetmiş mekan olması - Savaş sonrası mekânsal ve işlevsel kayıp - Mülkiyet ve işletme değişimleri	- Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS)	- Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturması - Mülkiyet problemleri - Güvenlik problemleri	- Tarihi birikime sahip olması - Strüktürel olarak kullanılabilir durumda olması . - Merkezi konumda olması	- Kalıcı Müdahale Biçimi - Kamu destekli süreç yönetimi - Yeniden işlevlendirme - Kentli gruplar ile birlikte katılım süreci ileletme	Öncesi: Endüstri yapısı (Gazhane) Sonrası: Kamusal Alan – (Kültür-Sanat merkezi)
Silahtarağa Elektrik Santrali (Santralistanbul), İstanbul, Türkiye (2007)	- Fonksiyonunu kaybetmiş mekan olması - Savaş sonrası mekânsal ve işlevsel kayıp - Mülkiyet ve işletme değişimleri	- Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) - Ölü Alanlar(Dead Space) - Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS)	- Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturması - Güvenlik problemleri	- Tarihi birikime sahip olması - Strüktürel olarak kullanılabilir durumda olması . - Merkezi konumda olması - Haliç ile bağlantısının olması - Kentin gelişme alanları içerisinde yer olması	- Kalıcı Müdahale Biçimi - Kamu destekli süreç yönetimi - Yeniden işlevlendirme	Öncesi: Endüstri yapısı (Elektrik Santrali) Sonrası: Kamusal Alan – (Çağdaş Sanatlar Müzesi, Bilgi Üniversitesi Eğitim Birimleri Ve Enerji Müzesi)

Şekil 2.36 : Kentsel kayıp mekân olarak tanımlanan alanlar ve müdahale biçimlerine ait değerlendirme cetveli.

Kentsel Kayıp Mekanlar	Kayıp Mekan Oluşum Sebebi	Kayıp Mekan Tipolojisi	Tehditler	Fırsatlar	Müdahale Biçimi	Kullanım Durumu
Bakırköy Cumartesi Halk Pazarı Alanı, İstanbul, Türkiye (2021)	○ Dönemlik Kullanım alanı olması ○ Ölçeksiz bir kentsel boşluk olması ○ Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu.	○ Artık Mekan (Leftover Space) ○ Artık Alan (Residual Space) ○ Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land)	○ Güvenlik problemi oluşturması ○ Ölçeksiz kentsel boşluk oluşturması	○ Tasarlanmaya açık olması ○ Merkezi konumda olması ○ İşlevinin dönemsel olması	○ Kalıcı Müdahale Biçimi ○ Katılıma bir süreç için yarışma ile tasarım ○ Fonksiyonel devamlılık için etkin tasarım anlayışı	Öncesi: Halk Pazarı-Otopark Sonrası: Halk Pazarı ve Kapalı Otopark Alanı (Planlanan)
Ankapark (Wonderland Euroasia), Ankara, Türkiye (2019)	○ Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu. ○ Mülkiyet problemleri ○ Ekonomik parametrelere uygun olmayan tasarım ve yönetim pratikleri	○ Ölü Alanlar (Dead Space) ○ Kayıp Alanlar (Lost Space) ○ Artık Alan (Leftover Space) ○ Artık Alan (Residual Space) ○ Atıl Kentsel Boşluklar	○ Vandalizm ile karşı karşıya kalan mekan güvenlik tehditleri ○ Kullanışsız kentsel mekan ○ Mülkiyet problemleri	○ Mekânsal büyüklük ○ Mevcutta aktif kullanıma imkan tanıyabilecek tasarımları içerisinde barındırması	○ Kalıcı müdahale biçimi ○ Kamu destekli süreç yönetimi ○ Alanın kent kullanıcıların önerileri doğrultusunda katılıma odaklı bir süreç ile yönetilmesi ve yeniden tasarlanması	Öncesi: Özel Tema Park Sonrası: Kamusal Alan (Öneriler: Yeşil alan, hayvanat bahçesi, Atatürk orman çitliği, spor ve yürüyüş alanı veya eğlence alanı)
Samsun Akyol Lunapark, Samsun, Türkiye (2001)	○ Fonksiyonunu kaybetmiş mekan olması ○ Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu. ○ Dönemlik Kullanım alanı olması	○ Ölü Alanlar (Dead Space) ○ Kayıp Alanlar (Lost Space) ○ Artık Alan (Leftover Space) ○ Artık Alan (Residual Space)	○ Güvenlik problemi oluşturması ○ Kullanışsız kentsel mekan	○ Merkezi konumda yer alması ○ Erişilebilirliğinin yüksek olması ○ Sahil ile ilişki kurabilme potansiyeline sahip olması	○ Planlanan Kalıcı Müdahale Biçimi ○ Yeniden işlevlendirme veya kamusal alan olarak tasarlama	Öncesi: Lunapark Sonrası: Kamusal Alan (Lunapark veya yeşil alan) (Planlanan)
Trabzon Hüseyin Avni Aker Stadyumu, Trabzon, Türkiye (2021)	○ Fonksiyonunu kaybetmiş mekan olması ○ Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu. ○ Dönemlik Kullanım alanı olması ○ İhtiyaca hizmet verememeye başlama durumu.	○ Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) ○ Ölü Alanlar (Dead Space) ○ Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS) ○ Artık Alan (Residual Space) ○ Atıl Kentsel Boşluklar	○ Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturması ○ Mülkiyet problemleri ○ Güvenlik problemleri	○ Tarihi birikime sahip olması ○ Strüktürel olarak kullanılabilir durumda olması ○ Merkezi konumda olması	○ Kalıcı Müdahale Biçimi ○ Kamu destekli süreç yönetimi ○ Yeniden işlevlendirme	Öncesi: Stadyum Sonrası: Kamusal Alan-Millet Bahçesi

Şekil 2.36 (devam) : Kentsel kayıp mekân olarak tanımlanan alanlar ve müdahale biçimlerine ait değerlendirme cetveli.



3. KENTSEL ULAŞIMIN VE ULAŞIM HATTININ KENTSEL KAYIP MEKÂN OLUŞUMUNDAKİ ETKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE ÖRNEKLER ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

Otomobile olan bağımlılığın yüksek oranda artması; modern hareketin mimarlarının açık alana yaklaşımı, kentlerin endüstri sonrası yenilenmesinde arazi kullanımı ve fonksiyonel zonlama kararlarının neden olduğu kent mekânının parçalanması; çağdaş sivil ya da kamu kuruluşlarının kamusal mekânlar üzerine sorumluluk almak istememesi ve kentin merkezlerinde askeriyeyle ait alanların endüstri tesislerinin ve ulaşım altyapılarının terk edilmesi sonucu oluşan metruklaşma kayıp alanı doğurur.

(Trancik, 1986, s. 4).

Kentsel yayılma, yerleşme ve ulaşım sistemleri arasındaki ilişki göz ardı edilemez bir ilişkiye dayanmaktadır. Kentler birçok unsurun bir araya gelmesi ile oluşmaktadır. Kent biçimlenme süreci temelinde insanın varoluşsal yapısına dayanmaktadır. İnsanın varoluşsal yapısı sosyallik olgusunu, sosyal olma olgusu aktiviteyi, aktivite ise fonksiyon sistemlerini oluşturmaktadır. Bu fonksiyon sistemleri ise binaları ve yolları oluşturarak kenti biçimlendirmektedir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 : Kent biçimlenme süreci.

Tarihsel süreç içerisinde bakıldığında kentlerde, orta ve uzak mesafeli kent mekânları arasında yer alan kentsel bağlantıların yürüme ile sınırlı olduğu görülmektedir. Bundan dolayı kentsel formlar kompakt ve yoğun yapısı ile karşımıza çıkmaktadır.

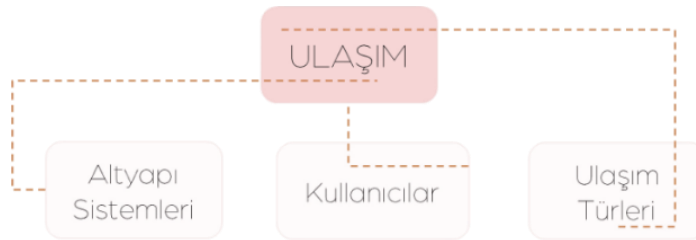
Çalışmanın bu kısmında ulaşım gelişmelerinin kentlerin yapısı üzerinde yarattığı etkiler üzerinde durulmuş ayrıca ulaşımın kent yapısı üzerinde kayıp mekân oluşturma etkisi örnekler üzerinden incelenmiştir.

3.1 Ulaşımın Kent Biçimlenmesi Üzerine Etkisi

Ulaşımın dair yapılan yatırımlar; kentin mekânsal biçimlenme ve fonksiyonel olarak yerleşme kararlarını etkileyen, kentsel büyüme ve yayılma konularında kent için yönlendiriciliği olan temel etkenlerdendir. Kentin kapasite ve verimliliğini arttırıcı etkisi olan ulaşım müdahaleleri tarihsel süreç içerisinde incelendiğinde; sadece

yürüme ile sınırlı, kentsel hareketliliği kısırlaştıran ve kent kullanıcıları için zaman-kentsel mekân ilişkisini zayıflatan bir yansıması olduğu görülmektedir. Bu durumu tanımlarken “Nesne felsefesi” üzerinden bakacak olursak; her insan, her nesne mekânda bir uzama sahiptir ve mekânda dağınık halde yer almaktadırlar. İnsanlar nesneler veya diğer insanlarla ilişki kurmak istedikleri zaman aralarında olan fiziki mesafeyi ortadan kaldırmaları gerekmektedir. Bu mesafeler zamanla karşılaşmalar ve ilişkiler için aşılması gereken bir eşik haline gelmeye başlamış, hareketlilik(mobilité) zaman içerisinde ihtiyaçlara göre dönüşmüş ve yürüme ile sınırlı olan mobilité yerini yeni ulaşım araçlarına bırakmıştır. Mobilitenin yalnızca yürüme ile sağlanması, değişen kentsel sosyal yapı ve kent makro formu mobilitenin yetersiz hale gelmesine sebep olmuştur.

Tekeli’ye göre (2021), zamanla değişen mobilité ile birlikte hareketliliğin istenilen doğrultuda olması için, bir altyapı ihtiyacı oluşmaya başlamıştır. Hareketliliği yaratan araçların devamlı işleyebilmesi için kendi altyapı sistemlerinin üretilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda kamu köprüler, otoyollar, demiryolları, gar alanları, istasyonlar, deniz limanları, havalimanları ve aktarma istasyonları vb. altyapı uygulamaları yapmaya başlamıştır. Altyapı sistemlerinde oluşan gelişmeler kentin biçimlenmesinde ve makro formunun oluşmasında oldukça önemli olmaktadır. Farklı ulaşım biçimlerinin ve altyapıların varlığı, farklı kullanıcı profilleri farklı kentsel formları ve ulaşım ağlarını meydana getirmektedir (Şekil 3.2).



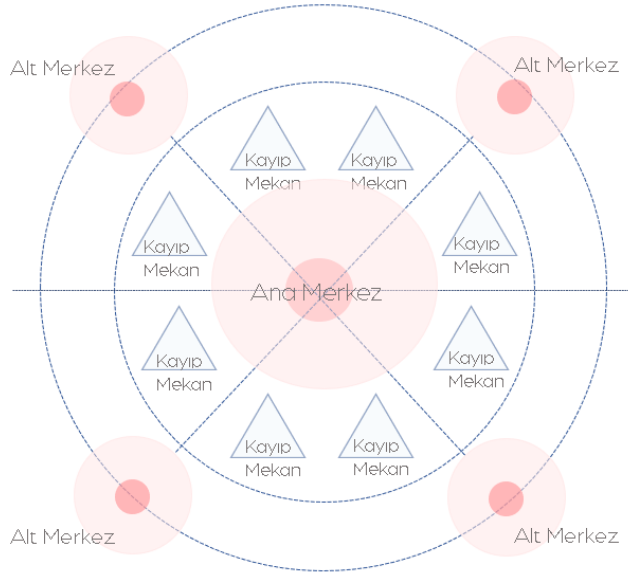
Şekil 3.2 : Ulaşım – kent ilişkisi.

Modern şehirlerin çoğunda kentsel hareketliliği temel alan kentsel form miras alınmıştır. Örneğin Avrupa ve Doğu Asya şehirlerini inceleyecek olursak, kentsel çekirdekler kent kullanıcıları tarafından yürüyerek veya bisiklet kullanımı ile erişilebilir durumda oldukları görülmektedir. Fakat yakın zamanda inşa edilen dağınık kent formlarına sahip Amerika, Avusturalya ve Kanada gibi şehirler, otomobil bağımlısı bir kent formuna hâkimdir. Bu durum otomobil-ulaşım altyapısı etrafında kent gelişiminin şekillenmesine sebep olmaktadır (Şekil 3.3).



Şekil 3.3 : Ulaşımın kent biçimlenmesi üzerine mekânsal etkisi. (Kılınçaslan,2012 referans alınarak yazar tarafından yeniden düzenlenmiştir.)

Kentin mekânsal yapılaşma değişimini tetikleyen unsurlardan birisi olan otomobil bağımlı kentlerde artan araç yoğunluğu, trafik sıkışıklığı sorununu da beraberinde getirmiştir. Bu durumu çözüme kavuşturmak ve seyahat mesafelerini kısaltmak için ek yollara ihtiyaç duyulmuştur. Şehirlerarası, şehir içi ulaşım biçimlerinde yaşanan değişiklikler mühendislik, şehir planlama, kentsel tasarım ve mimarlık disiplinlerini doğrudan etkilemiştir. Bu ulaşım çözümlerine otoyollar, yükseltilmiş kentsel otoyollar, üst geçitler, köprüler, tüneller, raylı sistemler örnek olarak gösterilebilir. Çin üzerinden bir gözlem yapacak olursak, teknolojinin ve nüfusun ulaşımına etkisi kapsamında kentsel hareketliliği arttıracak birçok altyapının bir arada uygulandığı ve kent makro formunda yüksek düzeyde motorizasyon etkisinin olduğu görülmektedir. Ulaşım teknolojisindeki değişiklikler ne kadar radikal olursa, kentsel formdaki değişiklikler de o kadar fazla olur. Kentsel formdaki en temel değişiklikler arasında, yeni kentsel faaliyetleri ve kentsel sistemin unsurları arasındaki yeni ilişkileri ifade eden çevre alanlarda yeni küme yerleşimlerin ortaya çıkması yer almaktadır. Merkezi iş alanları (MİA) etrafında gerçekleşen üretim ve yönetim uygulamaları, kent sermayesi düşünülerek banliyö alanlarına aktarılmıştır. Buna paralel olarak yük taşımacılığının getirdiği modern yük dağıtımındaki yeni ihtiyaçlar, banliyö bölgelerinde birçok önemli ulaşım terminallerinin, liman tesislerinin ve demiryolları hatlarının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Banliyölerin gelişmesi başlangıçta ana yol koridorları etrafında gerçekleşmiş ve bu gelişim banliyöler arasında boş araziler ve tarım arazilerinin atıl olarak kalmasına sebep olmuştur. Zamanla dolmaya başlayan bu boş araziler otoyollar, çevre yolları etrafında gelişim göstermiş ve ekonomi merkezi olan MİA'lara alternatif, rekabetçi alt merkezler oluşmaya başlamasına sebep olmuştur. Bu alt merkezlerin birbirini beslemesi için ulaşım sistemi ile bağlanması, süreç içerisinde göz ardı edilen tasarımsal, sosyal ve mekânsal unsurlar sonucu ulaşım sistemi etrafında kentsel kayıp mekânların oluşmasına neden olmuştur (Şekil 3.4).



Şekil 3.4 : Banliyö oluşumu ve kentsel atıl mekân ilişkisi. (Mohd Firrdhaus Mohd Sahabuddin referans alınarak yazar tarafından yeniden üretilmiştir.)

Erişebilirliğin artması ile birlikte kentin yayıldığı bölgelerde sosyo-ekonomik yapı ve arazi kullanımı etkilenmiştir. Bu doğrultuda bölgenin gelişimine dair potansiyeller, imar ile ilgili yasal mevzuat ve doğal yapı karakteristiği bölgede kentsel formun oluşma sürecini ve süresini etkilemiştir. Artan erişebilirlik sonucu bölgeler çekici hale gelmiş bu alanlarda nüfus doğrudan artmış ve yığılmalar ile alternatif ulaşım ihtiyaçları doğmuştur. Gerçek bu durumdan dolayı yaşanacak mekânsal atılmanın önüne geçmek için yapılacak ulaşım yatırımlarının, planlanmış arazi kullanımları ile birlikte ele alınması gerektiği ayrıca talep yönetimi konusunun etkin hale getirilmesi gerektiğini savunmaktadır (Gerçek, 2012). Kentlerde yüksek oranda kullanılan ulaşım sistemlerine bakacak olursak demiryolları (raylı sistem hatları) ve otoyollar tarihsel süreçten bugüne kadar en sık kullanılan ulaşım sistemleridir. Ulaşım ve erişime dair değişen ihtiyaçlar çerçevesinde ulaşım ağları etrafında yer alan alanlar gelişme veya atıl hale gelme eğilimi göstermektedir. Kentin çeperlerine erişim için oluşturulan otoyollar, yükseltilmiş otoyollar vb. kara yolu ulaşım biçimleri etrafında yapılaşmaya fırsat tanımasının yanında, gelişen kent makro formunda yeni alternatif yolların uygulanması sonrası derece kaybına uğrayıp, çevresinde atıl mekânların oluşmasına zemin hazırlamaktadır. Aynı şekilde raylı sistem hattının kullanımında oluşan değişiklik, hattın kullanım dışı kalması veya taşımacılık işlevinde oluşan değişim ulaşım hattının çevre yapılaşmasını etkilemekte bu alanların eskisi kadar yoğun kullanılmamasına, ulaşım sistemi etrafında yer alan atıl mekânların oluşmasına sebep olmaktadır.

3.2 Ulaşım Müdahaleleri Sonucu Oluşmuş Kayıp Mekânlar

19.yy'a kadar yürüme ile sınırlı, erişim mesafesi, yer seçimi ve kentsel yapılaşma kompakt bir oluşum göstermiştir. Teknolojik gelişmelerin ulaşım sektörü üzerinde olan etkileri ile alternatif ulaşım biçimleri gündeme gelmiştir. Raylı sistemler, bireysel araç bağımlılığı sonucunda kent için erişim mesafeleri artmış yürüme mesafesinde sınırlı kalan kompakt kent, ulaşım araçlarının yol güzergâhı boyunca kent dışında gelişim göstermeye başlamıştır. Artan ulaşım altyapı faaliyetleri ile desteklenen alternatif ulaşım ağları kent dışının erişilebilirliğini arttırmış ve yapılaşma hareketleri için bir fırsat olmuştur. Demiryolları, yükseltilmiş otoyollar, otoparklar, köprüler üst geçitler, limanlar kentin ulaşım ağının önemli nesneleridir. Bu nesnelerin tasarlanıp uygulanma süreçlerinde konumu, çevresi ile olan ilişkisi bu nesnelerin sürdürülebilirliğini ve çevresine kattığı potansiyelleri etkilemektedir. Bahsi geçen nesnelerin bağlamına uygun tasarlanmaması, uygulama hatalarının olması ve zamanla işlevini yitirmesi gibi konular nesnelerin organizasyonundan oluşan mekânın atıl ve kayıp hale gelmesine sebep olmaktadır. Bu kayıp alanların geri kazanılması, ulaşım altyapısının olumsuz etkilerini azaltmak ve kentsel çevrelerin kalitesini iyileştirmek için gerekli görünmektedir. Bu gelişmemiş alanların, yükseltilmiş otoyol ve çevrelerini bütünleştiren vatandaşlar için popüler toplanma alanlarına veya rekreasyon alanlarına dönüştürülme potansiyeline sahip olduğu fikrini savunmaktadır.

3.2.1 Köprü altları

Ulaşım planlama faaliyetlerinin sonucu olarak üst geçitlerin, köprülerin ve her türlü kentsel altyapının altındaki alanlar, kent için tehlikeli, ihmal edilmiş yerler olarak kabul edilmektedir. Köprü yapım faaliyetleri sadece ulaşım için bir çözüm getirmesinin yanında kent içinde alternatif mekânları da bünyesinde barındırmalı ve güvensiz mekânların oluşmasının önüne geçmelidir. Carmona (2010), kamusal alanları yetersiz yönetilen ve fazla yönetilen olarak iki grupta incelerken yetersiz yönetilen alanları ihmal edilen, ulaşım ihtiyaçları tarafından işgal edilen, dışlayıcı alan biçimlerine imkân veren ve mekânda kullanıcı gruplarının daha fazla ayrışmasına yol açan mekânlar olarak nitelendirmiştir. Carmona'ya (2010) göre, kentsel köprülerin altındaki alanlar, yönetilmeyen bir kentsel alan türü olarak kabul edilir. Bu nedenle, kent yönetimi tarafından iyileştirilmesi gereken köprü altı alanların çevresel kalitesinin ve işlevselliğinin artırılması gerekmektedir.

Köprü altlarına dair literatür taramalarına bakıldığında Akaslan (2006), Emerce (2012), Karadaban (2020) ve Ergan (2022) çalışmalarında köprü altları-kayıp mekân ilişkisini ülkemizde yer alan Mecidiyeköy, Manhattan High Line ve Söğütlüçeşme istasyonu altı üzerinden incelemişlerdir. Literatürde bu örneklerden sıklıkla bahsedildiği için bu örnekler yerine çalışmanın öznel katkılarından birisi olarak çoğunlukla literatürde yer almayan kayıp mekân örnekleri üzerinde durulmuştur.

3.2.1.1 Eski Galata köprüsü

1845 yılında ilk olarak ahşap strüktürel elemanlar ile inşa edilen köprü, kısa sürede eskime ve hasar görme ile birlikte 1863 yılında yeniden işlevlendirilmiştir. 1912 yılında ise deniz üzerinde yüzen bir köprü olarak yeniden inşa edilmiştir. I. Ulusal Mimarlık Akımı eseri olarak nitelendirilen köprü 1992 yılında çıkan yangın sonucu hasar görmüş, bir kısmı sökülüp “Tarihi Galata Köprüsü” adıyla sahilde sergilenmiştir (Evren, 1994). Ulaşım sistemlerinde yaşanan değişim, maruz kalınan doğal afetler Galata Köprüsü’nün de kayıp hale gelmesi üzerinde etkili olmuştur (Şekil 3.5).



Şekil 3.5 : Eski Galata Köprüsü’ne ait görseller (Evren, 1994; Akaslan,2006).

İstanbul’da gerçekleştirilen tasarım festivalleri için mekân arayışlarına bir çözüm olarak ortaya çıkan Tarihi Galata Köprüsü, uzun yıllar boyunca Istanbul Design Week (IDW) için bir sahne olarak kullanılmıştır.



Şekil 3.6 : Eski Galata köprüsünün kentsel mekân olarak yeniden kullanılması (Url-23).

Haliç'in iki yakasını birbirine bağlayan bu köprü tasarım haftalarında üst bölüm, alt bölüm ve ıslak sergi alanı olarak üç bölümden oluşmaktadır. Üst bölüm katılımcı firmaların sergi alanı olarak kullanılırken, workshoplar için alanlar yeme içme birimleri de bu bölümde yer almaktaydı. Köprü'nün alt bölümünde tasarımcılar ve firmalara ait sergi ve enstalasyon alanları bulunmaktaydı. Deniz ile ilişki kuran bölüm olarak ıslak sergi alanları bölümünde yüzebilen tasarımlar ve su ile bağlantılı sergi eserleri yer almaktaydı.

3.2.1.2 Burnside skate park, Oregon

Portland metropol alanının önemli bir düğüm noktası olan Burnside köprüsü inşa edilmeye başladığından beri paten ve dokuz kuka oyunu için kullanılan bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 3.7).

Alanın sahip olduğu fiziksel ve doğal nitelikler göz önüne alınarak kent konseyi tarafından çelik köprü'nün batı ayağından itibaren nehir kıyısını destekleyecek paten parkları içerisinde barındıran kentsel tasarım planı hazırlanmıştır.



Şekil 3.7 : Burnside skatepark kayıp mekân görünümü.

Üç boyutlu bir sokak yapısını barındıran köprü altı parkının tasarımı patenli ve patensiz arazi yapısını bir araya getirerek kentsel peyzaj yaratmaktadır. Bu iç içe, çapraz hareket eden arazi yapısı, patenciler için dinamik ve zorlu olan, ancak yayalar ve seyirciler için güvenli alanlar içeren kaykay parkı ve kentsel plaza arasındaki çizgiyi bulanıklaştıran bir kamusal alan yaratmaktadır (Şekil 3.8).



Şekil 3.8 : Burnside skatepark (Url- 24).

3.2.1.3 Ankara opera köprüsü, Ankara

Ankara opera kavşağı, iki ana yol olan Atilla ve Atatürk caddelerinin kesiştiği önemli bir kavşaktır. Caddelerde biri idari merkezi ticaret merkezine bağlamakta, diğeri ise 1930'larda şehrin kapısı işlevi gören tren istasyonunu birbirine bağlamaktaydı. Sergi Salonu, Halkevi (Türk Ocağı) ve Etnografya Müzesi gibi dönemin önemli yapıları ile çevrili olan bu alan için 1936'da Herman Jansen, başkentin planlanmasında kavşağın güvenliğini sağlamak için bir karayolu köprüsü önermiştir. Ancak, ülkenin içinde bulunduğu kötü ekonomik koşullar ve yüksek maliyetler nedeniyle bu öneri gerçekleştirilememiştir.

Studio Nervi'nin başmühendisi Antonio Nervi, 1968 yılında Türkiye'ye ziyarete gelmiş ve Opera Köprüsünü tasarlamak üzere görevlendirilmiştir. 1969 yılında tasarlanan proje 1972 yılında kullanıma açılmıştır (Şekil 3.9).



Şekil 3.9 : Ankara opera köprüsü (Url- 25).

Sahip olduğu mimari özellikler bakımından heykelsi bir duruşa sahip olan bu köprü önemli bir Cumhuriyet dönemi eseri olarak karşımıza çıkmaktadır. Mühendislik ve mimarlık bakımından standart köprü tasarım anlayışından farklılık göstermektedir. Diğer tüm köprü tasarımlarında çelik gibi hafif yapı sistemlerine yer verilirken Nervi betonarmenin plastisitesini ve sağlamlığını vurgulamak için farklı bir yaklaşım benimsemiştir.

Opera köprüsü mimari ve mühendislik bakımından her ne kadar beğenilse de kentsel tasarım konuları göz önüne alındığında bağlamında zaman içerisinde köprü altının güvensiz ve atıl kalmasına, mekânın kaybolmasına sebep olan bir tasarımı da beraberinde getirmiştir (Şekil 3.10). Günümüzde araç parklanması, güvensiz kentsel faaliyetler, kentsel kirlilik ile karşı karşıya kalmış bu mekân hem stratejik konumu hem mimari mühendislik özellikleri ile kent yaşamına entegre edilmesi gereken önemli kayıp mekanlardan birisidir.



Şekil 3.10 : Ankara opera köprüsü (Url- 26).

3.2.2 Yükseltilmiş otoyollar

Yükseltilmiş kentsel otoyollar (Urban Highways), özellikle gelişmekte olan ülkelerde trafik sorunlarının çözümünde en kolay ve en verimli çözüm olarak görülmektedir (Dessouky, 2017). Yükseltilmiş otoyollar kentsel tasarım ve planlamayı etkilemekte, kentsel gelişim projelerinde ise büyük başarılar olarak kabul edilmektedirler. Amaçları, kentsel ortamların ekonomik yönüne katkıda bulunmak ve gelişen banliyölere sürekli artan ulaşım erişim sağlamaktır. Bazı araştırmacılar, bu tür yapıların olumsuz fiziksel ve psikolojik sağlık koşullarına neden olduğunu, özellikle yerleşim alanlarında gürültü ve hava kirliliğini artırdığını iddia etmektedir (Appatova vd., 2008). Ulaşım altyapıları ayrıca yerel mahalleler arasındaki ayrımı artırmakta ve kentsel alanların estetik, ekolojik ve tarihi niteliklerini etkilemektedir (Carmona, 2010; Anuar ve Ahmad, 2017; Canter, 1977; Forman ve diğ., 2002; Ulaşım Araştırma Kurulu, 2002). Özellikle karayolları ve yükseltilmiş otoyollar, fiziksel ve psikolojik engeller olarak kent içinde yerini alabilmekte ve yaya deneyimini konforsuz hale getiren istenmeyen ortamlar yaratabilmektedir (Trancik, 1986).

Yükseltilmiş otoyolların (UH) altındaki alanlar, genellikle kentsel alanlarda karmaşık problemler yaratan yönetilmeyen “kayıp alanlardır” (Carmona, 2010). Bu altyapıların olumsuz etkileri olarak çöp dökme, terk edilmiş araç veya yasa dışı faaliyetlerden söz edilmektedir (Trancik, 1986; Anuar ve Ahmad, 2017). Ortaya çıkan güvenlik eksikliği kent kullanıcıları arasındaki sosyal etkileşimlerin daha da azalmasına sebep olmaktadır (Hajer ve Reijndorp, 2001). Buna göre kamusal alanın bir parçası olarak kabul edilen bu alanları ihmal etmeye devam etmek, kentsel arazileri israf etmekte ve potansiyel sosyal anormallikleri artırmaktadır. Bu tür terk edilmiş alanların yeniden canlandırılması, kentsel alan üzerindeki olumsuz etkilerinin ortadan kaldırılmasına yardımcı olmaktadır. Otoyolların altındaki boşluklar, bir şehrin altyapısal büyümesinin bir yan ürünü olarak yaratılan işlevsel boşluklardır. Samuel ve Poole (2006), yaptıkları çalışmada kentsel alanlarda yer alan yükseltilmiş otoyolların etkisini altı kategoride ele almışlardır:

- Hareketliliği ve erişilebilirliği artırması,
- Kentsel dokudaki baskın yapısı,
- Fiziksel ve psikolojik engeller ve görsel izinsiz giriş nedeniyle topluluk ayırımına sebebiyet vermesi,

- Genellikle yanlış kullanılan tanımsız alanlar,
- Yükseltilmiş yapı altında düşük doğal aydınlatma ve havalandırma,
- Negatif veya kayıp boşlukların üretilmesi (Samuel ve Poole, 2006).

Yükseltilmiş otoyolların kent yaşamına erişim anlamında katkısının yanı sıra otoyol altında kalan alanların tekinsizliği oldukça önemli bir çalışma konusudur.

3.2.2.1 The Bentway park, Toronto, Kanada

Gardiner Otoyolu, savaş sonrası dönemde Kuzey Amerika'da popüler hale gelen birçok kentsel otoyol projesinden biriydi. Sonunda Gardiner Otoyolu olacak olan yer için planlama ve tasarım konuları 1940'ların sonlarında başladı. 1947'ye gelindiğinde, Humber ve Don Nehri arasındaki endüstriyel demir yolu koridoru boyunca bir sahil otoyolu inşa etmek için bir ilk teklif ortaya atıldı ve otoyolun yükseltilmiş kısmının inşaatı 1955'te ciddi bir şekilde başladı. Yapı bölümler halinde inşa edildi ve otoyolun ilk planlanan rotası daha sonra Fort York Ulusal Tarihi Bölgesi'ni korumak için değiştirilmiştir. Garnier otoyolunun tamamlanması ile birlikte etki alanında dramatik bir değişim baş göstermiştir. Demir yolu hattı ve kıyı şeridini kesen yapılaşma ile kamusal alana olan ihtiyaç artmıştır ve bu amaçla Bentway Park projesi gündeme gelmiştir (Şekil 3.11). The Bentway Park, Strachan'ın hemen batısındaki Fort York ulusal tarihi bölgesinin arazileri de dâhil olmak üzere Toronto'nun Gardiner Otoyolu'nun yükseltilmiş bölümünün altında dört hektardan (10 dönüm) fazla araziye dönüştüren bir girişimdir. Gardiner otoyolunun altında bulunan kayıp mekânın yeniden kent yaşamına kazandırılması için Garnier otoyolunun 1.8 km'lik kısmında yer alacak olan kamusal bir park projelendirilmiştir.



Şekil 3.11 : Gardiner kayıp mekân görünümü. (Google Earth kullanılarak elde edilmiştir.)

Under Gardiner, Gardiner Otoyolu'nun Dufferin Caddesi ile Yonge Caddesi arasındaki merkezi yükseltilmiş bölümünün altında ve bitişiğindeki alanlar için rehberlik sağlaması ve ayrıca Yonge Caddesi ile Don Valley Parkway arasındaki doğu kesimi için üst düzey öneriler sağlaması planlanmıştır. Under Gardiner için tasarlanan programda hedefler belirlenmiştir.

- Engelden bağlayıcılığa geçiş olarak alanlarının güvenliği ve erişilebilirliği ile ilgili endişeleri gidermek için mahalleleri, ulaşım merkezlerini ve kamu geçiş haklarını birbirine bağlayan davetkâr fiziksel ve görsel bağlantılar oluşturmayı,
- Kamu alanına öncelikli yaklaşım olarak, farklı ve istisnai kamusal ve yarı kamusal alanların geliştirilmesini, sivil katılım ve faaliyetler için benzersiz toplanma yerlerini teşvik ederek, kullanım çeşitliliğini desteklemek için rehberlik edilmesini,
- Gardiner'in eşsiz karakterinden yararlanarak, yapılı mirasını, katmanlı tarihini ve farklı topluluklarını kutlayan tasarım ve programlama stratejileriyle Under Gardiner alanlarının kimliğini geliştirmeyi,
- Otoyoldan hibrit altyapıya geçiş stratejisinde Gardiner Expressway bakım ve bakımına yönelik verimli ve koordineli bir yaklaşımı desteklemek için protokoller ve bütçeler geliştirerek yeni verimlilikler, maliyet tasarrufları ve uzun vadeli uygulanabilirlik için uyumlu bir vizyon elde edinmeyi,
- Adil ve sürdürülebilir büyümenin savunucusu olarak, Gardiner Otoyolu boyunca uzun süredir devam eden çevresel ve halk sağlığı sorunlarına yönelik sosyal ve ekonomik açıdan dayanıklı kamu altyapısının geliştirilmesini desteklemeyi,
- Esnek ekonomik kalkınma bakımından ise yeterince kullanılmayan altyapıyı yeniden kullanarak, şehir merkezindeki mahallelere yatırım yaparak ve hem sakinler hem de ziyaretçiler için yaratıcı programlar geliştirerek şehrin ekonomik iyileşmesine yardımcı olmayı amaçlamaktadır.

Projede kullanıcıların ve ilgili kişilerin sosyal medya ve web sitesi üzerinden alan kullanımına dair görüş ve önerileri, projeye dair fikirleri alınmış ve katılımcı bir süreç

izlenmiştir. 2015 yılında ilan edilip, 2017 yılında tamamlanan proje 2018 yılında kullanıcıları ile kavuşmuştu. Otoyol strüktürlerinin birer tasarım elemanı olarak ele alındığı bu projede taşıyıcı strüktür betonlar kamusal odalar olarak adlandırılmış ve 55 oda olarak tasarlanmıştır. Bisiklet parkı, oyun alanı, resim ve müzik festivalleri, semt pazarı vb. alanları içinde barındıran proje sağladığı esnek mekân anlayışı ile sürdürülebilir ve dönüştürülebilir etkiye sahiptir (Şekil 3.12).



Şekil 3.12 : The Bentway Park (Under Garnier) güncel durum (Url- 27).

3.2.2.2 Folly for the Flyover, Hackney Wick, Birleşik Krallık

Folly for a Flyover, Hackney Wick'te kullanılmayan bir otoyol alt yapısını bir sanat mekânına ve yeni bir kamusal alana dönüştüren bir projedir. Londra ve çevresinden sanatçıları ve alanı deneyimlemek isteyen ziyaretçilere ev sahipliği yapan alan dokuz hafta atölyelerin söyleşilerin, müzik dinletilerinin, tiyatro gösterilerinin ve açık yemek etkinliklerin yapıldığı bir yere dönüşmüştür.

Folly for a Flyover Hackney Wick'te kullanılmayan bir otoyol altyapısının bölge için yeni bir kamusal alan olma potansiyelini gösteren geçici bir projeydi. 9 hafta boyunca, bu bakımsız yer, bir yaz içinde 40.000'den fazla ziyaretçiyi çeken hem yerel sakinler hem de ziyaretçiler için bir ev sahibi mekâna dönüşmüştür. Folly, geçmişini yeniden hayal ederek ve otoyolun altına hapsedilmiş bir bina gibi davranarak kent için olumlu bir geleceğe yatırım yapmıştır. Doğu ve Batı trafiği arasında yükselen çatısı ile Folly for a Flyover, Create Festival, Barbican Art Gallery ve çok sayıda yerel organizasyon ve işletme ile sunulan kapsamlı bir sahil sineması, performans ve oyun programına ev sahipliği yapmıştır. Gün boyunca kafeye, atölyelere, etkinliklere ve çevredeki su yollarını keşfeden tekne gezilerine ev sahipliği yapmış bu alan geceleri ise seyircileri

bina merdivenlerinde gişe rekorları kıran animasyon klasiklerinden erken sinemaya kadar çeşitli gösterimler ve canlı müzik dinletileri ile buluşturmuştur. Dev bir inşaat seti olarak nitelendirilebilecek proje 200'den fazla gönüllüden oluşan bir ekip tarafından katılımcı süreç ile üretilmiştir. Yaz sonunda, asıl amacına hizmet eden inşaatta kullanılan malzemeler, yerel bir ilkokul için yeni oyun ve bitkilendirme tesisleri olarak yeniden kullanılmıştır. Folly'nin başarısından yararlanan London Legacy Development Corporation, sitenin bir etkinlik ve kültürel kamusal alan olarak devam etmesini sağlayan kalıcı altyapı sağlamaya yatırım yapmıştır (Şekil 3.13).



Şekil 3.13 : Folly for the Flyover (Url- 28)

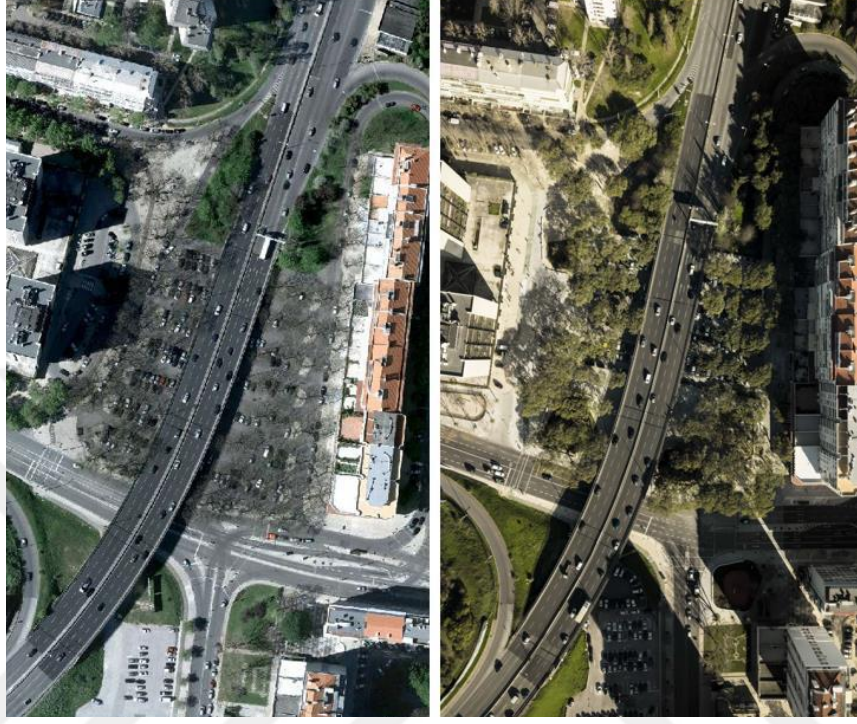
3.2.3 Otopark alanları

Kentsel mobilite için önemli mekânsal yapılaşma alanı olarak otopark alanları otomobil bağımlı kentlerin önemli bir kentsel dış mekân unsurudur. Otoyolların kenti bölücü, yaya akışını kesici etkileri, çevresinde oluşturduğu mülkiyet ve pasif kullanım problemleri bu alanların kayıp mekânlar oluşturmalarına sebep olmuştur. Trancik'e göre (1986), otomobil odaklı ulaşım tasarımlarının birçok kent kullanıcılarını yerinden etmesi sonucu kentsel mahalli ve sosyal etkileşim azalmıştır.

3.2.3.1 Fonte Nova Meydanı, Lizbon, Portekiz

Benfica'da 20. Yüzyılın ortalarına kadar bir tarım bölgesi olan "Praça Fonte Nova" verimli akarsu ve çeşmeler ile çevriliydi. 20. yüzyılın ortalarına kadar, Fonte Nova park yerinin bulunduğu alan, çiftlik evleriyle dolu kırsal bir alandı. Ribeira de Alcántara'ya yakınlığı sayesinde topraklar verimliydi ve su boldu. Lisbon için önemli ulaşım akslarından biri olan Estrada de Benfica kent için önemli bir ulaşım aksı olmuştur. İkinci Lizbon çevre yolunun inşası ve Estrada de Benfica üzerindeki viyadük ile bölge derin bir değişim geçirdi. Çiftlik evleri yıkıldı, araç ve yaya yolları kesildi ve alan daha sonra resmi olmayan bir otopark tarafından devralındı ve sonunda tüm

uzantıyı kapladı. Radyal bir ulaşım hattı ve üstgeçit 1960larda kenti ikiye bölerek yol ve patikaların kesintiye uğramasına sebep olmuştur. Uzun yıllar otopark alanı olarak kullanılan bu alanda kentsel doğal peyzaj oluşmaya başlamış, peyzaj kent için doğal dinlenme alanına olarak verecek biçimde gölgelik alanlar oluşturmuştur (Şekil 3.14).



Şekil 3.14 : Fonte Nova müdahale öncesi ve sonrası (Ergan,2022).

Stratejik olarak kaybedilen kentsel bağları yeniden amaçlayan kamusal alan projesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Yaya hareketliliği ve eğlence alanları olarak alanın kent ve kentli yaşamına katıldığı proje her yaştan insanı kendine çekerek kapsayıcı esnek bir yer yaratma amacıyla tasarlanmıştır. 2015 yılında kent yönetimi tarafından kentsel gelişim planı ile birlikte yaya bağlantılarını yeniden kurgulamak ve kamusallığı arttırmak için José Adrião Arquitetos tarafından mekân yeniden tasarlanmıştır (Şekil 3.15).



Şekil 3.15 : Fonte Nova meydanı (Url- 29).

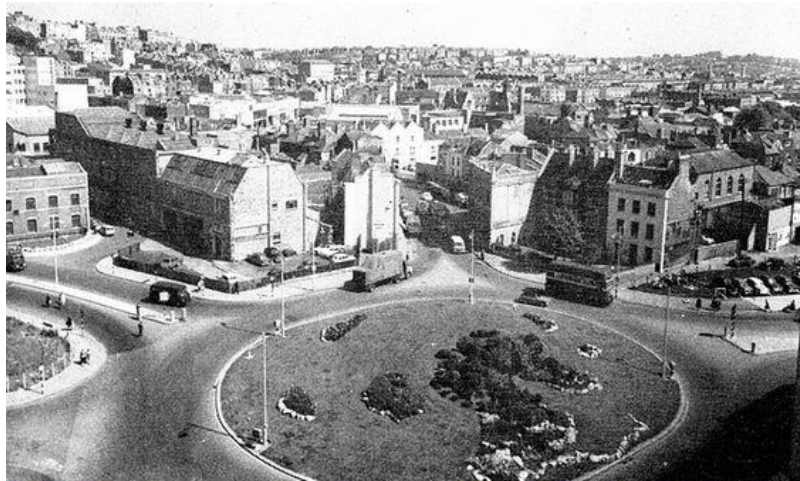
Kentin çeşitli bölgelerindeki kamusal alanları iyileştirmek üzere “Her üç ayda bir yer” sloganı ile harekete geçen yönetim Fonte Nova’da bir strateji olarak, viyadük inşasıyla parçalanmış birliği yeniden kurma girişiminde büyük bir asfalt yüzey oluşturmaya karar vermiştir. Tipuanas ağaçları alanın tasarımında önemli yere sahiptirler, mevcut ağaçların korunduğu ve bu ağaçların etrafında mekânsal biçimlenmenin olduğu görülmektedir. Mekânın tasarlanan tüm döşemeleri beton olup alan belli yerlerde adalaşarak dinlenme, yeme içme, oyun alanı, hayvan parkı haline gelmektedir. Fonksiyon, malzeme ve tasarım olarak sürdürülebilir bir bakış açısıyla her duruma uygun kent özelinde kayıp mekânın kente kazandırılmasına dair bir tasarımıdır.

3.2.4 Refüj alanları

Trafik sirkülasyonu için önemli bir ulaşım tasarımı nesnesi olan refüjler kavşaklar ve yollar arasında kalmış tüm alanlar, kent kullanıcıları tarafından aktif biçimde kullanılmadığı için kayıp mekân olarak kalmaktadır. Çoğu zaman pasif yeşil alan olarak karşımıza çıkan bu alanlar etrafını çevreleyen araç trafiği ve yayayı içine almayan tasarımları nedeniyle kayıp mekân olarak kalmaya devam etmektedirler.

3.2.4.1 St James Barton Roundabout -The Bearpit, Bristol, Birleşik Krallık

Bristol'deki St James Barton bölgesi daha önce Orta Çağ kentinin sınırını oluşturuyordu. Tarihi süreçte önemli bir konumu temsil eden bu alan yıllar boyunca trafiğin ve ticaretin önemli bir merkezi olmuştur. Buser'e göre (2016), 13. yüzyılın ortalarından itibaren de bu bölge, Avrupa'nın en önemli ticaret fuarlarından birine ev sahipliği yapmıştır, fuar hem sosyal hem de ekonomik sebeplerle son derece önemli bir etkinlik olarak kabul edilmiştir (Şekil 3.16).



Şekil 3.16 : The Bearpit’ in kullanılmayan refüj alanı görünümü (Url-30).

Bearpit, şehir merkezindeki alışveriş bölgesinin kenarında, şehrin otobüs terminaline bitişik, ofisler ve otellerle çevrili yoğun bir bölgede yer almaktadır.

İkinci Dünya savaşından sonra kentte büyük yıkımlar olmuş bu yıkımın etkilerini gidermek için 1960'lı yıllarda otomobil odaklı bir master plan hazırlanmıştır. Bu plan Bearpit' in otoyol kavşakları, dönel kavşaklar, alışveriş bölgeleri ve park yapılarından oluşan geniş bir sistem içinde arta kalan veya kayıp bir alan olmasına neden olmuştur. Alanda, kent ve kentli güvenliğini tehdit edici faaliyetlerin oluşmasına, alanın anti-sosyal bireyler ve eylemler ile tanımlanmasına sebep olan bu durum sonucu alanın rehabilitasyonu söz konusu olmuştur.

2010 yılından itibaren, Bearpit İyileştirme Grubu'nun (BIG) himayesindeki yerel bir gönüllü organizasyon, algıları değiştirmek ve alanı aktif bir kamusal alan olarak yeniden tanımlamaya çalışmıştır (Shaftoe, 2008).

Bristol vatandaşlarının ihtiyaçlarını değerlendirdikten sonra, insanların Bristol'de yürürken kendilerini daha güvende hissetmek ve daha fazla eğlenmek istediklerini keşfeden grup, Bristol'ün çok fazla yaya trafiği olan bir bölgesini almaya karar vermiş ve onu hem eğlenceli hem de yayalar içinde güvenlik duygusunu geliştiren bir biçimde dönüştürmeye karar vermiştir (Şekil 3.17).



Şekil 3.17 : Bearpit'in güncel durumu (Url-31).

3.2.5 Raylı sistemler

20. yüzyılın başlarında kentsel planlama topluluğunu, yoğun dolaşımı sokak seviyesinden ve dolayısıyla orijinal kentsel dokudan sistematik olarak ayırmaya yönlendiren işlevselci kaygılar, demiryolu ve karayolu altyapısı boyunca ve bu alt yapılar altında bırakılan boş alanların oluşmasına neden olmuştur.

Çağdaş şehirlerin bu yapılar ile mevcut kentsel doku arasındaki fiziksel ve işlevsel ayrımı kentin gelişim süreçlerinde kayıp mekânların oluşmasının önünü açmıştır. Demiryollarının ve karayollarının faaliyet gösterdiği kentlerin sahip olduğu kentsel imajda, kentin mevcut fiziksel izolasyonlar büyük ölçüde artmıştır.

Demiryolu faaliyetlerinin sanayi devrimi ile artması ile birlikte günümüzde hala demir yolu faaliyetleri devam etmektedir. Hıza duyulan ihtiyaç arttıkça, otoyol ve demir yolu yapılarının kent zeminine doğrudan teması zayıflayarak etrafı çitler ve duvarlarla çevrili kenttin izole alanları olarak kentte yerlerini almışlardır.

Yapay çöküntüler, yeraltı tünelleri veya yükseltilmiş yollarla sokak seviyesinden ayrılan demir yolu hatları, böylece kentle etkileşime girme kapasitesi olmayan bir tür kaybolmuş mekân ortamı yaratmıştır. Demiryollarının inşası sonucu ortaya çıkan açık alanlarla ne yapılacağı sorusu yıllardır süre gelen bir soru olmuştur. (Halprin, 1966).

Demiryolları içerisinde yer alan kayıp mekânlar, hem hareketli kent varlıkları olarak mevcut durumumuzu hem de bu durumla başa çıkmaktaki yetersizliğimizi temsil etmektedir.

Virillo'ya (1995) göre köprülerin ve yolların planlanması, tünellerin kazılması, demir yolu şirketlerinin ve otoyolların geliştirilmesi, insanların ve malların fiziksel yerinden çıkma hızını artırmak için bölgeyi mükemmelleştirme çalışmasıdır.

Terk edilmiş demiryollarının yeniden kullanımı, geleneksel raylara dayalı kentsel toplu taşımayı yeniden inşa etmenin bir yolunu sağlar ve aynı zamanda çevredeki mahallenin kentsel yenilenmesini ve dönüşmesini sağlamanın bir yoludur. Demiryolları kente kazandırılırken raylar yeniden kullanılabilirlikte veya turizm ticaret için bir alan olabilmektedir.

Kullanılmayan demiryollarının kentin peyzajına entegre edilmeye çalışıldığı çalışmaların yanı sıra demir yolu hatlarının hızlı raylı sistemlere entegre edilmesi ile kent yaşamına katılması da uygulama modellerinden birisini oluşturmaktadır.

3.2.5.1 Pekin- Zhangjiakou Tren Hattı, Zhangjiakou, Çin

Pekin- Zhangjiakou Demir yolu, demir yolu tarihinde Çinliler tarafından inşa edilen en eski demir yoludur. Bununla birlikte, demir yolunun terk edilmesi, onu çevreleyen kentsel mekânın kalitesinin düşmesine sebep olmaktadır. Pekin 2022 Kış Olimpiyat Oyunları'nın varlığı kentsel planlama ve ulaşım altyapısı için yeni talepleri beraberinde getirmiştir. Çinliler tarafından inşa edilen ilk demir yolu güzergâhlarının terminali olan Zhangjiakou 'da bulunan eski Kuzey ve Güney İstasyonu arasındaki 10 km'lik raylı sistem 2014 yılından itibaren atıl kalmıştır (Şekil 3.18).



Şekil 3.18 : Terkedilmiş raylı sistem hattı (Zhang, Dai ve Xia; 2020).

Zhang, Dai ve Xia (2020), yapmış oldukları çalışmada bu alanın kent yaşamına kentsel tramvay olarak entegre edilmesini önermektedirler. Banliyöler ve yeni kent arasında bağı sağlayan kent merkezinde bulunan terkedilmiş demir yolunun dönüştürülmesi, kentsel işlevleri daha fazla artırarak kentsel kamusal alanı teşvik edecek, kentsel mekân dönüşümünü de tetikleyecektir. Paris'teki Osei Müzesi, uzun yıllar terk edilmiş bir tren istasyonundan dönüştürülmüştür. Avustralya'daki Puffing Billy Demir yolu ve Tayvan'daki Jiji Kasabası Demir yolu Tur Hattı, turizm rotaları olarak yeniden kullanılmasıyla ünlüdür. Ortadoğu'daki Hicaz Demir yolu örneğinde, yeniden kullanım planlarının, demir yolu hatlarının doğasında bulunan doğrusal avantajların yanı sıra tarihi değerden de faydalanması gerektiği önerilmiştir (Olendzki, 2008). Çin için ekonominin ve sanayinin devamlılığı için oldukça önemli alan raylı sistem 1990'lı yıllarda ulusal ekonomik yapının ağır sanayiden hafif sanayiye geçişi ve şehrin genişlemesiyle birlikte, demir yolu ve istasyon yavaş yavaş şehrin merkezinde kalmış, trenlerin gürültü ve hava kirliliği yavaş yavaş çevredeki sakinleri olumsuz yönde etkilemiştir. 2017 yılında yüksek hızlı tren istasyonu olarak yeni bir Zhangjiakou Güney İstasyonu inşa edilmeye başlandığından. Zhangjiakou Güney İstasyonu'nun geliştirilmesi, Güney İstasyonu çevresindeki şehirlerin genişlemesine yol açmış ve kentsel gelişim merkezini kademeli olarak güneye kaydırmıştır. Zhangjiakou Kuzey İstasyonu'nun kapanmasıyla, önceki Zhangjiakou Kuzey İstasyonu ile yeni

Zhangjiakou Güney İstasyonu arasındaki demir yolu bölümü de kayıp mekân olarak kalmıştır. Çalışmada kayıp kentsel mekânlar üç başlıkta ayrı ayrı değerlendirilmiş ve öneriler getirilmiştir. Demir yolu çevresinin yenilendiği, yolların yeniden tasarlandığı, kamusal alan ve kamusal yaşamın yenilenmesine dair önerilerin bulunduğu çalışmada geliştirilen stratejiler ile trafik koşullarının iyileştirilmesi, arazi geliştirme fırsatları, turizm gelirinin artması vb. dâhil olmak üzere, farklı yeniden kullanım stratejilerinin kentsel alan üzerinde farklı olumlu etkileri olacağı kanıtlanmıştır (Şekil 3.19).

Şekil 3.19 : Pekin- Zhangjiakou kayıp demir yolu hattının kente entegre edilmesine dair öneri. (Zhang, Dai ve Xia; 2020)

3.3 Kayıp Mekânlarda Ulaşım Etkisi Olarak Raylı Sistem Hatları

Kent içi raylı sistem hatları gelişen teknoloji, sanayi devrimi ve elektrikli- buharlı makinelere geçiş ile birlikte gelişmiştir. Kent merkezine doğru artan kontrolsüz göç ulaşım ve erişim problemlerini beraberinde getirmesinin yanında temiz ve sağlıklı bir çevreden yoksun, hava kalitesi düşük, enerji sorunlarını içerisinde barındıran ve sürdürülebilirlikten yoksun kentsel yaşantıya sebep olmuştur. Bu bağlamda kent yönetimleri tarafından ekonomik parametreler göz önüne alınarak kentsel ulaşım problemlerine bir çözüm ve sürdürülebilir kentsel gelişime destek amacıyla raylı sistem yatırımları gerçekleştirilmektedir. Raylı sistemlerin tarihsel sürecine bakıldığında 17. yüzyılda ilk olarak karşımıza çıkan raylı sistem araçları insan, hayvan ve elektrik gücü ile faaliyet göstermekteydiler. Raylı sistemlere dair açılan ilk işletme 1829 yılında İngiltere merkezlidir.

Maden ocaklarında işlenen kömürleri çıkarmak, eşya ve yük nakliyesi için tercih edilen bu sistem kentsel ulaşım taleplerinin fazla olmamasından dolayı toplu taşıma faaliyetleri amacıyla kullanılmamıştır. 1860 yıllarından sonra artan mobilite ve

taşımacılık talepleri kentler arası ve kent içi ulaşımında raylı sistemlerin aktif rol oynamaya başlamasını sağlamıştır. Raylı sistem kavramının işlevinde yaşanan bu değişim, raylı sistemlerde föniküler, tramvay, hafif raylı sistemler, hafif metro, monoray, manyetik levitasyonlu sistemler ve banliyö trenleri gibi kavramların ortaya çıkarmıştır.

Raylı sistemler, kapasite ihtiyacına göre evrim geçirmeye açık esnek bir yapıda olması, diğer ulaşım sistemleri ile entegre çalışabilmesi (ayrılmış yollar ve tünellerden veya araç trafiğı ile bir çalışan ray sistemi), sürdürülebilir bir toplu taşıma sistemi olması itibariyle ulaşım sistemleri arasında kent ve doğa için avantajlı konumda yer almaktadır. Raylı ulaşım sistemlerin karşılaştırmasını yapacak olursak banliyö trenlerinin uzun mesafede mobilite sağlayan, taşıma kapasitesi yüksek, uzak noktaları birbirine bağlayan ağır raylı sistemler olurken, tramvay taşıma kapasitesi düşük, kısa mesafeli mobilite sağlayan raylı sistemdir.

Hafif raylı sistemler (HRS), kapasite bakımından kent içi mobiliteyi sağlayacak büyüklükte olup metrolar hız, kapasite ve güzergâh olarak diğer raylı sistem türlerinden ayrılmaktadır. Monoray ise zeminden yükseltilmiş taşıyıcılar üzerinde kentsel mobiliteyi sağlayan, kendisine özel güzergâhı olan trafikten izole olan bir raylı sistem hattı olmaktadır. Bu raylı sistemlerin kent içerisinde varlığı ihtiyaçlar, topografya, nüfus gibi birçok etmenle alakalı olup hatların kent içi mobiliteyi sağlarken hangi rotayı kullanacakları ve rota etrafındaki kentsel alanlara ne gibi etkileri olacakları planlama süreçleri kritik rol oynamaktadır.

Trafik yoğunluğunun fazla olduğu büyük şehirlerde, ulaşım problemine dair üretilen çözümlerin kalıcı olması gerekmektedir. Trafik yoğunluğu azaltmak amacıyla trafiğe dair analizlerin yapılması bu analizler doğrultusunda toplu taşıma sistemleri içerisinde hangi raylı sistemin kullanılması gerektiğinin doğru tespit edilmesi gerekmektedir.

3.3.1 Raylı sistem hatlarının güzergâh ve yer seçimi

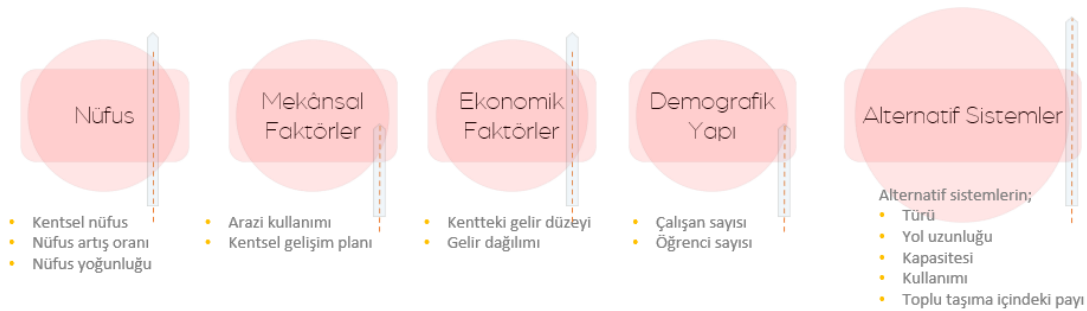
Raylı sistem hatlarının güzergâh tayini yapılırken fonksiyonu, başlangıç ve bitiş noktaları belirlenerek;

- Belirlenen ulaşım fonksiyonuna hizmet edebilmesi,
- Jeolojik-jeoteknik bakımdan elverişli olması,
- Yapım maliyeti bakımından efektif olması,

- Araç işletim giderlerinin maliyetli olmaması,
- Bakım, onarım ve işletim şartlarının elverişliliği,
- İşgal edilecek arazinin milli servet değeri,
- Doğal, sosyo ekonomik ve tarihi çevreye olan mekânsal ve sosyal etkileri,
- Stratejik önemi ve politik değerleri bakımından en uygun koridor belirlenir.

Fonksiyonu, yaklaşık başlangıç ve bitiş noktaları belirlenmiş planlanan bir raylı sistemin geçebileceği aday koridorlar belirlenir. Yukarıdaki kriterler göz önüne alınarak sayısal analizi yapıp en etkin hat belirlenir. 1/25000 ölçekli haritalar referans alınıp, Harita Genel Komutanlığı'nın kabartma haritalarında faydalanılarak aday koridorlar belirlenir (Yüksel Proje,2007).

Kent içi raylı sistem hatlarını etkileyen faktörler olarak, kentsel nüfusta yaşanan artış oranı, kentin sahip olduğu yüzölçümü, nüfus yoğunluğunun bölgesel dağılımı, kentsel arazi kullanımının dağılımı, kentsel gelir düzeyindeki durum, kentin sahip olduğu demografik yapı, kentte araç sahipliği yüzdesi, alternatif toplu taşıma sistemlerinin türü, güzergâh uzunluğu, etkin kullanımı payı, toplu taşıma içerisindeki yeri ve yüzdelik payı etkin rol oynamaktadır (Evren ve Öğüt, 2006; Şekil 3.20).



Şekil 3.20 : Kentsel raylı sistem hatlarının biçimlenmesini etkileyen faktörler (Yazar tarafından üretilmiştir).

3.3.2 Raylı sistem hatlarının kentsel mekâna etkisi

Toplu taşıma sistemi, kentlerde kullanıcıların ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak için zaman ve mekâna bağlı mobilitelerini sağlayan ulaşım türlerini, özellikleri ve ilişkileri içerisinde barındıran bir bütündür. (Yardım,2002)

Sanayi devrimi sonrası ulaşım teknolojilerinde buhar ve elektrik kullanılmaya başlanmış bu durum toplu taşımayı gündeme getirmiş ve toplu taşıma odaklı kentlerin oluşmasının önünü açmıştır. Raylı sistem teknolojisinin motorlu taşıt teknolojisinden daha hızlı ve daha yüksek kapasiteli olması raylı sistemleri ana toplu taşıma modu haline getirmiştir.

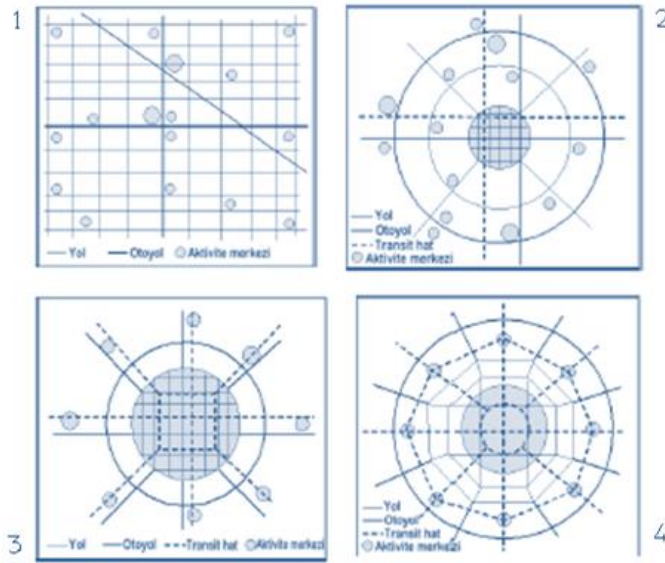
Müller'e göre (1997) kentlerde toplu taşımanı kullanılmaya başlanması ile raylı sistemler kent formunu, kentsel mekânı etkileyen ve biçimlendiren ulaşım modunu oluşturmuştur.

Raylı sistemlerin kentsel gelişimde etkisine bakıldığında kentlerin gelişimi raylı sistem koridorları etrafında kırsal alanlar üzerinden gelişim göstermiş raylı sistem hatları ve durakları çevresinde banliyö alanları ortaya çıkmıştır (Kılınçaslan, 2012). Banliyöleşmenin kentsel gelişim modeli olarak gelişmesi ile birlikte artan nüfus ve yoğun nüfuslu alt merkezler arası bağlantı Newman ve Kenworthy'e göre (1999) raylı sistem hatları, raylı sistem rotaları ve yaya alanları ile entegre edilmiştir.

Günümüzde dünyada ve Türkiye'de kent içi ulaşımında ana ulaşım modlarından biri olarak toplu taşıma sistemleri kullanılmaktadır. Toplu taşıma sistemlerinin ana ulaşım modu olarak kullanılması,

- Kent içerisinde kentsel mekânın ve kentsel sermayenin ekonomik kullanılmasını sağlaması,
- Otomobil bağımlı kentin önüne geçerek yolların temel olarak insan taşımacılığına hizmet etmesini sağlaması,
- Yol ve altyapı olarak kapasite kullanımının otomobil ve özel araçlara göre düşük olması,
- Kamu hizmeti olarak tüm kent kullanıcılarına hitap etmesi,
- Sürdürülebilir, enerji etkin bir tasarım ürünü olması,
- Çevresel olumsuz etki bakımından diğer ulaşım türlerine göre çevreye daha az zarar vermesi özelliklerinden kaynaklanmaktadır.

Zamanla kent içinde mobilitenin yürüme dışında sağlanmaya başlanmasıyla kent biçimde ve mekânsal gelişimde değişimler olmaya başlamıştır. Thomson ulaşım ve kent biçimlenmesine dair ilişkiyi dört ulaşım ağı yapısıyla ortaya koymuştur (Şekil 3.21).



Şekil 3.21 : Ulaşım ağı çeşitlerinin kent mekânında biçimlenişi (Thomson, 1977).

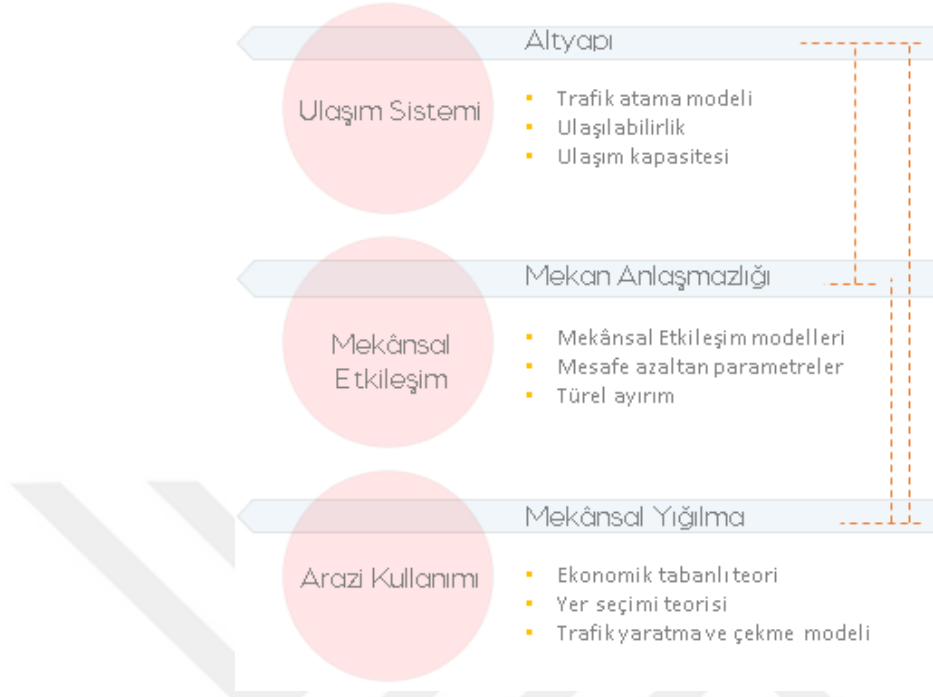
Şekil 3.21 (1)'de “motorize ulaşım” ağının kent biçimlenmesi üzerine etkisinin haritalandığı görselde de görüleceği üzere arazi kullanım yoğunluğu düşüktür. kent içerisinde arazi kullanımı otomobil odaklı ulaşım biçiminin yansıması olarak otopark ve otoyol alanlarına ayrılmıştır. Toplu değil bireysel ulaşım imkân veren bu ulaşım biçimi büyük Amerika kentlerinde sıklıkla karşılaşılmakta ve gittikçe büyüyen bir ağ olmaktadır. “Zayıf merkez” olarak nitelendirilen kent biçimlenmesi eş merkezli bir örüntü ve arazi kullanım yoğunluğu yapısına sahip kent biçimidir.

Şekil 3.21 (2)'de görüldüğü üzere otoyol ve transit hatta sahip olan bu biçimlenme merkezden dağılan ağ sistemi ile birlikte ticari faaliyetlere bağımlı kentsel biçimlenmeye sahiptir. “Etkin-Kuvvetli merkez” biçimi yüksek yoğunluklu kent merkezinde yaşayan kent kullanıcılarının, toplu taşımaya erişimi ve kullanımının yüksek olduğu ağ sistemini tanımlamaktadır. Bu kent biçimlenmesinde kentin gelişimi toplu ulaşım ile ilişkilidir. Çevreyolu ve kent merkezi odaklı gelişen ulaşım ağı alt merkezleri birbirine bağlayıcı özelliğe sahiptir (Şekil 3.21-3).

Otomobil kullanımının sınırlandırıldığı park alanlarının ve araç hareketinin belirli ölçülerde olduğu, arazi kullanımının fazla olduğu kent biçimi Thomson (1977) tarafından “Trafik Sınırlaması” olarak nitelendirilmiştir. Merkezlerde toplu taşımaya yoğun olup çevrelere doğru özel araç kullanımının yaygın olduğu bu modelde karma ulaşım biçimleri karşımıza çıkmaktadır (Şekil 3.21-4).

Sonuç olarak tüm bu kent biçimlerine bakıldığında ulaşım sistemi ve arazi kullanımı arasındaki ilişki altyapı, mekân anlaşmazlığı ve mekânsal yığılmaya bağlı olarak

gelişim gösterdiği görülmektedir. Bu üçlü ağ sistemi Şekil 3.22’de gösterildiği gibi kapasite, ulaşılabilirlik, ekonomi, yer seçimi gibi birçok faktöre bağlı olmaktadır.



Şekil 3.22 : Ulaşım sistemi ve arazi kullanım ilişkisi.

Raylı sistemlerin oluşması kentlerin biçimlenmesinde yeni bir dönemin açılmasına fırsat sunmuştur. Kentlerde sınırlar genişlemiş, çeperlere ve daha ileriye yayılım başlamış ve banliyöler oluşmuştur. Kent içi ve dışı ulaşımı sağlayan raylı sistem hatları yüksek hızlı sistemler ve hafif raylı sistemlerin varlığı geleneksel demiryolu sisteminin ilerletilmesi ile oluşmuştur.

Avrupa’da sıklıkla kullanılan ve kentlerin yayılmasında önemli rol üstlenen raylı sistem hatları kent merkezinin dışında gerçekleşen üretim ve barınma, ulaşım faaliyetlerine hizmet etmek amacıyla her geçen gün ağını genişletmektedir. Fabrikaların, havalimanlarının ve banliyölerin kent merkezlerinden uzak yerlerde gelişim göstermesi ve bu gelişim sonucu bu alanların çevresinde artan nüfusa hizmet edecek raylı sistem ihtiyacı değişim göstermeye başlamıştır. Raylı sistem hatlarında kapasite ve hız konuları devreye girdikçe bir üst ulaşım biçimi oluşturulmaya çalışılmaktadır. Tramvay ve metro gibi raylı sistemlerin kentlerin kapasitesine imkân vermediği durumlarda yüksek hızlı trenler devreye girmektedir. Heathrow Express ve Gatwick Express gibi ulaşım sistemlerinde görüldüğü üzere kent merkezlerinin havalimanları ile bağlantısını hızlı bir sistem ile bağlama gereksinimi kent içi ulaşımın gelişmesine sebep olmuştur (Aktuğlu Aktan, 2006).

3.3.3 Raylı sistem hatlarının gelişimi

Fransız ihtilali ile birlikte baş gösteren sanayi devrimi sonucu fabrikalar, üretim hammadde ve ticari faaliyetler artmış bunun sonucu olarak hammadde taşımacılığı zorunlu bir ihtiyaç haline gelmiştir. 1769 yılında Nicolas Cugnot'un 1786 yılında William Murdock'un buhar gücünü karayolu üzerinden değerlendirmesi sonucu 1801 yılında Richard Trevichick buharlı lokomotif denemesini demiryolu üzerinden gerçekleştirmiştir. George Stephenson maden ocağına bağladığı ray sistemi ile birlikte limana hammadde taşınımı sağlamayı başarmıştır bu başarı demiryollarının gelişiminde önemli bir adım olmuştur (Dalyan, 2011). Bu adım ile birlikte İngiltere'de 1829 yılında lokomotif yapılmış ve Liverpool- Manchester raylı sistem hattının yapılması için George Stephenson'a teklif götürülmüş ve hat 1830 yılında faaliyete geçmiştir. Avrupa'da raylı sistem faaliyetleri artmış Fransa'da 1832 yılında St. Etienne-Lyon arasında faaliyet gösteren demiryolu hattını, 1835 yılında Almanya'da yapılan Nürnberg-Furth hattı, 1835 yılında Belçika'da faaliyete geçen Brüksel-Malines hatlarının yapılması takip etmiştir. Demiryolu faaliyetleri ile sermaye arasında kurulan ilişki doğrultusunda gelişmiş ülkelerin yanı sıra sömürge ülkelerde de raylı sistem faaliyetlerine önem artmıştır. Raylı sistem taşımacılığının boyut değiştirmesi ile birlikte gerçekleşen toplu taşımacılık anlayışı sonucu raylı sistemlerin nitelikleri değerlendirilmeye başlanmıştır.

Günümüz kentlerinde kara taşımacılığının en hızlı ulaşım türü olarak raylı sistem ulaşimleri görünmesine karşın raylı sistem ulaşımı her ulaşım pratiği için avantajlı olmamaktadır.

İstasyonların konumu, istasyonlara erişim, bekleme süreleri ve varış noktası gibi konular raylı sistemlerin dezavantajlı olabileceği konu başlıkları olmaktadır. Ülkesel gelişim ile paralellik gösteren ulaşım ağı ve biçimi karayolu üzerinde artan trafik ile birlikte kentleri tehdit etmeye başlamıştır. Fransa, Almanya, İngiltere, Tokyo gibi gelişmiş dünya kentleri buna önlem olarak raylı sistemlerde toplu taşıma ağlarını hız ve kapasite bakımından güçlendirmiş ve kent içerisinde yaygın bir ağ haline getirmeye çalışmıştır (Aktuğlu Aktan, 2006).

Ülkemizde raylı sistem hatlarının gelişime bakacak olursak ilk demiryolu hattı 1856 yılında 130 km'lik İzmir- Aydın hattının arasında İngiliz şirket tarafından yapılan hat Anadolu'da yapılmış ilk demiryolu hattı niteliği taşımaktadır. Tam adıyla İzmir

(Alsancak)-Aydın Demiryolu ve Şubeleri olan hat 1856-1935 yılları arasında faaliyet göstermiştir. Günümüzde Alsancak-Eğridir durakları arasında sefer düzenleyen bu hat 129 istasyona sahiptir. 1935 yılında TCDD tarafından satın alınan hat ve işletme TCDD tarafından işletilmeye başlandı (Şekil 3.23).



Şekil 3.23 : İzmir (Alsancak)-Aydın Demiryolu (Söke Garı)

II. Abdülhamit'in 1876 -1909 yılları arasında tasarladığı "Hicaz Demiryolu" Projesi sonucunda Osmanlı coğrafyası raylı taşımacılık sistemi ilerlemiştir. Dünya Mirası geçici listesinde 2015 yılında yerini alan Hicaz demiryolu, Bağdat demiryolu ile birlikte İstanbul'u ve kutsal topraklar ile birbirine bağlamıştır.

1900'lü yılların ortalarında ulaşım ağı raylı sistem merkezli gelişim göstermiş hatta ulaşım politikaları doğrultusunda karayolu ağları raylı sistemi tamamlayan bir ulaşım biçimi olarak görülmüştür. 1950'li yıllardan sonra raylı sistem hatlarına verilen önem azalmış Marshall yardımları ile birlikte karayollarına verilen önem ve destek artmıştır (Pektaş, 2017). Ayrıca yaşanan ekonomik krizler 1940-60 yılları arasında durgunluğa sebep olurken II. Dünya savaşı ile birlikte yatırımlar azalmıştır.

2003 yılına kadar arka planda kalan bu ulaşım sistemi son 15 yıl içerisinde devlet politikaları ve yatırımları ile birlikte ana ulaşım modları haline getirilmesi hedeflenmiştir.

TCDD ve Ulaştırma ve Altyapı bakanlığının faaliyetleri sonucunda sahip olunan demiryolu hatları yenilenmiş kent yaşamına entegre edilmeye çalışılmış ve ulaşım ihtiyacına çözüm üreten yeni hatlar eklenmiştir (Şekil 3.24).

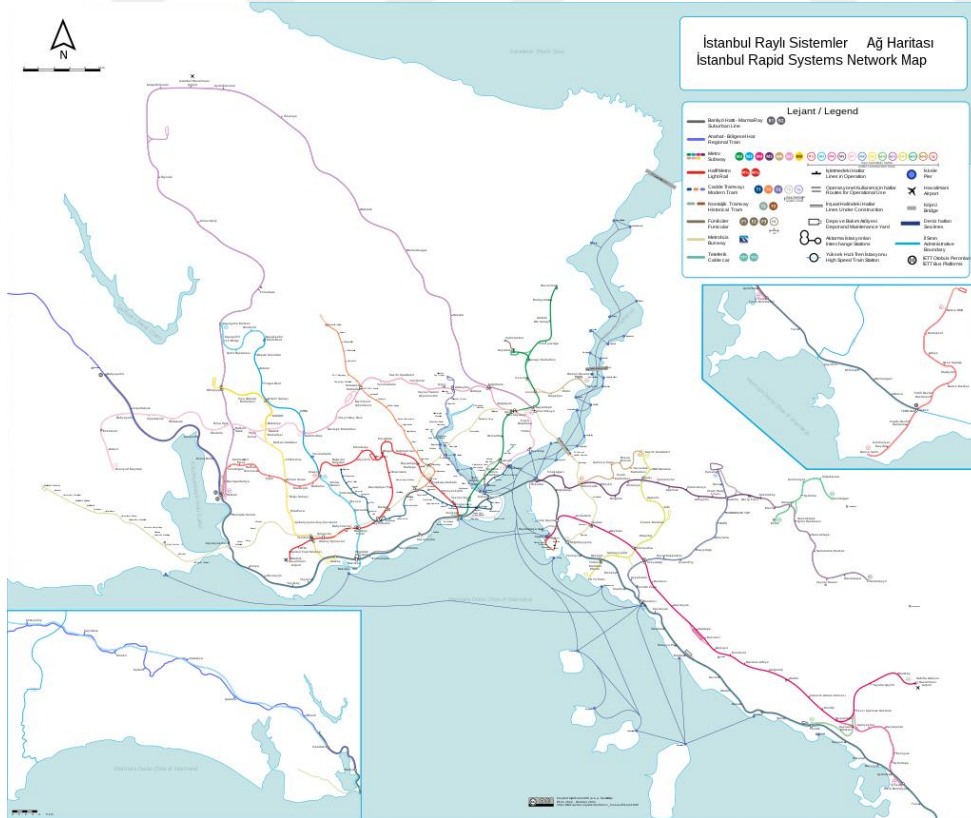
Raylı sistem teknolojilerine yapılan yatırımlar ve teknolojik gelişmeler ile birlikte Ankara- İstanbul Yüksek hızlı demiryolu hattının ilk etabı (Ankara-Eskişehir) 2009

yılında, ikinci etabı (Eskişehir-Pendik) 2014 yılında, üçüncü etabı ise (Pendik-Halkalı) 2019 yılında faaliyete geçmiştir.



Şekil 3.24 : Türkiye raylı sistem ağ haritası. (TCDD, 2022 verileri referans alınarak yazar tarafından üretilmiştir).

Ülkemizde raylı sistem hatları bakımından en zengin ağ yapılanmasına sahip olan İstanbul kenti, metro, tramvay, banliyö treni ve föniküler sistemlerini aktif olarak kullanmaktadır (Şekil 3.25).



Şekil 3.25 : İstanbul raylı sistemler ağ haritası.

3.4 Bölüm Sonucu

Kentsel ulaşımın ve ulaşım hatlarının kentsel yapı üzerindeki etkilerine bakıldığında, otomobil üretimi ile sahipliğinde yaşanan artış kentlerin araç yolları odaklı gelişim göstermesine neden olmuştur. Fakat bu ulaşım biçiminin öncesinde hammadde ve yük taşımacılığı için kullanılan ve endüstrileşme ile baş gösteren raylı sistem hat kullanımları olduğu görülmektedir. Bu hatların oluşturulmasında kentin fiziksel sosyal ve topografik yapısı konuları önemli rol oynamaktadır. Çalışmanın bu bölümünde ulaşımın kentsel kayıp mekâna etkisini incelemek için seçilen örneklerden de görüleceği üzere ulaşım müdahaleleri etkileri farklı coğrafi ve toplumsal yapılarda mekânın atıllaşması üzerine benzer etkiler göstermektedir. Bu bağlamda literatürde incelenen örnekler kayıp mekân oluşum sebepleri, tipolojileri, fırsatları, tehditleri, müdahale biçimleri ve kullanım durumlarına göre analiz edilip, değerlendirme cetveli oluşturulmuştur. Örnekler üzerinden yapılan incelemeye göre ulaşımın kayıp mekâna etkisi planlama faaliyetleri sonucu arta kalan mekânlar olarak karşılık bulmuştur. Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu veya fonksiyonunu kaybetme durumu ulaşım sistemlerinin kayıp mekânın oluşmasında ikincil etkileri olmuştur. Kayıp mekân tipolojisi olarak bu mekânlar literatürde genellikle, Artık Mekân (Leftover Space), Kayıp Alanlar (Lost Space), Artık Alan (Residual Space), Atıl Kentsel Boşluklar, Ölü Alanlar (Dead Space) olarak tanımlanmıştır. Alanyalı Aral'ın Artık mekân (Leftover space) tanımına göre (2003) ulaşım etkisi sonucu kayıp mekân haline gelen bu mekanlar; terk edilmiş bölgeler, demir yolu istasyonları, boş arsalar mülkiyet problemleri ve yeniden inşa sürecinde ertelemeler sebebiyle boş kalan parseller, yan mekanlar (sub-spaces) sirkülasyon arterlerinin yanı, altı, üstü, arasında kalan yaya araç yolu altgeçitler sınıflarına girmektedir. Trancik'in Kayıp Alanlar (Lost Space) tanımına göre ise (1986) çevrelerine ve kullanıcı gruplarına hiçbir olumlu katkı sağlamayan, kötü tanımlanmış, herhangi bir şekle sahip olmayan ve yeniden tasarlanmaya ihtiyacı olan, istenilmeyen kentsel alanlar sınıflarına girmektedir. Winterbottom'un yok mekân (non-space) tanımına göre (2000) ulaşım etkisi sonucu kayıp hale gelen bu mekânlar genel olarak hareket güzergâhlarına yakın alanlar, programlanmamış alanlar sınıflarına girmektedir. Atıl Kentsel boşlukları olarak tanımlanan kayıp mekân tipolojisine göre ise ulaşım ağı problemlerinin yarattığı atıl alanlar, işlevsel eskime nedeniyle oluşan atıl alanlar ve plan değişiklikleri nedeniyle oluşan atıl alanlar sınıflarına girmektedir. Coleman'ın 1982'de yaptığı ölü alan (dead

space) tanımına göre ise incelenen alanlar boş bırakılmış alanlar ve terkedilmiş yapılar sınıflarına girmektedir. Bu kayıp mekânların kent için ürettiği tehditler genellikle kentsel kalite için tehdit oluşturması ve boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekân oluşturması ve yasal olmayan otopark alanları haline gelmesi görülmüştür. Sahip oldukları fırsatlar ise genellikle strüktürel olarak kullanılabilir durumda olmaları, boş ve işlevsiz olmaları, kamusal alan kullanımı için uygun büyüklük ve lokasyonda olmaları olarak görülmüştür. Genellikle kalıcı müdahaleler uygulanmış bu alanlara yapılan geçici müdahale örnekleri de zamanla kalıcı hale gelmiştir. Bu kayıp mekânları eski kullanımlarına bakıldığında boş veya yasa olmayan otopark alanları olduğu daha sonra çoğunlukla kamusal alan olarak kent yaşamına katıldığı görülmektedir. Ayrıca kentsel mekâna yapılan ulaşım sistemi müdahalesinde tüm bu durumların yanı sıra ulaşımın bir yönetim müdahalesi olması ve kamulaştırma ile birlikte yürütülmesi, ulaşım sistemi etrafında kullanılmayan mülkiyet problemi olan mekânlar oluşmasına ve bu mekânların kentler için tehdit unsuru olmasına sebebiyet vermektedir. Köprü altları otoyol kenarları, otopark alanları, refüj alanları ve raylı sistem hatlarında gerçekleşen planlama hataları ve yönetim problemleri sonucu mekânsal kayıplar ortaya çıkabilmektedir (Şekil 3.26). Çalışmanın 4. bölümünde raylı sistem hatları etrafında oluşan yapılaşma, değişim ve dönüşüm kentsel kayıp mekân kavramı üzerinden incelenecek, belirlenen çalışma odak sınırı içerisinde analizler yapılacak ve sınır kentsel kayıp mekân üzerinden değerlendirilecektir. Literatür incelemesi sonucunda ulaşımına etkisine dair kayıp mekânların daha çok otoyol kenarı ve köprü altı çalışmaları üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Raylı sistem hatlarının kayıp mekân üzerinde etkisine dair yapılmış çalışmaların azlığı bu çalışmada raylı sistem hatları üzerinde yoğunlaşılmasını sağlamıştır. Raylı sistemlerin ülkemizde güncel bir ulaşım sistemi olmaması, zamanla ihtiyaçlara doğru değişim ve gelişim göstermesi ülkemizde ulaşımına dair yürütülen politikalar ve yatırımların fazla oluşu bahsi geçen yatırımların mekânsal etkisinin değerlendirilmesi konusunu önemli kılmıştır. Kentsel ulaşımında karma sistemlere sahip önemli şehirlerin başında gelen İstanbul kentinde ulaşımına dair yapılan yatırımlar, Osmanlı döneminden günümüze kadar devam etmiştir. Bu bağlamda çalışmanın bir sonraki bölümde eski Rumeli Demiryolunun bir parçası olan banliyö hattı olarak da kullanılmış Halkalı-Sirkeci raylı sistem hattının gelişim sürecinde yaşadığı değişimler, değişimlerin mekânsal etkisi ve belirlenen çalışma odak sınırı üzerinden bu alanlarda oluşan kayıp mekânlar üzerine analizler yapılmıştır.

Kentsel Kayıp Mekanlar	Kayıp Mekan Oluşum Sebebi	Kayıp Mekan Tipolojisi	Tehditler	Fırsatlar	Müdahale Biçimi	Kullanım Durumu
Eski Galata Köprüsü, İstanbul, Türkiye	- Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması - Afet sonrası mekânsal ve işlevsel kayıp	- Artık Mekan (Leftover Space) - Kayıp Alanlar (Lost Space) - Artık Alan (Residual Space)	Hasar gördüğü için eski fonksiyonuna uygun olarak kullanılacak durumda olmaması	- Deniz ile entegre bir durumda olması - Tasarım faaliyetleri için kullanılmış bir sergi mekanı olması	- Geçici müdahale biçimi - Küçük ölçekli Müdahale	Öncesi: Köprü Sonrası: Bir süre festival sergi alanı olarak kullanılmış daha sonra tamamen sökülüştür
Burnside Skate Park, Oregon, ABD	- Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu	- Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Ölü Alanlar (Dead Space)	- Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturması - Kentsel kalite için tehdit oluşturması	- Boş ve işlevsiz olması - Kıyı ile etkileşim kuracak bir lokasyonda yer alıyor olması - Liman ile yakın ilişki içerisinde olması	- Kalıcı Müdahale Biçimi - Kamu- Özel işbirliği ile süreç yönetimi - Kentli gruplar ile birlikte katılımcı süreç ilerletme	Öncesi: Boş köprü altı Sonrası: Kamusal Alan (Kayak ve paten parkı)
Ankara Opera Köprüsü, Ankara, Türkiye	Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması	- Ölü Alanlar (Dead Space) - Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar	- Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturması - Kentsel kalite için tehdit oluşturması	- Tarihi niteliğinin olması - Strüktürel olarak kullanılabilir olması - Köprü altının sosyal faaliyetler için elverişli konumu ve fiziki özelliklere sahip olması	Müdahale edilmemiştir	Öncesi: Köprü ve köprü altı Sonrası: Köprü ve köprü altı (illegal faaliyetler ve parklanma problemi)
The Bentway Park, Toronto, Kanada	- Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu.	- Ölü Alanlar (Dead Space) - Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar	- Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturması - Kentsel kalite için tehdit oluşturması - Demiryolu hattı ve kıyı şeridini kesen yapılaşma ile kamusal alana olan ihtiyacın artması	- Tarihi bölgede yer alıyor olması - Strüktürel olarak kullanılabilir durumda olması - Merkezi konumda olması - Geçiş alanı niteliği taşıyor olması - Konut alanlarına yakın olması	- Kalıcı Müdahale Biçimi - Kamu destekli süreç yönetimi - Kentli gruplar ile birlikte katılımcı süreç ilerletme	Öncesi: Boş köprü altı Sonrası: Kamusal Alan (. Bisiklet parkı, oyun alanı, resim ve müzik festivalleri, semt pazarı vb.)
Folly for the Flyover, Hackney Wick, Birleşik Krallık	- Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu	- Ölü Alanlar (Dead Space) - Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar	- Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturması - Güvenlik problemleri	- Merkezi yükseltilmiş bölümünün altında ve bitişindeki alanlar için rehberlik sağlaması - Yonge Caddesi ile Don Valley Parkway arasındaki doğu kesimi için üst düzey öneriler sağlaması - Strüktürel olarak kullanılabilir durumda olması	- Geçici Müdahale Biçimi olarak başlamış proje daha sonra alınan sonuçlar ile Kalıcı Müdahale Biçimi haline gelmiştir - Kentli gruplar ile birlikte katılımcı süreç ilerletme	Öncesi: Boş köprü altı Sonrası: Kamusal Alan – (Atölyelerin söyleşilerin, müzik dinletilerinin, tiyatro gösterilerinin ve açık yemek etkinliklerin yapıldığı bir yer)

Şekil 3.26 : Ulaşım müdahalesi sonucu kentsel kayıp mekân olarak tanımlanan alanlar ve müdahale biçimlerine ait değerlendirme cetveli.

Kentsel Kayıp Mekanlar	Kayıp Mekan Oluşum Sebebi	Kayıp Mekan Tipolojisi	Tehditler	Fırsatlar	Müdahale Biçimi	Kullanım Durumu
Fonte Nova Meydanı, Lizbon, Portekiz	- Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu - Ekonomik parametrelere uygun olmayan tasarım ve yönetim pratikleri	- Artık Mekan (Leftover Space) - Kayıp Alanlar (Lost Space) - Artık Alan (Residual Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Ölü Alanlar (Dead Space)	- Ayrıca bir planlama faaliyeti sonucunda oluşmuş parçalı fiziksel yapı - Yasal olmayan otopark problemi - Boş alan olarak illegal faaliyetler için bir mekan oluşturmaması - Kentsel kalite için tehdit oluşturmaması	- Köprü altının sosyal faaliyetler için elverişli konuma ve fiziki özelliklere sahip olması - Merkezi konumda olması - Geçiş alanı niteliği taşıyor olması	Kalıcı Müdahale Biçimi	Öncesi: Çiftlik evleri konut alanı- Daha sonra ulaşım faaliyet çalışmaları ile yükseltilmiş otoyol altı alan halini almıştır Sonrası: Kamusal Alan (Adalaşarak dinlenme, yeme içme, oyun alanı, hayvan parkı)
St James Barton Roundabout – The Bearpit, Bristol, Birleşik Krallık	Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması	- Kayıp Alanlar (Lost Space) - Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Ölü Alanlar (Dead Space) - Boş Arazi (Vacant Land) - Artık Alan (Residual Space)	- Kent için kullanılmayan büyük bir işlevsiz alan görmesi - Yaya erişimi için ayrıca etki sunması	- Geçiş alanı niteliği taşıyor olması - Peyzaj öğelerini içerisinde barındırıyor olması - Merkezi konumda olması	- Kalıcı Müdahale Biçimi - Kamu- Özel işbirliği ile süreç yönetimi - Kentli gruplar ile birlikte katılımcı süreç ilerletme	Öncesi: Refüj alanı Sonrası: Kamusal Alan ve Refüj alanı
Pekin- Zhangjiakou Tren Hattı, Zhangjiakou, Çin	- Planlama Faaliyeti Sonucu Arta Kalan Mekan olması - Fonksiyonunu kaybetmiş mekan olması - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu	- Kayıp Alanlar (Lost Space) - Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Ölü Alanlar (Dead Space) - Boş Arazi (Vacant Land) - Artık Alan (Residual Space)	- Kentsel kalite için tehdit oluşturmaması - Kent için kullanılmayan büyük bir işlevsiz alan görmesi - Yaya erişimi için ayrıca etki sunması	- Strüktürel olarak kamusal faaliyetler için kullanılabilir olması - Trafik koşullarının iyileştirilmesi için fırsat olması - Arazi geliştirme için önemli konuda olması - Turizm gelirinin artması sağlayacak fırsatları barındırması	- Kalıcı müdahale - Entegre yenilikçi hızlı ulaşım sistemi	Öncesi: Raylı sistem hattı ve çevresi Sonrası: Hızlandırılmış raylı sistem ile entegre hat kullanımı

Şekil 3.26 (devam) : Ulaşım müdahalesi sonucu kentsel kayıp mekân olarak tanımlanan alanlar ve müdahale biçimlerine ait değerlendirme cetveli.

4. İSTANBUL BAKIRKÖY- KAZLIÇEŞME RAYLI SİSTEM HATTININ KENTSEL KAYIP MEKANLAR ÜZERİNDEN ANALİZİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ

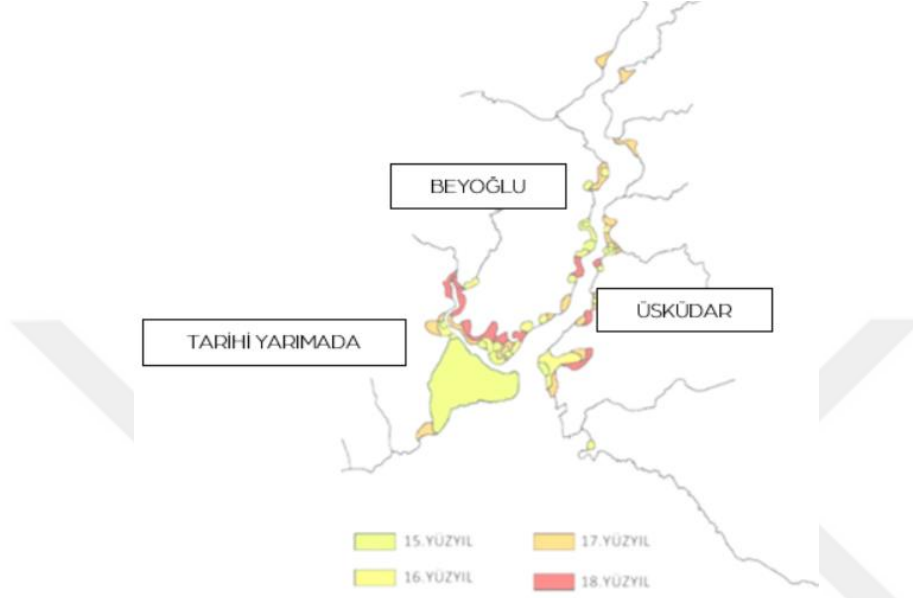
Çalışmanın bu bölümünde İstanbul’da yer alan raylı sistem hatlarının tarihsel gelişim süreci ele alınmış ve bu hatların süreç içerisinde kentsel gelişim ile olan etkileşimi incelenmiştir. Günümüze kadar İstanbul raylı sistem hatlarının gelişiminde önemli bir dönüm noktası olan banliyö hatlarının faaliyete geçmesi ve bu hatların gelişen teknoloji ve dönüşen ihtiyaçlara çözüm üretmesi amacıyla, modern raylı sistem teknolojisi ile entegre süreci üzerinde durulmuştur.

Rumeli demiryolu hattı ve Bağdat demiryolu hattının banliyö seferlerinde kullanılması günümüzde Marmaray hattına dönüşmesi mekânsal değişimleri ve dönüşümleri de beraberinde getirmiştir. Bu mekânsal farklılaşmaların değerlendirilmesi amacıyla Rumeli demiryolunun ilk etabı olan ayrıca banliyö hattı olarak hizmet vermiş ve yarımadaadan sonra İstanbul’un mekânsal gelişimini etkilemiş Halkalı- Sirkeci hattının üst alan olarak belirlenme süreci üzerinde durulmuştur. Çalışma odak alanı seçilirken göz önüne alınan parametrelere değinilmiş ve bu parametreler doğrultusunda belirlenen çalışma odak sınırın da kayıp mekânlar üzerinden analiz ve değerlendirilme yapılmıştır.

4.1 İstanbul Raylı Sistem Hattının Tarihsel Gelişim Süreci İçerisinde Değerlendirilmesi

İstanbul, topoğrafik kısıtları barındırması ve denizlerle çevrelenmesinden dolayı özel bir coğrafi kent yapısına sahiptir. Marmara Denizi ve Karadeniz arasında yer alan kentin Avrupa ve Asya (Anadolu) yakaları olmak üzere iki kara parçasından oluşması ve Haliç boyunca yerleşimin devam etmesi, sahip olduğu coğrafi yapının karmaşasını göstermektedir. Bu karmaşa, zamanla kentin yürünebilen kent yapısından uzaklaşıp araç odaklı kent yapısına dönüşmesine sebep olmuştur. Bu durum kentte mobilite sorununu oluşturmaya başlamıştır. 19. yüzyılın ortalarında İstanbul kentinde mobilite; yürüme, kıyıları arasında küçük tekneler ve atlı araçlar ile sağlanmıştır (Engin ve Uçar,

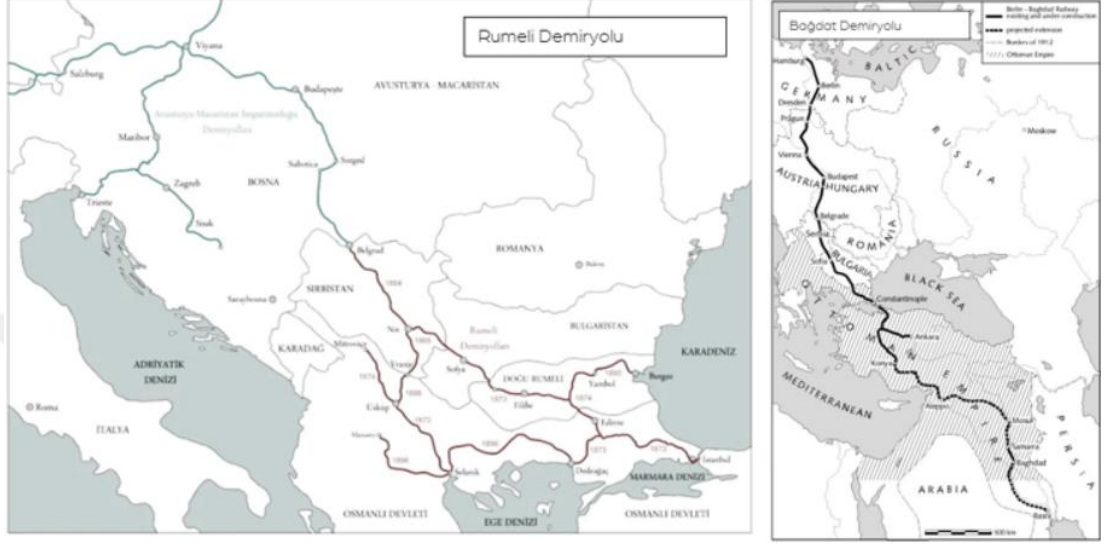
2012). Dönemin kentsel formuna bakıldığında, surların çevrelediği “Tarihi Yarımada”, “Beyoğlu (Pera)” ve Boğaz’ın karşı kıyısında yer alan “Üsküdar” olmak üzere üç ana yerleşimden söz etmek mümkündür. Bu üç yerleşim arasındaki mobilitenin geçmiş dönemlerde deniz taşıtları ile sağlanmasından dolayı, kıyı boyları kentin aktif kullanılan alanları olarak karşımıza çıkmıştır (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 : İstanbul'un yerleşik alan sınırının gelişimi (Kuban,1996 referans alınarak düzenlenmiştir.)

Kıyı boylarında yer alan yerleşimler sadece yaz aylarında kullanılırken, diğer aylarda kent kullanıcılarının kent merkezine erişimi gerekliliğinden dolayı ulaşım konusu önem kazanmıştır. İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi kıyıları boyunca, deniz ulaşımının desteklendiği hatlar üzerinde büyüyen kent formu, düşük yoğunluklu yerleşimler olarak parçacıl bir şekilde gelişmeye başlamıştır. Bu parçacıl gelişime çözüm üretme bağlamında, kentsel formu geliştirmenin bir yolu olarak kara taşımacılığının iyileştirilmesi fikri ortaya çıkmıştır (Tekeli, 2009). Kara taşımacılığına duyulan ihtiyaç, şehirde atlı tramvayların ortaya çıkmasına neden olmuştur. 1872 yılında Azapkapı-Beşiktaş hattının ilk kez faaliyete geçmesiyle birlikte zamanla yeni hatların hayata geçirilmesinin önü açılmıştır. Orhan (2020), kentsel formu geliştirmenin bir yolu olarak uygulanan İstanbul'da atlı tramvay hatlarının dağılımının kentsel formu şekillendirmediğini, ancak banliyö treninin bunu akılcı bir şekilde yaptığını öne sürmüştür. 19. yüzyılda modern dünyada etkin mobilite aracı, demiryolu taşımacılığı olmuştur. Osmanlı Devleti, ekonomik sıkıntılardan ve teknolojik gelişmelerde yaşanan aksaklıklardan dolayı demiryolu projelerini hayata geçirmekte

geç kalmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında ise Osmanlı devletinde iki raylı sistem hattı uygulamaya konulmuştur. Birincisi, imparatorluğun merkezi olan İstanbul'u Avrupa'ya, yani Viyana'ya ulaştıracağı düşünülen “Rumeli Hattı” ikincisi ise İstanbul ile Bağdat arasında bağlantı kurmayı sağlayacak olan “Bağdat Hattı” dır (Şekil 4.2; Engin, 1992). İstanbul bu iki hattın yapımıyla birlikte raylı sistemlerle tanışmıştır.



Şekil 4.2 : Rumeli ve Bağdat demiryolu güzergâhı. (Engin,1992; Bilgin, 2004)

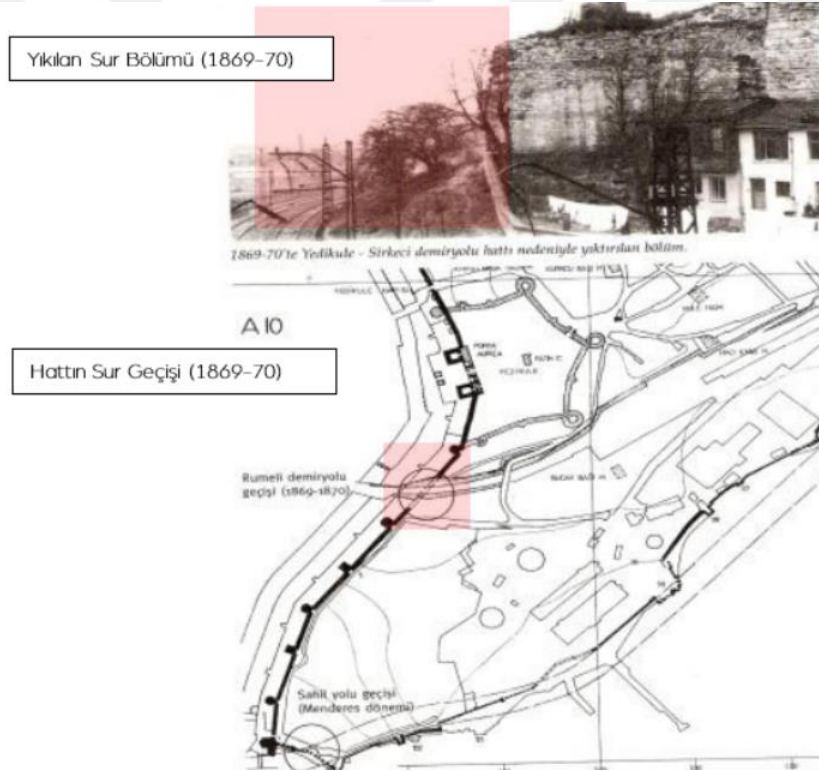
Demiryolunun Osmanlı’da gelişim süreci incelendiğinde, 1854 yılında Meclis-i Ali-i Tanzimat’ta alınan karar ile birlikte demiryolu yapımı kararlaştırılmıştır. 1856 yılında İngiliz şirket Ottoman Railway Company tarafından yapım ihalesi alınan İzmir- Aydın Demiryolu 1866 yılında faaliyete geçmiştir.

Kırım savaşından sonra Osmanlı’nın Avrupa ile bütünleşmesi gerektiğine inanan ve bu sayede Rus tehlikesinin de engellenebileceğini düşünen Osmanlı devlet adamları, Rumeli Demiryolları konusuna oldukça önem vermişlerdir. Bu sayede 1869-1875 yılları arasında Baron Hirsch tarafından Rumeli Demiryolları inşa edilmiştir. Rumeli demiryollarına ait güzergâhlar ilk olarak Yedikule-Küçükçekmece, Edirne-İnos ve Edirne-Filibe-Sarimbey hatları olarak planlanmıştır (Engin,1992).

1870 yılında Rumeli Demiryolunun ilk etabı olarak Yedikule-Küçükçekmece arasında raylı sistem çalışmaları başlamış, 1871 yılının Ocak ayında 15 km uzunluğundaki hat faaliyete geçmiştir. Yedikule-Küçükçekmece hattının bitmesine rağmen Rumeli hattının devam eden kısımlarının varlığı ve bu kısımların tamamlanamaması yolcu ve yük taşımacılığının eksik kalmasına neden olmuştur. Bu hattın kullanıma açılması ile beraber sahip olduğu dezavantajlar kullanıcılar tarafından gündeme getirilmiştir.

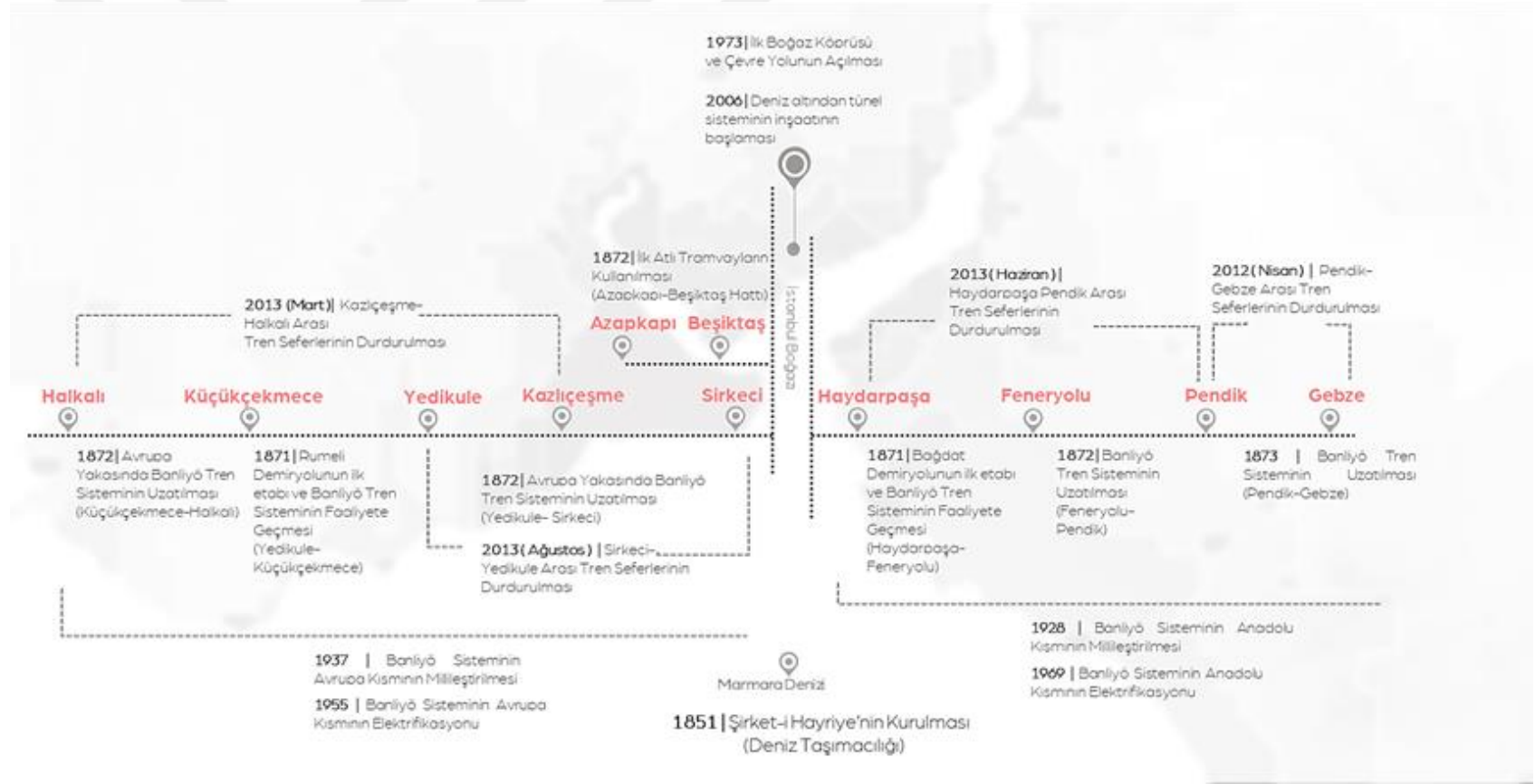
Hattın kullanıcıları Yedikule'nin, ticari faaliyetlerin yoğun olduğu Eminönü'ne uzaklığından dolayı, ilk istasyonun Sirkeci olmasını talep etmişlerdir. Ayrıca mevcut hattın liman ile bağlantı kurmamasını eksiklik olarak dile getirmişlerdir (Orhan, 2020). Hattın yapımında söz sahibi olan firma, ilk istasyonun Sirkeci olmasının raylı sistem hatlarının çeperde yer alan mahallelerin gelişimi için fırsat olarak görmüştür (Engin, 1992).

Sirkeci'nin ilk istasyon olarak faaliyete geçmesiyle birlikte Sirkeci-Yedikule arasında kalan hattın yapımı için birçok konutun yıkılması planlanmıştır ve yıkım faaliyetleri başlatılmıştır. Kent, yapımı başlayan hat ve yıkılan konut alanları, demiryolunun sur kuleleri ve Bukeyleön sarayının içinden geçirilmesi gibi müdahaleler sonucu mekânsal ve sosyal değişimlere uğramıştır (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 : Sur içerisinde geçen raylı sistem hattı. (Engin,1992 kaynağından yararlanılarak yazar tarafından üretilmiştir.)

Çalışmada, öncelikle İstanbul'un kentsel ve mekânsal gelişiminde önemli müdahalelere sebep olmuş aynı zamanda Osmanlı'nın raylı sistemle tanışmasını sağlayan Rumeli Demiryolu hattının geçirdiği dönüşüm ele alınmıştır. Bununla birlikte sonraki yıllarda İstanbul'da banliyö hattı olarak kullanılmış, günümüzde ise Marmaray hattı olarak kullanılan bu hattın çevresinde yarattığı mekânsal etki, kentsel kayıp mekânlar üzerinden incelenmiştir (Şekil 4.4).



Şekil 4.4: İstanbul raylı sistem hattının gelişimi

4.2 İstanbul Halkalı- Sirkeci Raylı Sistem Hattının Tarihsel Süreci ve Alt Alanları

Osmanlı'nın raylı sistem taşımacılığı ile ilk karşılaştığı hat Yedikule-Küçükçekmece hattıdır. Hattın tarihsel süreç içerisinde kentsel mobiliteye hizmet vermesi, İstanbul için önemli bir husustur. Osmanlı'dan günümüze uzanan tarihsel süreçte hattın maruz kaldığı yönetsel değişiklikler ve teknolojik dönüşümlere rağmen hala kullanılan bir hat olması, kentin gelişiminde önemli bir rol üstlenmesine sebep olmuştur. Tüm bu hususlar dikkate alınarak çalışmanın üst alanı Osmanlı'da ilk raylı sistem taşımacılık hattı Rumeli Demiryolunun, İstanbul içerisinde yer alan Yedikule-Küçükçekmece hattı olarak belirlenmiştir. Raylı sistem hatlarının mekânsal gelişimdeki etkileri sahip olduğu duraklar, durak konumları ve durak sayıları üzerinden değerlendirilebilir. Rumeli Demiryolu durak noktalarını Küçükçekmece, Yeşilköy, Bakırköy ve Yedikule istasyonları oluşturmaktadır. Bu durum, özellikle Bakırköy ve Yeşilköy'ün, gelişerek kentin üst gelir grubu tarafından talep gören yerleşim yerlerine dönüşmesine sebep olmuştur.

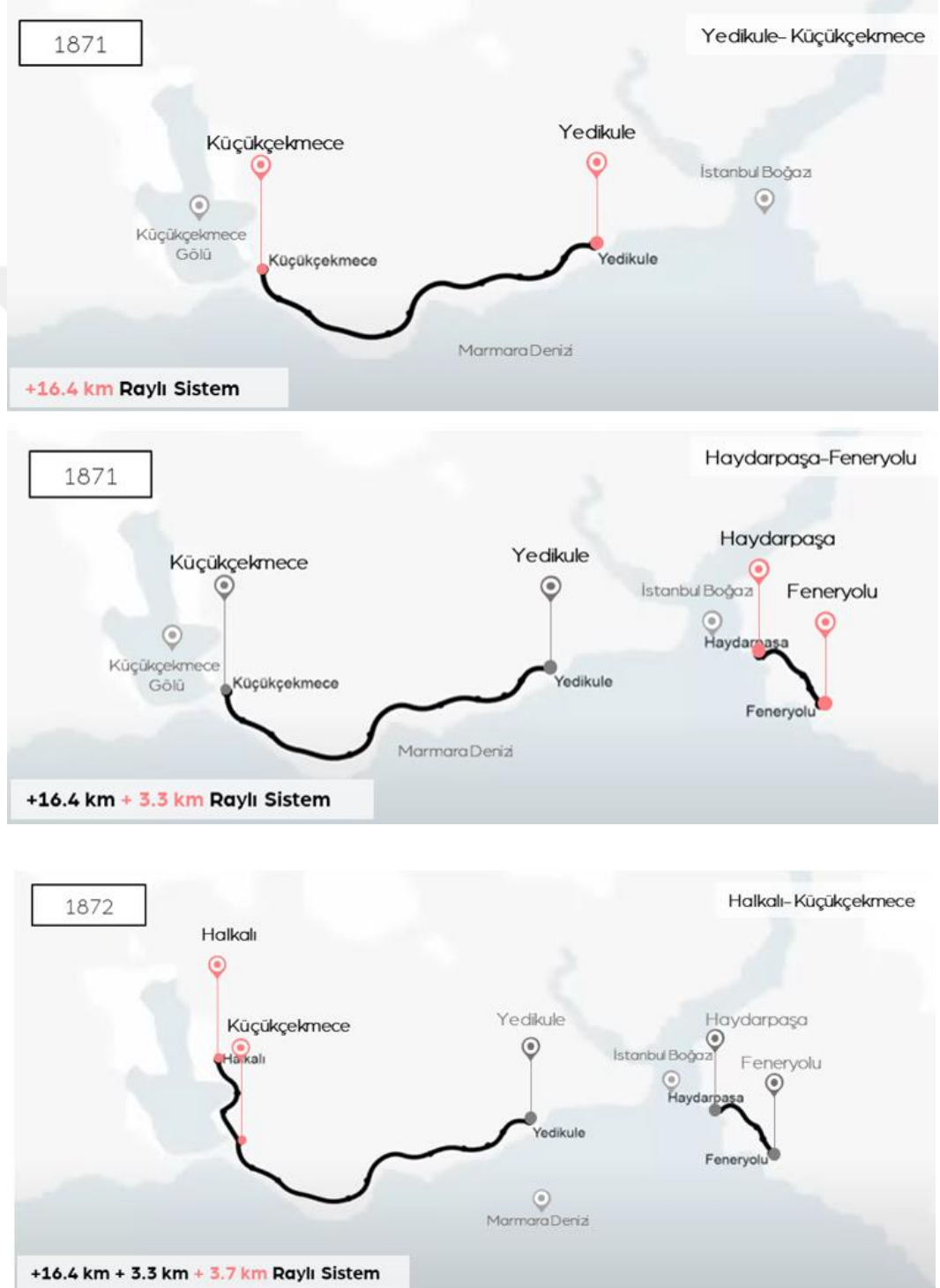
Raylı sistemin Avrupa'ya uzanan ilk etabının açılması ile 1871'de İstanbul'u Bağdat'a bağlayan hattın yapımına da başlanmış, Haydarpaşa'dan İzmit'e erişim sağlayan hat 1873'te faaliyete girmiştir (Tekeli, 2009). Hat, İstanbul'un Asya yakasının tüm güney sahili boyunca sırasıyla Haydarpaşa, Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Dil iskelesi, Tavşancı, Hereke ve Darıca ve İzmit istasyonları takip etmiştir (Kaynar, 2015).

Doğudan batıya raylı sistemlerin oluşturulması ile birlikte gündelik yaşam pratikleri ve mekânsal deneyimler çeşitlenmeye başlamıştır. İstanbul'un güney kıyıları ulaşım altyapısının gelişmemiş olması nedeniyle yıllarca yazlık yerleşimlerin mekânı ve dinlenme alanı olarak kullanılmıştır. Fakat genişletilen banliyö demiryolu sistemleri, banliyölerden kent merkezine mobilitenin altyapısının gelişmesini sağlamıştır. Oluşturulan altyapı ile birlikte güney kıyılarınin dönemlik kullanımının yanı sıra uzun süreli kullanımı da mümkün olmuştur.

Bunun sonucunda kentin doğu-batı sınırları arasındaki çizgisel bantlarda, kentsel form büyümeye başlamıştır. Ayrıca deniz ulaşımı nedeniyle parçacıl olarak gelişen yerleşim bölgeleri, raylı sistemlerle birlikte yoğunlaştırılmış ve sıkıştırılmıştır (Aktuğlu Aktan ve Yenen, 2012). Kent, kuzey-güney ekseninde İstanbul Boğazı, doğu-batı ekseninde

ise Marmara sahil hattı boyunca şekillenmeye başlamıştır (Şekil 4.5). Ayrıca demiryolu ve deniz ulaşım sistemleri ile birlikte iki ana lineer bant haline gelmiştir.

Tüm bu gelişmeler sonucunda 19. yüzyılın ikinci yarısında, yoğun kent merkezinin raylı sistem hatlarını takip eden bantlara doğru ayrıştırılması ve surlarla çevrili şehrin âdemi merkezileşmesi başlamıştır (Orhan, 2020).



Şekil 4.5 : 19.yy 'da İstanbul raylı sistem hattı mekânsal gelişimi.



Şekil 4.5 (devam) : 19.yy ‘da İstanbul raylı sistem hattı mekânsal gelişimi.

Kentin doğusu ve batısı arasında entegrasyonu sağlayan Rumeli ve Bağdat demiryolu hatları, kentin banliyöleşmesinin önünü açmıştır. Bunun yanı sıra banliyö taşımacılığında şehir içi ve şehirlerarası banliyö hattı olarak da kullanılmaya

2004 yılında İstanbul’da entegre bir raylı sistem hattı yaratma fikri çerçevesinde oluşturulan Marmaray projesinde; Haydarpaşa- İzmit ve Sirkeci- Küçükçekmece arası sefer yapan raylı sistem hatlarının, yeni hat bir bağlantısı ile Gebze-Halkalı arasındaki mobilitenin tek seferde gerçekleştirilmesi planlanmıştır.

The map displays the Istanbul Metro network with the following legend:

- Marmaray (Blue line)
- M1A (Red line)
- M2 (Green line)
- M3 (Dark Green line)
- M4 (Cyan line)
- M5 (Magenta line)
- M6 (Orange line)
- M7 (Light Orange line)
- M9 (Yellow line)
- T1 (Dark Blue line)
- T2 (Grey line)
- T3 (Brown line)
- T4 (Gold line)
- T5 (Purple line)
- F1 (Dark Grey line)
- F2 (Light Grey line)
- F3 (Medium Grey line)

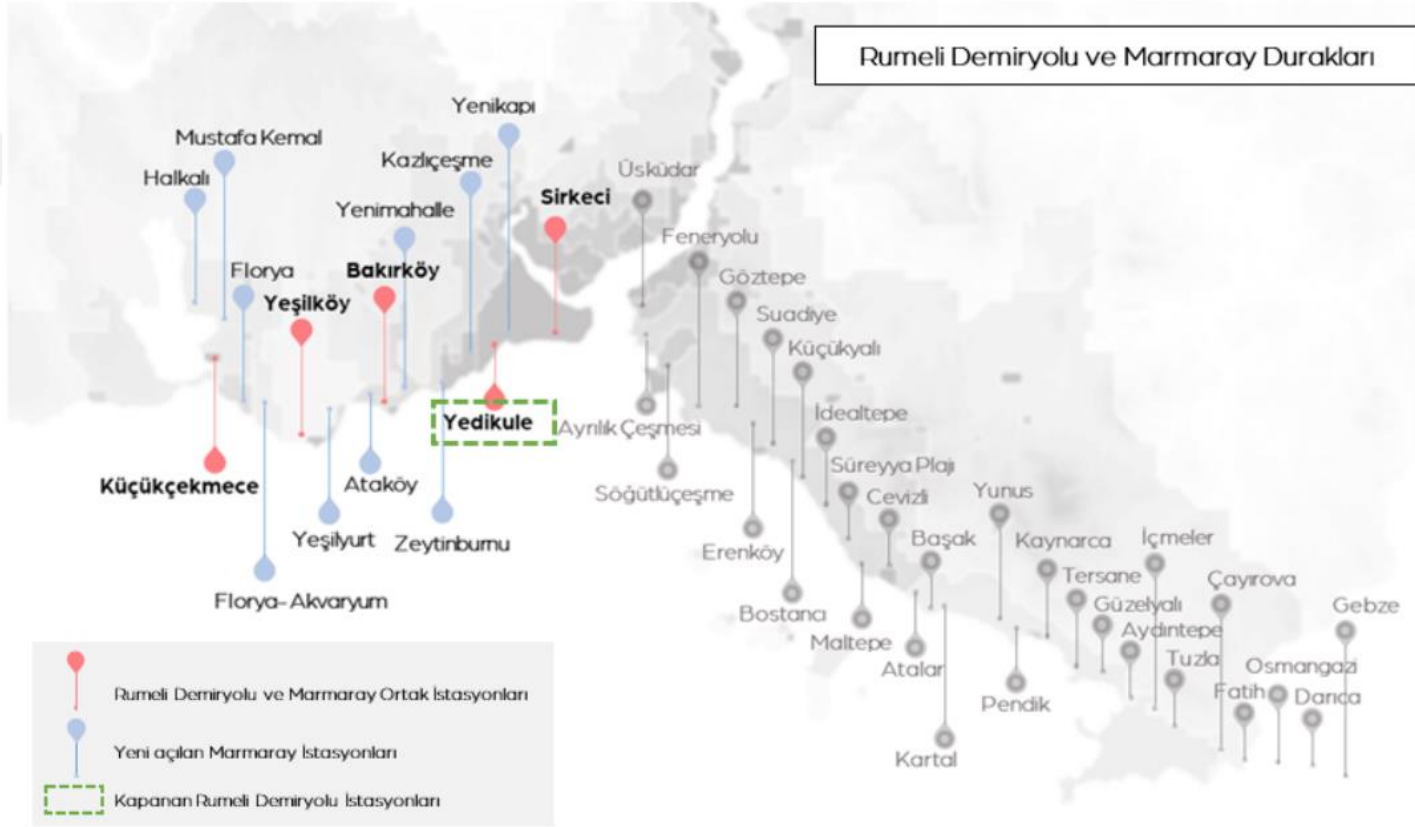
Key stations labeled on the map include Halkalı, Sirkeci, and various other locations across the city.

105

Marmaray yapım faaliyetleri gerçekleştirilirken eskimiş ve bakımsız kalmış raylar yeniden ele alınmıştır. Bu süreçte yapılan kazı çalışmaları sırasında bazı alanlarda bulunan tarihi kalıntılar sebebiyle hat üzerinde değişimler meydana gelmiştir. Osmanlı döneminden günümüze gelen raylı sistemin, kentsel form ve kentsel gelişim açısından İstanbul için öneminin büyük olduğu açıkça görülmektedir.

Raylı sistem gelişim ve dönüşüm süreçlerinin kentsel forma etkisinden dolayı, yerleşim alanları ve ticaret alanları dönüşüm göstermiş, çok sayıda kentsel alt merkezler oluşmuştur. Bu doğrultuda oluşan yeni hatların durak sayıları ve konumları değişiklik göstermiştir Şekil 4.7’de görüldüğü gibi Rumeli Demiryoluna ait duraklardan sadece Yedikule istasyonu Marmaray durağı olarak yer almazken; Bağdat Demiryolu Hattında yer alan Haydarpaşa, Kızıltoprak, Dil İskelesi, Tavşancı, Hereke ve İzmit istasyonları da Marmaray hattında yer almamaktadır. Nüfus ve kentsel ihtiyaçlar doğrultusunda Marmaray hattına yeni istasyonlar eklenmiş, eklenen hatlar kentsel gelişim ile karşılıklı ilişki kurmaya başlamıştır. İstanbul’un sahip olduğu makro form incelendiğinde, ulaşım gibi alt yapı projelerinin, sadece kentin mevcut yapısını değiştirmekle kalmadığı, kentin sınırları dışına taşmasına da sebebiyet verdiği açıkça görülmektedir (Salah, 2013). Kent merkezinden çıkan yeni yerleşimlerin gelişmesiyle İstanbul, sınırlarının ötesine genişlemeye başlamıştır. Böylece demiryolları merkezileşmeye katkı sağladığı kadar, banliyö yerleşimlerinin geliştirilmesi yoluyla kırsal alanların işgal edilmesine neden olmuştur ve yeni istasyonlar oluşturulmaya başlanmıştır. İstanbul için kentsel yayılma ve ulaşım etkileşimi incelendiğinde, kentin büyümesinin tarihi yarımada çeperleri ile sınırlı olduğu görülmektedir. Sur dışında gerçekleşen önemli kentsel gelişimler ele alındığında, Tarihi yarımada sonradan ilk yerleşim yeri olan Eyüp’ün gelişimi, Yedikule, Bakırköy (Makriköy) ve Yeşilköy (Ayastefanos)’ün demiryolu güzergâhı boyunca büyümesi ile yeni mahallelerin kurulması (Rasmi Mahallesi) bu gelişmelere örnek olarak gösterilebilir (Tekeli, 1999).

19. yy. sonlarına doğru İstanbul için kentsel gelişme, Taksim’den Şişli’ye, Tophane’den Dolmabahçe’ye ve Dolmabahçe’den Beşiktaş’a doğru üç yönde gerçekleşmiştir (Çelik, 1998; Şekil 4.8). Avrupa ve Anadolu yakasında yer alan istasyonlar hızlı bir kentsel gelişimin önünü açmış, istasyon etrafında oluşan sosyal nitelikli yapılar ile birlikte ileride oluşacak olan mahallelerin çekirdeklerini oluşturmuşlardır (Batur, 2010).



Şekil 4.7 : Banliyö hattı istasyonları ve mevcut Marmaray istasyonları ilişkisi.



Şekil 4.8 : 19. yüzyılın sonlarında kentsel gelişme yönleri (Kubilay, 2010; Salah,2013).

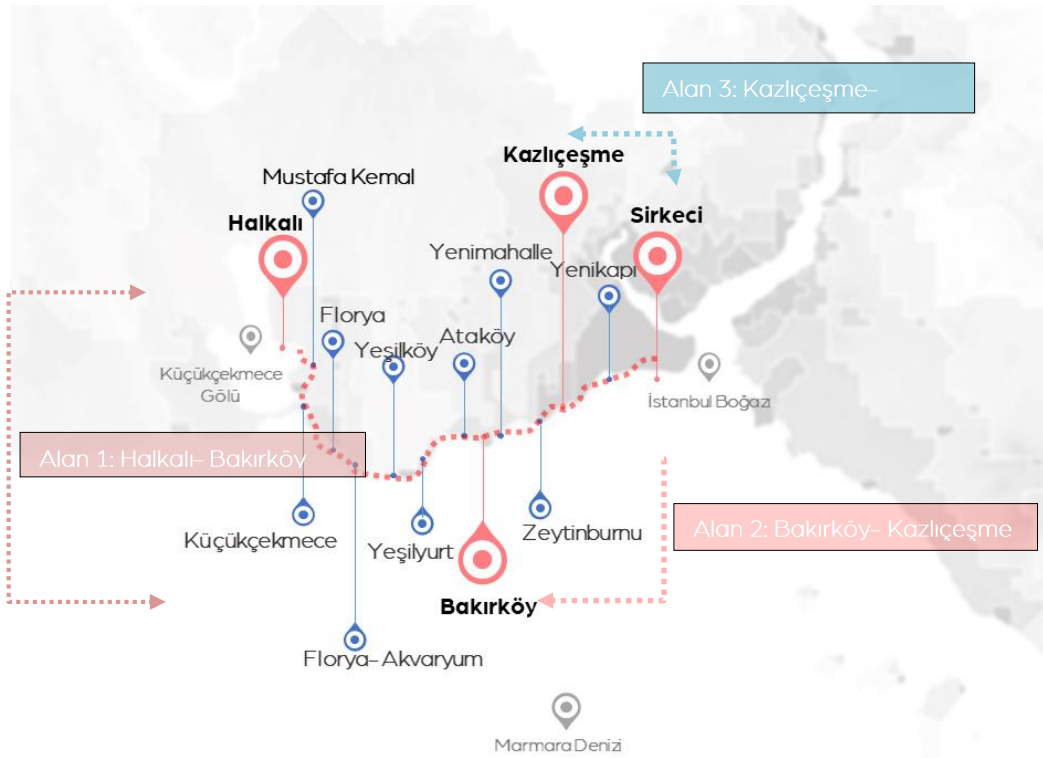
Avrupa Yakası'nda Bakırköy ve Yeşilköy, Anadolu Yakası'nda ise Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Suadiye ve Bostancı, sayfiye alanından kalıcı ikamet alanına dönüşen ve raylı sisteme entegre olarak gelişim gösteren yerleşim alanları olarak örnek gösterilebilir (Tekeli, 1999). Tüm bu bilgiler ışığında çalışmanın üst alanı, demiryolu taşımacılığının ilk örneği olarak faaliyete geçen Sirkeci- Halkalı hattı olarak belirlenmiştir. Hattın sahip olduğu tarihi değer, İstanbul morfolojik gelişimini tetikleyen ilk hat olması, teknolojik gelişmelerle entegre gelişim göstermesi, sürdürülebilir ulaşım sistemi örneği olarak günümüzde aktif olarak kullanılıyor olması ve kent merkezlerine erişim konusunda sahip olduğu aktarma istasyonlarının varlığı sebebiyle çalışma üst alanı olarak belirlenmiştir (Şekil 4.9).



Şekil 4.9 : Çalışma üst alanı.

Raylı sistem hatlarının çevresinde oluşan kayıp mekânların tespiti amaçlanan çalışmada, elde edilecek sonuçların niteliği ve doğruluğu açısından kullanılan yöntemin ve yapılan analizlerin etkin sonuç vermesi için çalışma üst alanı yakın ölçekte alt alanlara ayrılmıştır (Şekil 4.10).

Alt alanlar oluşturulurken raylı sistem hattının geçtiği güzergahın sahip olduğu fiziksel ve mekânsal özellikler, tarihi geçmişi, yaşadığı morfolojik değişimi, durak sayısı ve duraklarının bulunduğu konum dikkate alınmıştır. Bunun sonucunda hat, Halkalı-Bakırköy, Bakırköy-Kazlıçeşme, Kazlıçeşme- Sirkeci olarak üç alt alana ayrılmıştır.



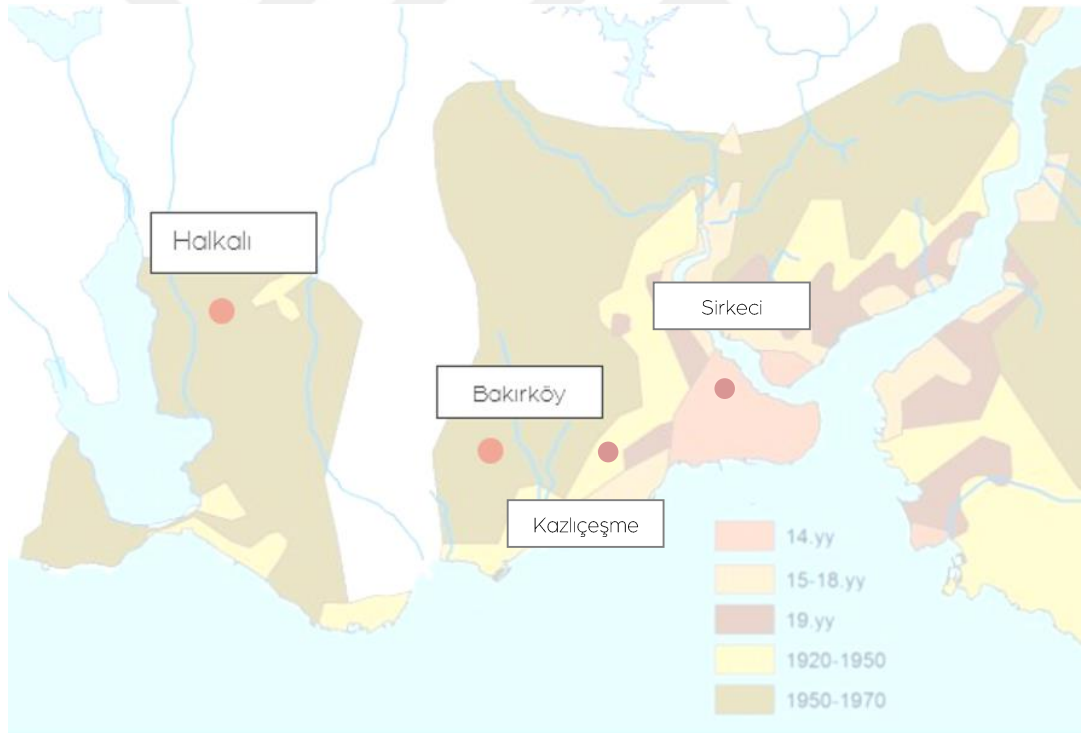
Şekil 4.10: Çalışma üst alan-alt alan ilişkisi.

Çalışma alt alanlarından biri olan *Halkalı- Bakırköy (Alan 1)* alt alanı incelendiğinde;

- Günümüzde kentin bu doğrultudaki gelişimi, hem Küçükçekmece-Halkalı hem de Beylikdüzü aksında kentin yeni peyzajını oluşturan toplu konut alanları ve yeni yapılaşmalarla devam etmektedir. Atatürk Havalimanı, Florya AVM gibi büyük projelerin aks üzerinde yer alması mekânsal gelişimi önemli ölçüde etkilemiştir.
- Halkalı ve Bakırköy ilçeleri arasında yer alan bu alt alan üzerinde 9 istasyon bulunmaktadır. Bu istasyonlar Halkalı, Mustafa Kemal, Küçükçekmece, Florya, Florya Akvaryum, Yeşilköy, Yeşilyurt, Ataköy ve Bakırköy

istasyonlarıdır. İstasyonlardan aktarma görevi görenler Küçükçekmece, Ataköy ve Bakırköy istasyonlarıdır. Bu hat üzerinde raylı sisteme aktarım yalnızca Ataköy ve Bakırköy istasyonlarından sağlanmaktadır. Atatürk havalimanının varlığı, havalimanı çevresinde yapılaşmasının önünü açmıştır.

- Alt alan etrafındaki morfolojik gelişim incelendiğinde, 1950’lerden sonra yapılaşmanın daha yoğun olduğu bir bölge niteliği taşıdığı görülmektedir (Şekil 4.11). Bu hat üzerinde yoğunlukla ticari faaliyetler için kullanılan büyük ölçekli alanlar yer alırken aynı zamanda farklı ölçekte kentsel peyzaj alanları da yer almaktadır. Kıyı ile etkileşim alanı olarak kıyının aktif kullanımının söz konusu olduğu, plajlar, sahil parkları, Küçükçekmece gölü ve çevresi sayfiye alanlarını içinde barındırmaktadır. Kültürel miras bağlamında incelendiğinde ise yalnızca eski yerleşim yeri olan Ataköy’ün sahip olduğu sivil mimarlık örnekleri ve tarihi istasyon binalarının varlığından söz etmek mümkündür.

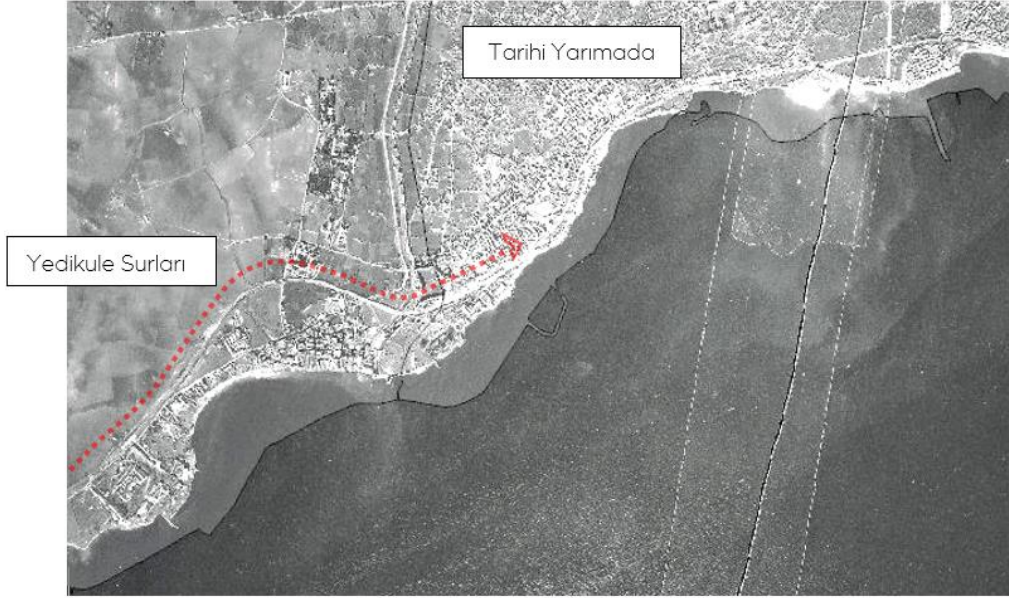


Şekil 4.11 : Halkalı- Sirkeci arasının tarihsel kentsel gelişimi.

Çalışmanın bir diğer alt alanı olan *Bakırköy-Kazlıçeşme hattı* (Alan 2) incelendiğinde;

- Kentin batıdaki gelişiminde sur dışındaki ilk yerleşimlerin Zeytinburnu ve Bakırköy civarında olduğu görülmektedir. 1946 yılı hava fotoğrafı incelendiğinde yerleşimin Marmara Denizi kıyısındaki Yedikule dışında surların dışına çıkmadığı açıkça görülmektedir.

- Zeytinburnu ve Kazlıçeşme, 1947 yılında yayınlanan yönetmelikle bugünkü tabiri ile Organize Sanayi Bölgesi (OSB) olarak seçilmiştir. Bunun sonucunda bölgedeki hat üzerinde yoğunluklu fabrika alanları ve işçi konutları gelişim göstermeye başlamıştır. Bu durum, alanda uzun süredir faaliyet gösteren deri ve dokuma sanayinin genişlemesine yol açmıştır.



Şekil 4.12 : 1946 yılı hava fotoğrafı görüntüsü (İBB)

- Bakırköy ve Zeytinburnu ilçeleri arasında yer alan alt alan üzerinde 4 istasyon bulunmaktadır. Bu istasyonlar Bakırköy, Yenimahalle, Zeytinburnu ve Kazlıçeşme istasyonlarıdır. Bu istasyonlardan planlananlar Bakırköy ve Kazlıçeşmeaktarma istasyonları olarak planlanmaktadır. Bu alt alan üzerinde raylı sisteme aktarım ise Bakırköy, Kazlıçeşme istasyonlarından planlanmaktadır. Alt alan üzerinde yer alan istasyonlar kentin Kuzey-Güney ve Doğu aksında yer alan yerleşimlere hizmet vermektedir. Ayrıca bu alt alan diğer raylı sistem hatları olan metro, tramvay ile entegre bir şekilde çalışmaktadır. Alan içerisindeki Bakırköy istasyonu aynı zamanda deniz taşımacılığı ile de ilişki kurmaktadır.
- Alt alan etrafındaki morfolojik gelişim incelendiğinde 15-18.yy arası yapılaşmasını da içerisinde barındıran, 1920-50 yılları arasında yoğunlaşan yapılaşmanın olduğu görülmektedir.
- Bu alandaki gelişen sanayi tesisleri ve yakın çevresinde gelişen gecekondu alanları kentin batı yönündeki gelişiminin ilk adımlarını oluşturmuştur.

- 1953 yılında Bakırköy'ün bucak merkezi, 1957 yılında ise gecekondulardan oluşan bir ilçe haline gelmiştir. Bu durum raylı sistemler etrafında değişim ve dönüşümü tetiklemiştir.

Çalışmanın alt alanlarından bir diğeri olan Kazlıçeşme- Sirkeci (Alan 3) incelendiğinde;

- Tarihi Yarımada'nın Dünya Miras Listesi'ne kayıtlı ender yerleşim yerlerindendir. Tarihi Yarımada, jeopolitik konumu ve özellikle deniz ulaşım ilişkileri ile bir ekonomik merkez, kültür merkezi, sanat ve yönetim merkezi haline gelmiştir. Ayasofya Camii, Sultanahmet Camii, Süleymaniye Camii, Yerebatan Sarnıcı gibi tarihi yerleri bünyesinde barındırmaktadır.
- Tarihi yarımada içerisinde yer alan bu alt alan, koruma bölgesi içerisinde yer almaktadır. Kentteki ilk yerleşim yeri niteliği taşıyan bu alan, eski kent merkezi niteliği de taşımaktadır. Ayrıca birçok kültüre ev sahipliği yapmış bu alan Bizans döneminde yönetim merkezi olarak kullanılmıştır.
- Fatih ilçesine bağlı olan alt alan üzerinde 3 istasyon bulunmaktadır. Bu istasyonlar Kazlıçeşme, Yenikapı ve Sirkeci istasyonlarıdır. Bu alt alan üzerinde raylı sisteme aktarım Kazlıçeşme, Yenikapı ve Sirkeci istasyonlarından sağlanmaktadır. Bu alt alan içerisinde kültürel miras niteliği taşıyan alanlar oldukça fazladır. Kentin Doğu-Batı aksında gelişim göstermesine fırsat sunan bu hat çevresinde kent gelişim göstermiştir.
- Alt alanın morfolojik gelişimi süreci incelendiğinde, Tarihi yarımada üzerinde ilk yerleşim M.Ö. 685 yılında Byzantion adı altında kurulmuştur. Gelişimi 14.yy'a kadar devam eden yarımada içerisinde, zamanla çeperlerindeki alanlarda kentsel gelişimi tetiklemiştir

Raylı sistem hatları içerisinde ilk etaplardan olan bu alan ticari bir merkez olan Eminönü ve çevresini, kent dışı gelişme alanlarına bağlamada önemli bir rol üstlenmiştir. Günümüzde ticari ve turistik bir merkez niteliği taşıyan Tarihi Yarımada, “Yaya odaklı yeni Nesil Ulaşım Projesi” adı altında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde yeniden ele alınmıştır. Kazlıçeşme- Sirkeci hattının yaya ile entegre bir taşımacılık örneği sergilenmesi için Sirkeci-Kazlıçeşme arasında atıl durumda olan 8.3 kilometrelik hatta iyileştirmeler ve yeni düzenlemeler yapılmakta, projede güzergahın hem demiryolu hem de yürüyüş parkuru olarak kullanılması hedeflenmektedir (Şekil 4.13).



Şekil 4.13 : Kazlıçeşme-Sirkeci raylı sistem ve yaya odaklı yeni nesil ulaşım projesine dair görsel (Url-32).

Çalışmada odaklanılacak alt alan belirlenirken, hattın arasında kalan alanların sahip olduğu tarihi geçmiş, kültürel mirasa sahip olma durumları, endüstriyel gelişimi konusunda önemli bir merkez olmaları, teknolojik gelişmelerin mekânsal etkilerine maruz kalmaları, kıyı ile kurdukları ilişki ve sahip oldukları çoklu ulaşım biçimleri temel alınmıştır.

Alan 1'in özelliklerine bakıldığında yeni yerleşim yeri olması ve hat boyunca sahip olduğu kentsel alanların büyük ölçekli projeler olarak yer alıyor olması ve büyük kamusal alanlara sahip olması hat boyunca kayıp mekanların tespiti konusunda yeterli veriyi sunmamaktadır. Ayrıca hat üzerinde yer alan duraklardan aktarma istasyonu olarak kullanılan hatların azlığı mekânsal kullanımda çeşitlilik ve kamusalılık konusunda bu çalışma çerçevesinde sığ kalmasına sebep olmuştur.

Alan 3'ün sahip olduğu özellikler incelendiğinde ise, alanın tarihi yarımada içerisinde yer alıyor olması koruma bölgesi ve sit alanına sahip olmasından dolayı müdahalelerin kolay ve hızlı bir şekilde ilerlemesinin zor olması, ayrıca hattın önemli turizm aksı üzerinde yer alıyor olması, alanların korunması ve aktif kullanımı için bir sebep olmakta ve bu çalışmada bahsi geçen kayıp mekân incelemesi için yeterli mekânsal değişimi içerisinde barındırmamaktadır. Ayrıca bu alan üzerinde yapılan ulaşım çalışmalarının varlığı da bu alanın seçilmemesinde önemli bir etken olmuştur.

Alan incelemeleri sonucunda tüm bu kriterler Bakırköy-Kazlıçeşme (Alan 2) hattının odaklanılacak alt alan olarak seçilmesinde teşvik edici olmuştur. Bu doğrultuda Bakırköy-Kazlıçeşme (Alan 2) alt alanının hat boyunca mekânsal değişimin fazlaca

olması ve alanın konut yapıları arasında yer alan bir hat olmasından dolayı, tarihi sur çevresinde yer alan kültürel miras niteliklerini bünyesinde barındırması önemli hususlar olmuştur. Ayrıca bu alan içerisinde yapılan çalışmaların azlığı ve kayıp mekânların ulaşım sistemleri ile ilişkisinin incelenebilmesi konusunda en çok fırsat sunan alan olması çalışma odak alt alanı olarak belirlenmesine sebep olmuştur.

4.2.1 Çalışma odak alt alan sınırı (Alan 2: Bakırköy-Kazlıçeşme)

Çalışma odak alt alanı, İstanbul'un Avrupa Yakasında yer alan Zeytinburnu ve Bakırköy ilçelerinden geçmektedir. İlçenin doğusunda Fatih, kuzeyinde Bayrampaşa, batısında Avcılar ilçeleri ve Küçükçekmece gölü yer almaktadır. Yaklaşık 3.589,531 hektar büyüklüğündeki çalışma alanı, Marmara Denizi kıyısında bulunan Zeytinburnu ilçesinin Kazlıçeşme, Gökalp, Yenidoğan, Nuripaşa ve Sümer mahalleleri, Bakırköy ilçesinin Osmaniye, Yenimahalle, Sakızağazı, Cevizlik, Zeytinlik, Kartaltepe ve Zuhuratbaba mahalleleri ile etkileşim halindedir (Şekil 4.14).



Şekil 4.14 : Çalışma odak alt alanı konumu.

Çalışma alanı karayolu, demiryolu ve denizyolu ile bağlantı sağlamaktadır. Karayolu bağlantılarından önemli olanları Zübeyde Hanım Caddesi, Abay Caddesi, Kennedy Caddesi'dir. Çalışma alanına, denizyolu bağlantısı ise Zeytinburnu Limanı ve Ataköy Marina'dan sağlanmaktadır. Bakırköy-Kazlıçeşme hattı 5km uzunluğa sahip bir hattır. Hat arasında 4 istasyon bulunmaktadır ve yolculuk Marmaray ile 8 dk sürmektedir. Bu istasyonlardan Bakırköy ve Kazlıçeşme istasyonu aktarma istasyonu olarak planlanmış, Bakırköy istasyonu M3 Bakırköy İDO ve Kayaşehir Uzatmaları Metro hattı ile Kazlıçeşme istasyonu ise T6 Sirkeci- Kazlıçeşme Tramvay Hattı ile entegre olarak kullanılacaktır. M3 ve T6 hatlarının yapımı hala devam etmektedir. Özellikle hat çevresinde bulunan Yedikule Surları, Veliefendi Hipodromu, Eski Fabrika alanları

hattın çeperinde yaşanan mekânsal gelişmeleri tetiklemiştir. 1842'den itibaren Osmanlı devlet adamları Zeytinburnu ve Bakırköy'de dikkat çekici tarım ve sanayi tesisleri kurmuş ve bu alanı bir nevi "sanayi parkı" haline getirmişlerdir.

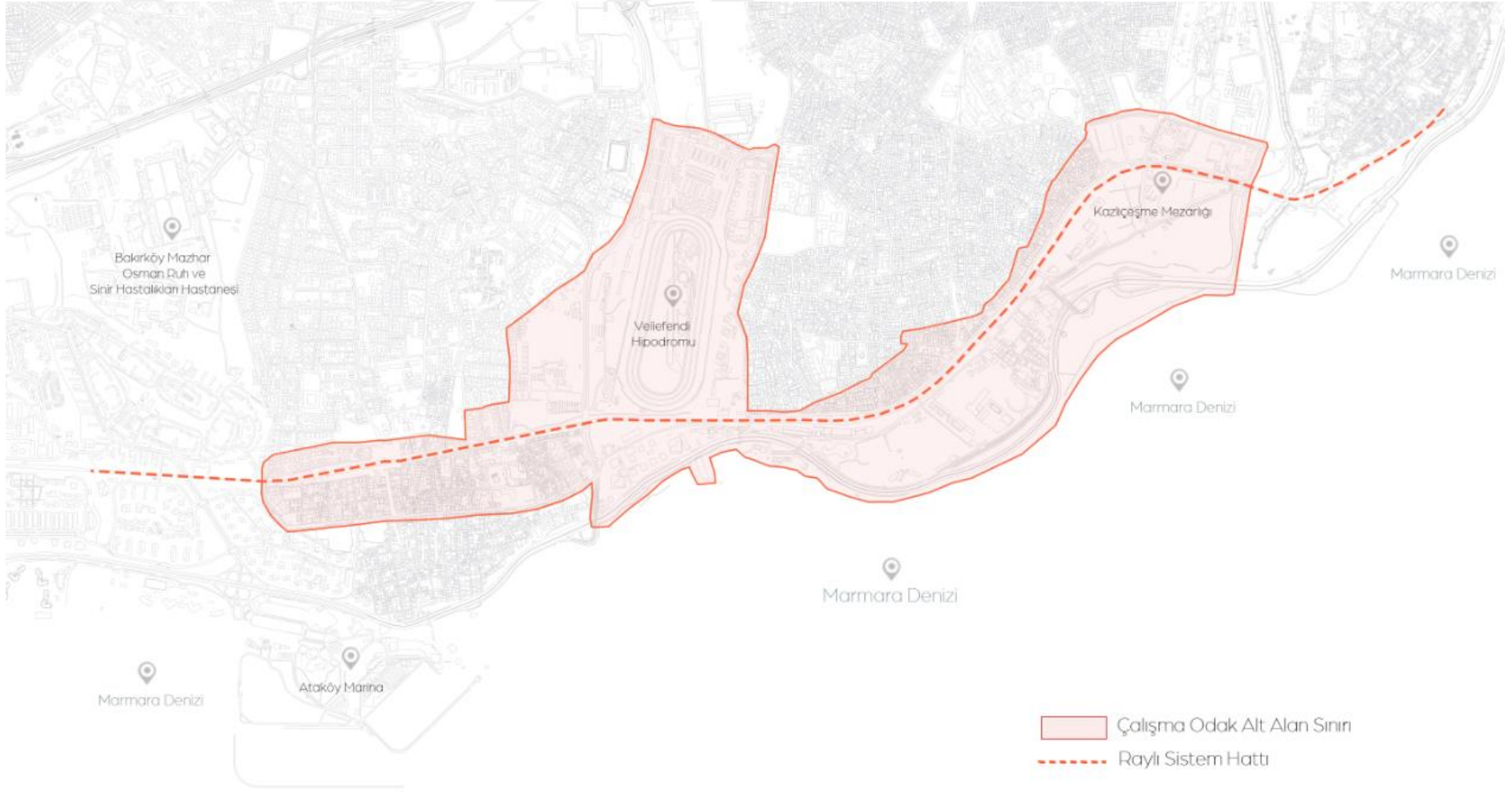
Zeytinburnu bölgesindeki üretim merkezinde, yani Büyük Demir Fabrikası'nda izabe ve makine atölyesi bulunmaktaydı. Bu tesiste demir borular, elik korkuluklar, sapanlar, çeşitli parçalar, etriyeler, kilitler, mızrak uçları, süngüler, toplar, kılıçlar, bıçaklar, jiletler ve diğ r dövme ve döküm parçalar üretilmiştir.

Pamuk üretiminin yanı sıra Veliefendi sahilindeki Basma Fabrikası'nda pamuklu dokuma, pamuklu dokuma, eldiven, çeşitli kumaşlar ve pamuklu çoraplar dokunuyordu. Bunun yanında Zeytinburnu-Bakırköy sanayi bölgesinde sağlık hizmeti veren bir hastane mevcuttu. Bakırköy ve Azatlı baruthanelerinin Avrupa'dan getirilen ekipmanlarla işletmeye alınmasının ardından, istihdam edilen personel sayısı artmış, personel sayısındaki artışa paralel olarak artan hasta ve tedavi talebi karşısında Mühimmât-ı Harbiye Hastanesi yetersiz kalmıştır. Fabrikalar müdürü Halil Paşa tarafından yeni bir bina yaptırılarak adı Zeytinburnu Askeri Hastanesi olarak değiştirilmiştir. Yeşilköy'e kadar uzanan coğrafya, sanayi tesislerinin bulunduğu ve çeşitli ürünlerin depolanıp depolandığı bir bölgeydi.

19. yüzyıl İstanbul'unda sanayi tesisleri üç ana eksen etrafında gelişmiş ve kentin sanayi faaliyetlerine katkıda bulunmuştur. Bu üç bölge Haliç ve evresi, Beykoz Bölgesi ve Zeytinburnu-Bakırköy ekseniydi. Osmanlı yöneticileri ve bürokratları tarafından bu bölgelerin seçim kriterlerinde su kaynaklarına yakınlığı, deniz ulaşımının kolaylığı ve pazar olanaklarının yanı sıra demiryolunun varlığını da göz önünde bulundurulduğu anlaşılmaktadır.

Tüm bu bilgiler ışığında, odak sınırının sahip olduğu tarihsel ve mekânsal yapı, içinde barındırdığı raylı sistem hattının istasyon noktalarının gelişimi ve hat çevresinde yaşanan mekânsal değişimler bu hat üzerinde oluşan kayıp mekânları incelemeye ve analiz etmeye değer kılmıştır. Hattın sınırları belirlenirken raylı sistem hatları ile etkileşimi en fazla olan birinci ve ikinci imar adaları dikkate alınmıştır.

Sit alanı niteliği taşıyan hipodromun ve diğ r kültürel miras alanlarının raylı sistem ile ilişkisinin incelenmesi, raylı sistem etrafındaki konut alanları ve kamusal alanların ilişkisinin incelenmesi, ayrıca raylı sistem kıyı ilişkisinin değerlendirilebilmesi için çalışma sınırı şekil 4.15'de g r ld ğu gibi oluşturulmuştur.



Şekil 4.15 : Bakırköy- Kazlıçeşme çalışma odak alt alan sınırı.

4.3 Çalışma Alanına İlişkin Analizler

Çalışmanın bu bölümünde, çalışma odak alt alan sınırında yer alan kentsel doluluk ve boşlukları daha iyi tanımlamak ve kayıp mekânları niteliklerine göre sınıflandırmak amacıyla analizler yapılmıştır. Alanın ulaşım dair analizlerinde ulaşım kademelenmesi, sahip olduğu raylı sistem istasyonları, toplu taşıma durakları ve otopark alanları analiz edilmiştir. Alanın sahip olduğu tarihsel birikiminin incelenmesi için, tarihi ve kültürel kimlik değerleri ile korunması gereken tarihi ve kültürel varlıklar analiz edilmiştir. Kentin doluluk boşluk dengesini analiz etmek ve boş mekânları tespit etmek adına, kentsel doluluk-boşluk analizi yapılmış ayrıca alanın kullanım durumunun tespit edilmesi için ise alansal arazi kullanımı, mülkiyet sahipliği analizi ve işlev analizi yapılmıştır. Çalışmada kullanılan altlıklar İBB 2017 hâlihazır haritası, 1/1000 ölçekli uygulama imar planları, İBB şehir haritası ve Caner Cangül ve Erdem Şentürk'ün projesi olan Kültür Envanteri projesi verileri incelenerek oluşturulmuştur.

4.3.1 Ulaşım ve ulaşım kademelenmesi

Çalışma alanı ve yakın çevresindeki ulaşım bağlantıları ile ulaşım kademelenmesi incelendiğinde, Zeytinburnu'nu Bakırköy'e bağlayan sahil hattı olan Kennedy Caddesi ve Abay caddesi 1. Derece ulaşım aksı niteliği taşımakta olduğu görülmektedir. Ayrıca alan sınır içerisine dâhil olan kuzey güney ekseninde ulaşımı ve erişimi sağlayan; Aksu caddesi, 58.Bulvar caddesi, Prof.Dr Turan Güneş caddesi ve İncirli Caddesi 'de 1. Derece ulaşım aksı niteliğindedir.

Doğu-Batı ekseninde ulaşım ve erişim sağlayan 1.derece ulaşım aksları ise Fikret Yüzatlı Caddesi ve Prof. Muammer Aksoy Caddesidir. Çalışma alanı ve yakın çevresindeki 2. derece ulaşım aksları ise; Zübeyde Hanım Caddesi, İstanbul Caddesi, Yüce Tarla Caddesi, 10.yıl Caddesi ve Abay Caddesinin bir kısmıdır. 3. Derece yollar ise genellikle konut arasında kalan yollardır.

Yol kademelenmesi yapılırken 1985 yılı Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik Madde 29/3'da yer alan *“İmar planlarındaki gelişme alanlarında (7.00) m. den dar yaya, (10.00) m. den dar trafik yolu açılmaz, meskûn alanlarda mülkiyet ve yapılaşma durumlarının elverdiği ölçüde yukarıdaki standartlara uyulur.”* ifadesi referans alınmıştır. Bu doğrultuda odak alan sınırında ticaret ve hizmet işlevleri ağırlıklı olarak

1.ve 2. derece ulaşım aksları üzerinde bulunmaktadır. 3. derece ulaşım aksları ise genellikle konut işlevini barındıran yapı adalarına hizmet etmektedir (Şekil 4.16). Alan sınır içerisinde 4 adet Marmaray istasyonu ve 16 tane otopark alanı ve 51 tane durak bulunmaktadır. Bu alanlar ve konumları Şekil 4.17’de gösterilmiştir.

4.3.2 Tarihi ve kültürel kimlik değerleri

Bu bölümde çalışma odak alan sınırı içerisinde yer alan ve bölgeye kimlik kazandıran tarihi ve kültürel değerler analiz edilmiştir. Bu kültürel değerler Kazlıçeşme, Yenimahalle, Cevizli, Zeytinlik ve Sakızağacı semtlerini tanımlayan önemli kentsel kimlik bileşenleri olmaktadır. Çalışma odak alan sınırı içerisinde yer alan, Zeytinburnu, Bakırköy ve hatta İstanbul genelinde öneme sahip tarihi ve kültürel kimlik değerlerinin çalışma alan sınırı içerisindeki konumları Şekil 4.18’da belirtilmiştir.

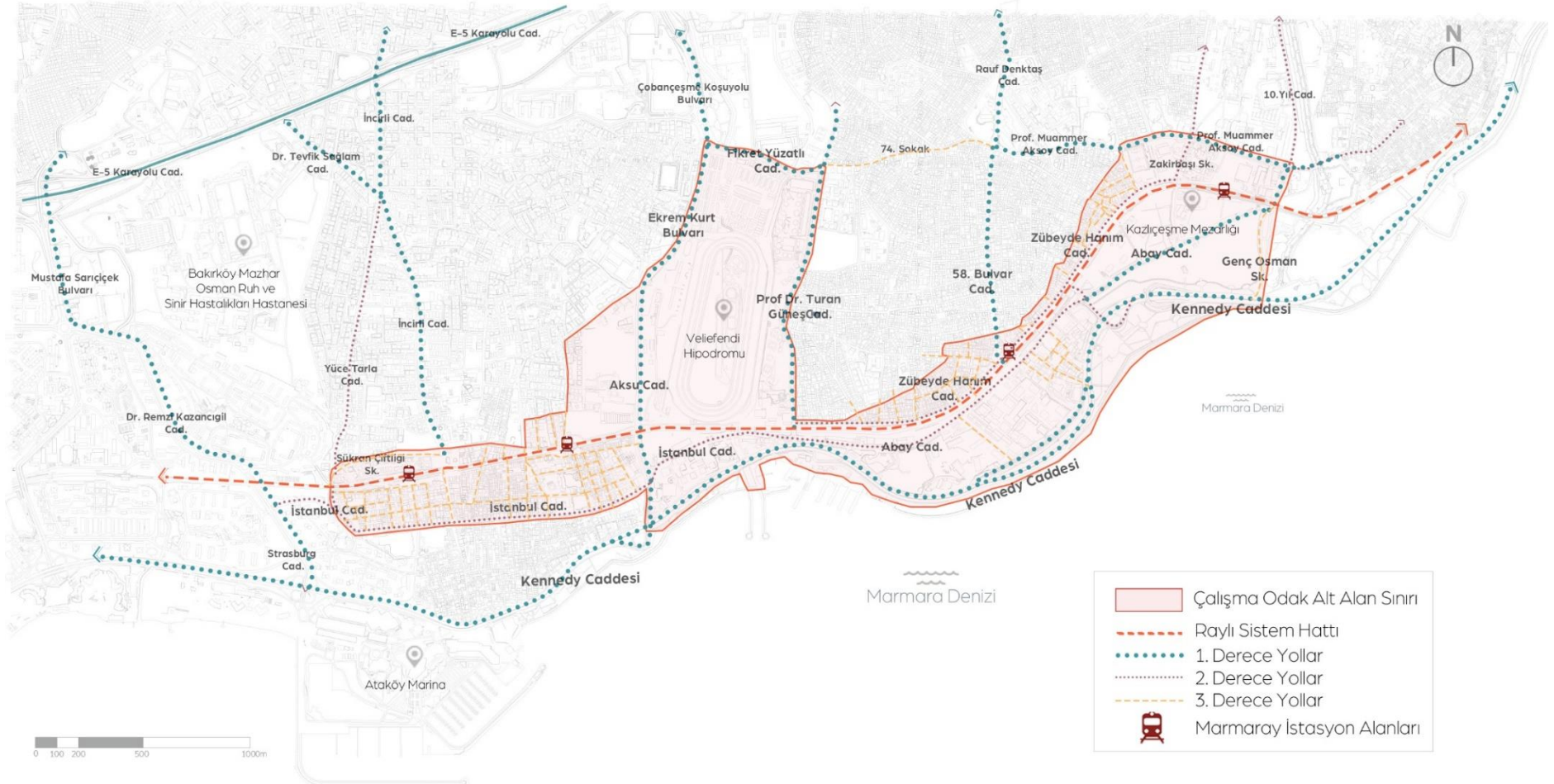
Çalışma odak alan sınırı içerisinde yer alan tarihi ve kültürel kimlik değerlerini;

- Kazlıçeşme İplik Fabrikası
- Zeytinburnu Farika-i Hümayun Demir Fabrikası
- Zeytinburnu Askeri Hastanesi
- Kazlıçeşme Mezarlığı
- Veliefendi Hipodromu
- Bakırköy Tren İstasyonu alanları oluşturmaktadır.

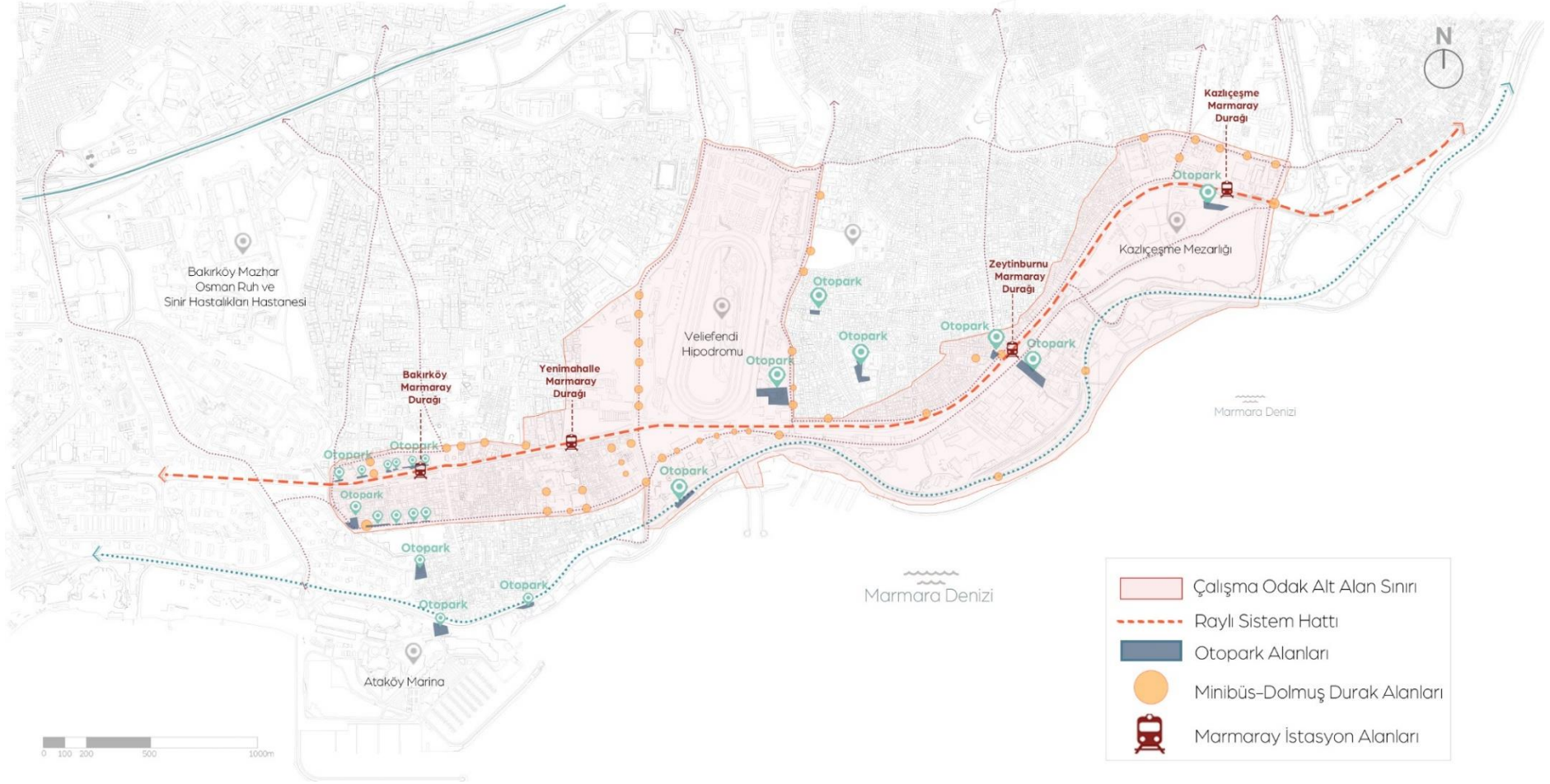
Kazlıçeşme İplik Fabrikası

Veliefendi sahilinde Çiftlik semtinde inşa edilen Basma Fabrikası'nın yerleşim planı doğudan Veliefendi Deresi, batıdan Taş İskeleyi Caddesi, kuzeyden Avrupa demiryolu, sahil yolu ve Marmara Denizi ile çevriliydi. 1848 yılı Mart ayında üretime başlayan fabrika 1876 yılında Basma Fabrikası Askeri İdare’ye devredilmiştir.

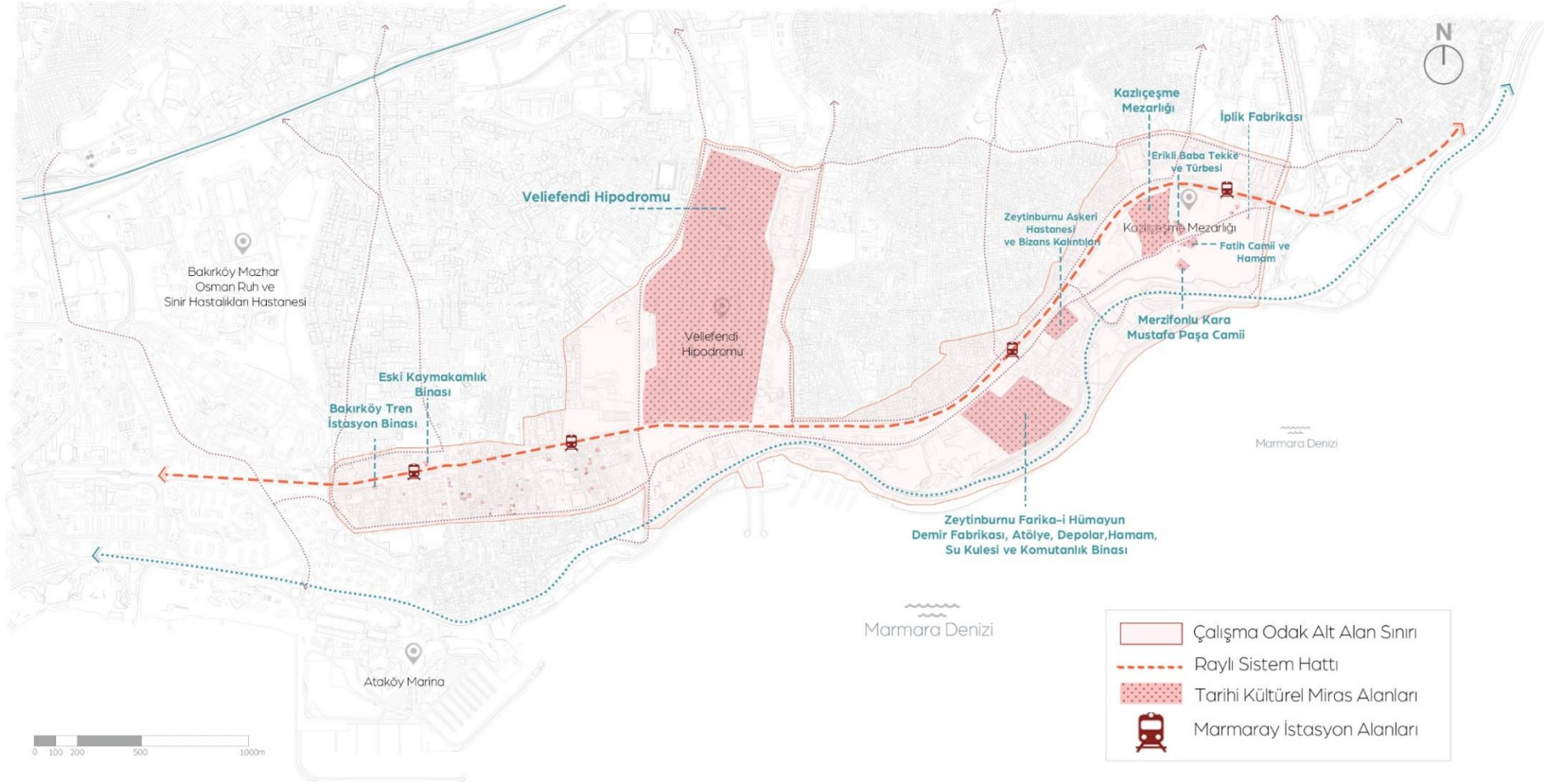
Pervititch’in 1939 yılına ait haritası incelendiğinde alanda atölyelerin, müdürün konaklaması için konut alanlarının, depoların, hangar alanlarının ve yemekhane alanların olduğu görülmektedir. Bu alanlardan günümüze ulaşan kısımlar yalnızca fabrika bacası ve fabrikanın bir kısmının duvarlarıdır (Şekil 4.19).



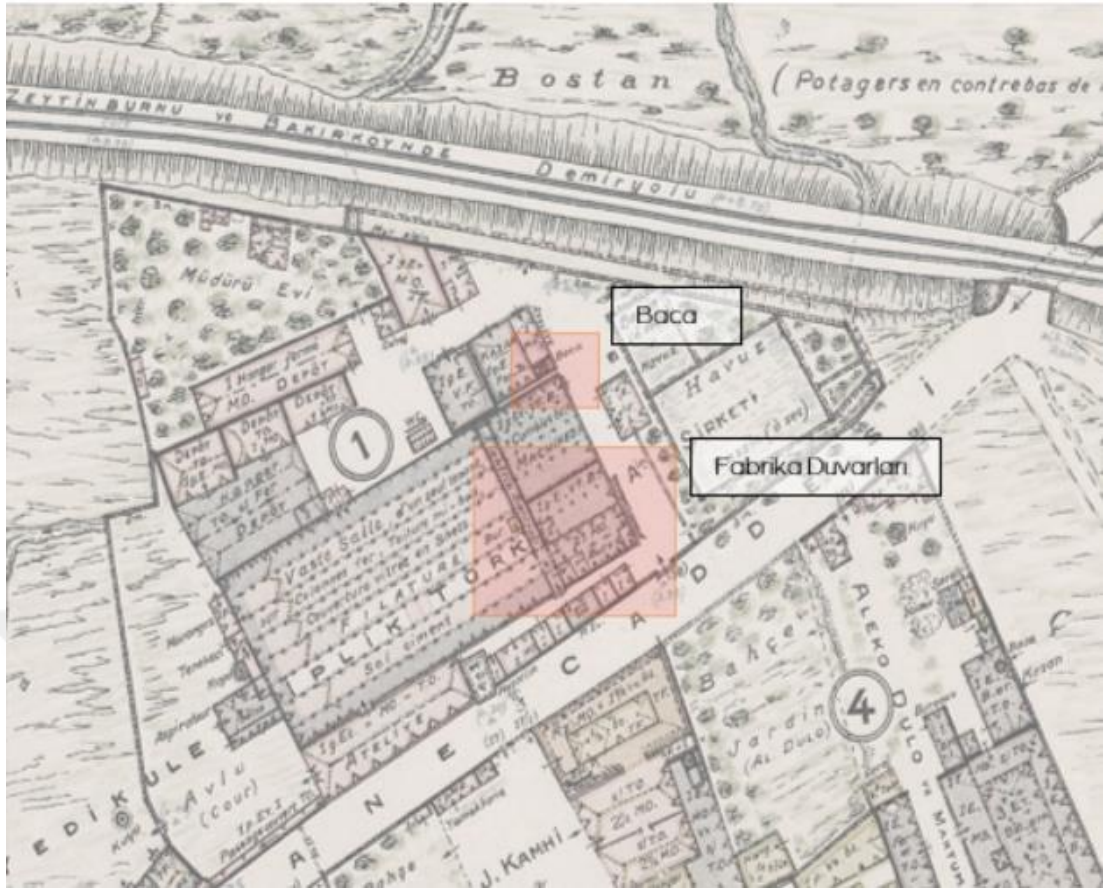
Şekil 4.16 : Ulaşım kademelenmesi.



Şekil 4.17 : İstasyonlar, Otopark alanları ve minibüs-dolmuş durakları.



şekil 4.18 : Odak alt alan sınırı içerisinde yer alan tarihi ve kültürel kimlik değerleri.

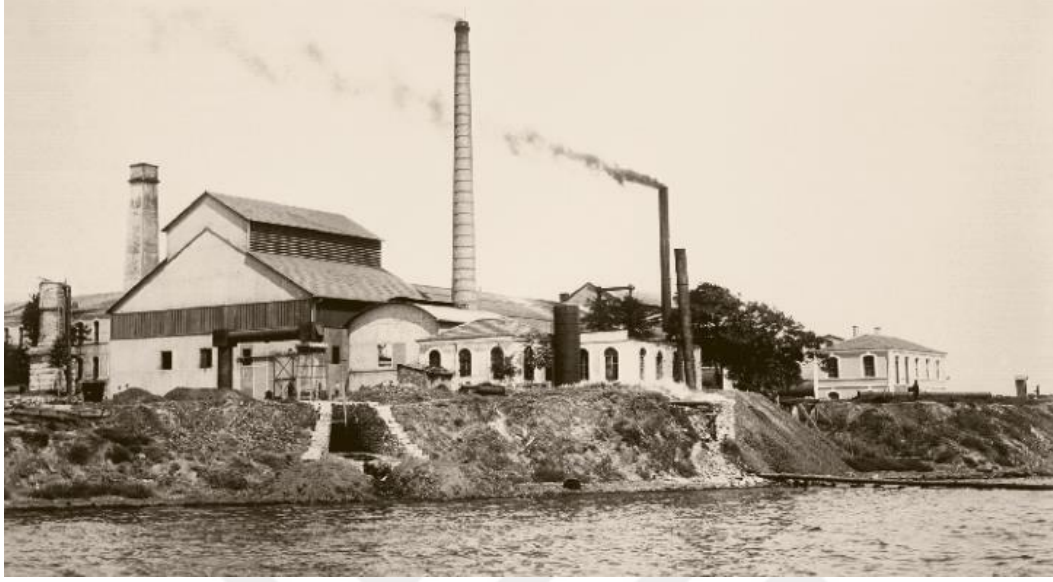


Şekil 4.19 : 1939 Pervititch haritasında Kazlıçeşme İplik Fabrikası ve günümüze ulaşan kısımları (Pervititch, 2001’den derlenmiştir).

Zeytinburnu Farika-i Hümayun Demir Fabrikası

Baruthane-i Amire olarak da bilinen Bakırköy Baruthanesi'nde 1836-1837 yıllarında yapılan modernizasyon çalışmaları sırasında Barutçubaşı Ohannes'in öneri ve tavsiyeleri doğrultusunda demir fabrikası yapılması konusu gündeme gelmiştir. 1843 yılında Avrupa'dan ithal edilen teknolojisi ve makineleri ile modern bir üretim merkezi olarak yapımına başlanan Zeytinburnu Demir Fabrikası, aynı zamanda ağır sanayi açısından da ilk büyük ve modern tesis olarak 1846'da faaliyete geçmiştir. Sultan II. Mahmud'un emriyle Barutçubaşı Ohannes Dadyan'ın yaptığı araştırmalar sonucunda; Fabrikanın ulaşım kolaylığı, yerin müsaitliği ve Büyükkada demir madenine yakınlığı nedeniyle Zeytinburnu Kazlıçeşme bölgesinde kurulmasına karar verilmiştir. 19. yüzyılın ortalarına doğru kurulan Zeytinburnu Demir Fabrikası, Osmanlı İmparatorluğu'nun sonuna kadar varlığını ve üretim faaliyetlerini sürdürmüştür. Zeytinburnu Demir Fabrikası, özellikle II. Abdülhamit döneminde yapılan yatırımlardan sonra giderek daha fazla silah ve mühimmat üreten bir kuruluş haline gelmiştir. Fabrika başlarda sanayi, tarım, altyapı ve yeni kamu binalarına her türlü

demir malzeme temini ve demircilere ferforje temin etmek üzere tasarlanmıştır. Hazine-i Hassa idaresinde olan fabrika, 1848 yılında Tophane-i Âmire'ye devredilmiş ve askerî mühimmat üretimine ağırlık verilmiştir (Şekil 4.20).



Şekil 4.20 : Zeytinburnu Farika-i Hümayun Demir Fabrikası (Url-33).

Fabrika kimya fabrikası, havai fişek ve fabrika ile aynı yerleşkede yer alması nedeniyle uzun süre önemli bir işlev görmüş ve zamanla kapasitesi azalsa da faaliyetlerini Cumhuriyet dönemine kadar sürdürmüştür. Yetersiz çalışma, Avrupa ile rekabet ve devletin siyasi sorunları gibi nedenlerle fabrikanın üretimi azalmış, Birinci Dünya Savaşı ve ateşkes döneminde fabrika kapatılmıştır. 1936 yılında Fevzi Çakmak tarafından tekrar aktif hale getirilse de fabrika teknoloji olarak çağa ayak uyduramadığı için 1948 yılında "Ordu Teçhizatı" sınıfına aktarılmış ve 2015 yılına kadar "Ordu Bakım Merkezi Komutanlığı" içerisinde onarım merkezi olarak kullanılmıştır.

Büyükyalı Projesi kapsamında fabrika, 2020 yılında restore edilerek kültür, sanat ve yaşam alanlarına dönüştürülmüştür. Zeytinburnu'nda Fabrika-i Hümayun kompleksinde bulunan buhar bacası daha sonra su deposu olarak kullanılmış ve günümüze sadece kaide kısmı gelebilmiştir. Fabrika atölyeleri ve depolar, Büyükyalı İstanbul projesi kapsamında loft ve home ofis olarak kullanılmaktadır. Bu bina kompleksindeki geniş alanlar ticari olarak kullanılmaktadır. Ayrıca fabrikanın hamam bölümü, Büyükyalı Projesi kapsamında 2020 yılındaki restorasyon sonrasında mekanın mimari ve yapısal özellikleri korunarak sergi alanı olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.21).



Şekil 4.21 : Zeytinburnu Fabrika-i Hümayun Demir Fabrikası restorasyon sonrası durum (Kültür Envanteri, 2022).

Zeytinburnu Askeri Hastanesi

Açılış tarihine dair kesin bir bilgi olmamak kaydıyla III. Selim döneminde Baruthane-i Âmire'nin iyileştirilmesi ve Azadlı Baruthanesi'nin kurulmasını takip eden yıllarda hizmete açıldığı düşünülmektedir. Bazı kaynaklarda hastanenin II. Mahmud döneminde Tophane-i Âmire'ye bağlı Cebehane Hastanesi adı altında faaliyetlerine devam ettiğini iddia ediyor. Açılış tarihi bilinmeyen Cebehane Hastanesi hakkında ulaşılan en eski arşiv belgesi 1828 tarihini taşımaktadır. 1831 yılında ise Mühimmât-ı Harbiye (Askeriye) Hastanesi adını almıştır. 1847 yılında Halil Paşa tarafından ihtiyacı karşılamak üzere yeni bir bina yaptırılmıştır. Adı da "Zeytinburnu Askeri Hastanesi" olarak çevrilmiştir. Zamanında ihtiyacı karşılayamayan hastane binası, II. Abdülhamid tarafından yıkılmış ve saltanatın tipik ve klasik resmi binaları tarzında bir köşk ile aynı yerinde inşa edilmiştir. Hastane 1911 yılında Üretim Umum Müdürlüğü'ne bağlanarak Balkan ve Birinci Dünya Savaşlarında hizmet vermeye devam etmiştir. Hastane çalışanlarının bir kısmı Anadolu'ya giderek Milli Mücadele'ye katıldı. Müttefikler İstanbul'u işgal edince askerlerinin bir kısmı Kuleli Askeri Lisesi'ne, açıkta kalan öğrenciler ise Zeytinburnu Asker Hastanesi binasına yerleştirildi. Hastane binası bir süre Gedikli İhbari Okulu - Astsubay hazırlık ve sevk merkezi olarak da kullanılmıştır.

1950'li yıllara kadar çeşitli görevlerle faaliyetine devam eden hastane, 1956 yılında kapatılmıştır. Yakın zamana kadar Zeytinburnu Belediye Binası olarak kullanılan tarihi yapının altında MS 2. yüzyıl Roma dönemine ait dev bir mozaik bulunmasıyla restorasyon çalışmalarının ardından müze haline getirilmiştir (Şekil 4.22).



Şekil 4.22 : Zeytinburnu askeri hastanesi (Url-34).

Kazlıçeşme Mezarlığı

Kazlıçeşme mezarlığı içerisinde sahip olduğu anıt mezarlar nedeniyle tescilli yapı niteliğinde sınırlandırılmıştır. Mezarlığın sahip olduğu eski döneme ait mezar taşları önemli bir anıt eser niteliği taşımaktadır. Zeytinburnu Belediyesi ilçede bulunan 18 mezarlık ve haziredeki yaklaşık 4 bin mezar taşının envanterini "Zamanı Aşan Taşlar" başlığıyla 2 ciltlik bir kitapta toplamıştır ve bu kitapta Kazlıçeşme mezarlığı içerisinde yer alan anıt niteliğindeki mezar taşları incelenmiştir (Şekil 4.23).



Şekil 4.23 : Kazlıçeşme mezarlığı (Kişisel arşiv, 2022).

Kazlıçeşme Fatih Camii

Kazlıçeşme mezarlığı karşısında yer alan camiinin inşa edildiği tarihi net olarak bilinmemekle birlikte çevresindeki bazı mezar taşlarından İstanbul'un fethi sırasında inşa edildiği düşünülmektedir.

1813 yılında onarılan cami, 1954 yılında yerel esnafın da yardımıyla ikinci kez elden geçirilmiştir. Yapının sadece minaresinin alt gövdesi orijinal haliyle günümüze kadar gelebilmiştir. Bölgedeki büyük deri fabrikalarının kaldırılmasıyla temizlenen cami, Zeytinburnu Belediyesi tarafından restore edilerek 2013 yılında yeniden ibadete açılmıştır (Şekil 4.24).



Şekil 4.24 : Kazlıçeşme Fatih Camii (Url-35).

Veliefendi Hipodromu

Bakırköy sınırları içerisinde yer alan ve tarihsel süreçte çayır adıyla bir gezinti alanı olarak kullanılan, günümüzün en önemli hipodrom alanlarından birinin arazisinde kurulan hipodrom arazisi III. Mustafa tarafından, iftirayla sürgüne gönderdiği Şeyhülislam Veliyüddin Efendi'ye bir özür niyetiyle verilmiştir. Zamanının en değerli bölgesinde bulunan bu araziye mesire yeri olarak vakfeden Şeyhülislam Veliyüddin Efendi, bu alanda kendisine küçük bir köşk de yaptırmıştır. Veliyüddin Efendi, mesire yerini tahsis etmekle kalmayıp, aynı zamanda bakımını da yapmıştır. Veliefendi çayırı olarak bilinen bu

alan 1911 yılında İstanbul'da at yarışı düzenlenebilecek arazi arayışlarının sonuç olarak hipodrom arazisi olarak belirlenmiştir (Şekil 4.25).

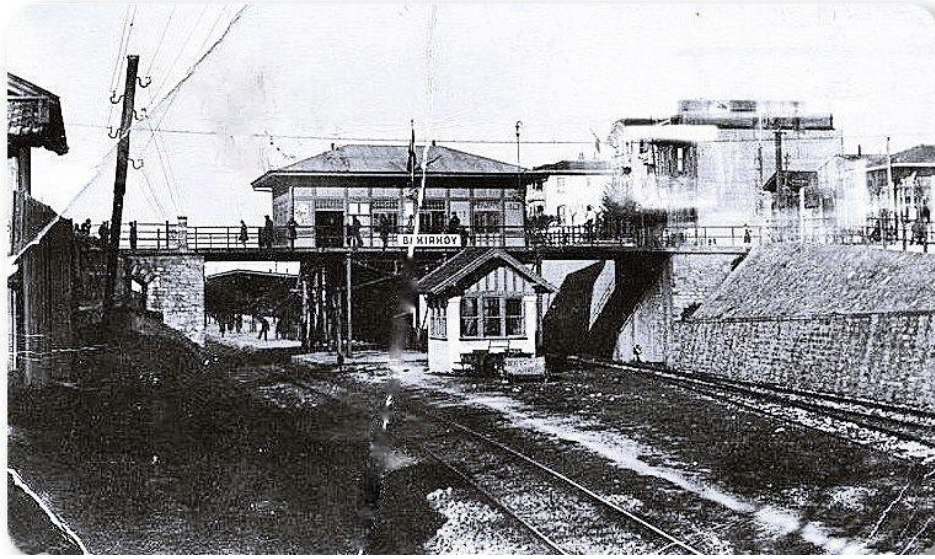


Şekil 4.25 : Veliefendi Hipodromu (Url-36).

Günümüzde aktif bir şekilde kullanılan hipodrom, 1949 yılında seyircilerin at yarışlarına hile karıştırıldığı gerekçesiyle hakem kulesini ve tribünlere zarar vermesi ile yarışlara bir süre ara veren hipodrom alanı, 1950 yılında Tarım Bakanlığı tarafından Türkiye Jokey Kulübü'ne kiralanmıştır.

Bakırköy Tren İstasyonu

Bakırköy tren istasyonu eski adıyla Makriköy Tren İstasyonu olarak da bilinen İstanbul'un Avrupa Yakası'nda, Bakırköy ilçesi Zeytinlik Mahallesi'nde yer alan TCDD'ye ait hemzemin bir demiryolu istasyonudur. Demiryolu istasyonu 1871'de Makriköy Tren İstasyonu olarak hizmete girmiştir. Hizmetе giren istasyon ile birlikte kent merkezi ile bağlantı daha kolay ve hızlı hale gelmiş, bunun sonucunda Makriköy (Bakırköy) yerleşim için daha elverişli bir hale gelmiştir (Şekil 4.26). Kent kültürünün bir parçası haline gelen ve günümüzde aktif bir biçimde kullanılan bu istasyon Marmaray hattının yapılması kapsamında yeniden restore edilmiştir. Sirkeci-Halkalı tren hattının 2012 yılında son seferini yapmasının ardından hattın ve üzerindeki istasyonların yenilenmesine başlanmıştır. Bu süreçte Yenimahalle İstasyonu tamamen yıkılmış, 1871 yılında açılan Bakırköy istasyonu ise yenilenmiştir. Bu tren istasyonu kapatılana kadar Bakırköy'deki diğer tüm anıtlardan çok daha yoğun bir şekilde kullanılmış ve yaşamdaki yerini almıştır. Hattın yenilenmesi önemli olduğu kadar, köprü, istasyon ve müstemilat gibi özgün yapıların korunması da bölgenin kültür varlıklarının yaşatılması açısından belirleyici rol üstlenmiştir.



Şekil 4.26 : 1950’li yıllarda Bakırköy Tren istasyonu binası (Url-37).

4.3.3 Kentsel doluluk-boşluk analizi

Mimari mekân tanımlarında mekânı oluşturan unsur olarak boşluk yer alır ve mekânı yaratanın boşluk olduğu iddia edilir. Mekân tanımlarından bir örnek verecek olursak, Zevi’ye göre mekân bizi çevreleyen üç boyutlu mimari biçimli ve insanları içinde yaşadığı doğal ortamdan ayıran boşluktur. (Zevi, 1990; Rassmussen, 2000; Gülmez, 1996). Bahsedilen bu boşluk, içinde yaşamın süregeldiği boşluktur. Akı ve Erdönmez’e göre boşluğun mekân yaratma işlevi dışındaki etkileri de önem arz etmektedir. Mimaride form, kütle ve mekânın kesiştiği noktada ortaya çıkar ve bir mimari form oluştururken sadece o kütle ve mekânın değil, aynı zamanda formun içinde bulunduğu ana mekânsal boşluğun da farkında olmak gerekir (Akı ve Erdönmez, 2005). Yerleşimler en genel anlamıyla mimari öğelerin bir araya gelmesiyle oluşan doluluk ve bu öğeler arasındaki boşluklardan oluşmaktadır. Doluluk olarak tanımladığımız alan kentteki yapı stokunu, boşluklar ise yollar, yeşil alanlar, meydanlar gibi kentsel açık alanları tanımlar.

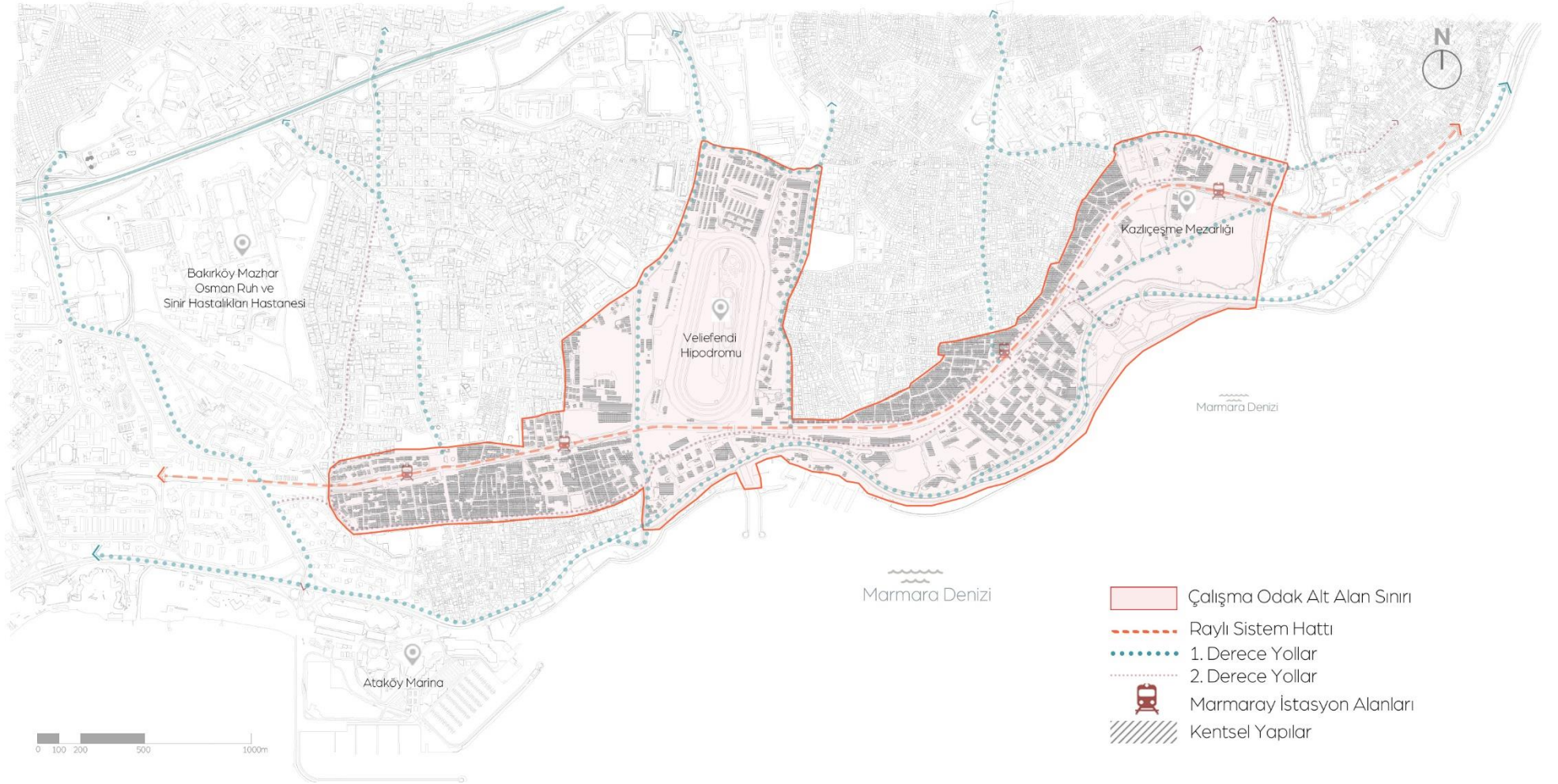
Kentsel doluluk ve boşluklar, kentlerin temel fiziksel bileşenlerini oluşturmaktadır. Ancak kent silüetinin ve kimliğinin oluşmasında en önemli unsurlardan biridir. Ne doluluk ne de boşluk tek başına bir şey ifade etmez. Bu iki kavram birbirini dışlayan kavramlardır. Doluluk ve boşluk ilişkisi iyi tanımlandığında, tasarlandığında ve anlaşıldığında yerleşimlerin mekânsal kurgularının başarılı olacağı düşünülmektedir. Bu ilişki iyi organize edilmezse kayıp ve kullanılmayan mekânlarla karşılaşırız (Akı ve Erdönmez, 2005).

Çalışma odak alt sınırındaki kentsel doluluk- boşluk analizi incelendiğinde, raylı sistem hattının sahil kısmında kalan tarafında yapıların genellikle serbest ve ayrık nizamlı olduğunu, yapı adası-sokak ilişkisinde organik - geometrik yapım izleri görülmektedir. Bununla birlikte, alan sınırı içerisinde yer alan büyük kentsel boşlukların varlığı göze çarpmaktadır. Raylı sistem hatlarının etrafında yer alan yapı bloklarının liman ve hipodrom çevresi hariç küçük, bitişik nizam v yoğun bir yerleşim gösterdiği görülmektedir. Raylı sistem hattının kuzeyine doğru gidildikçe kentsel blokların küçüldüğü ve yoğunluğun arttığı görülmektedir (Şekil 4.27).

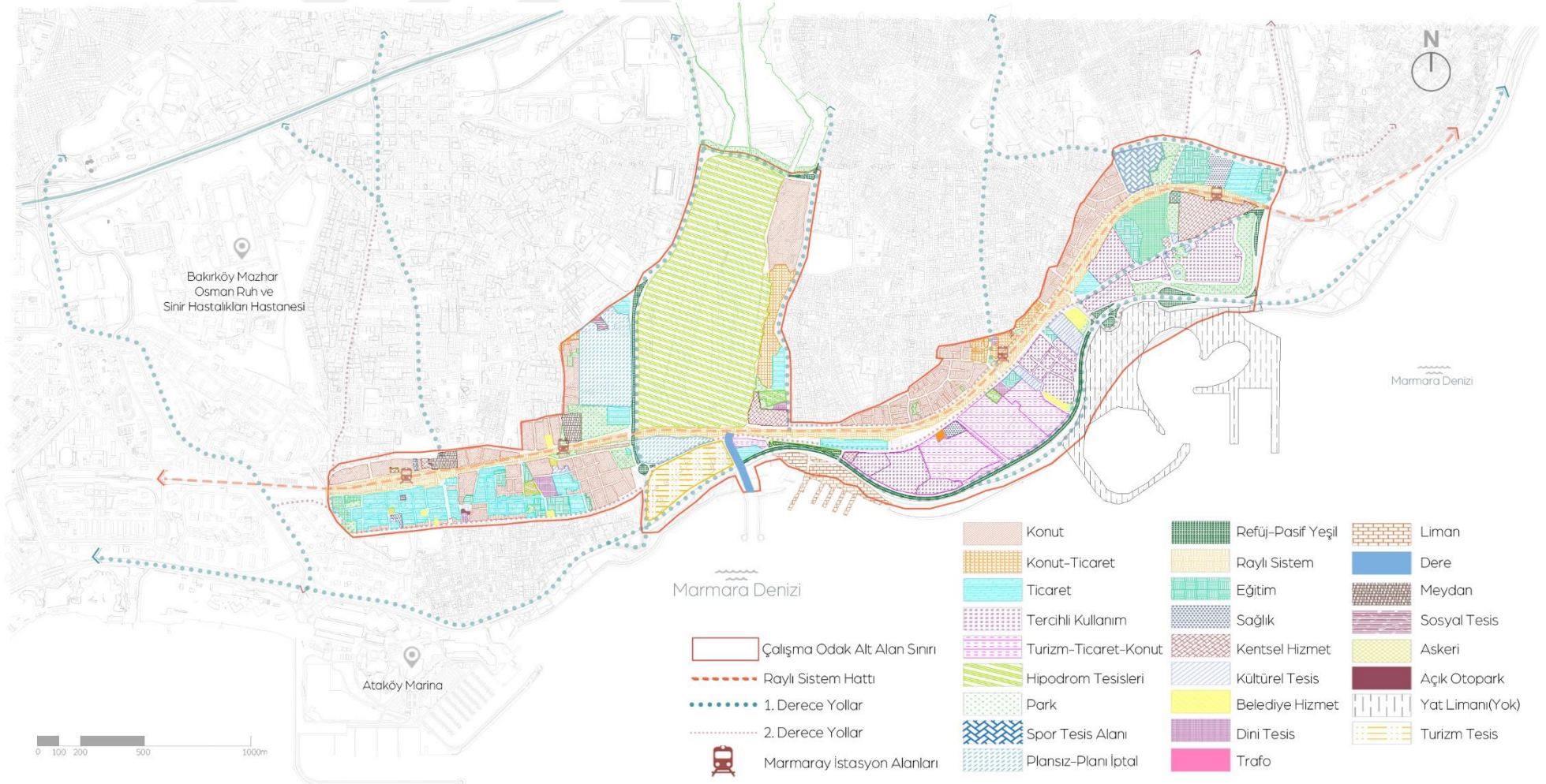
4.3.4 Arazi kullanım analizi

Alansal arazi kullanım analizi yapılırken çalışma altlığı olarak 2017 tarihli İBB hâlihazır haritalarında yer alan yapı adaları kullanılmıştır. Analizde ayrıca Ocak 2022 uydu görüntüleri, sokak görüntüleri ve saha gezilerinde belirlenen fonksiyonlara göre güncellenmiş ve haritalanmıştır. Yapı adası bazlı incelenen fonksiyon dağılımına göre odak alan sınırı içerisinde konut, ticaret, konut- ticaret, tercihli kullanım, turizm-ticaret-konut, hipodrom tesisleri, park, spor tesis alanları, plansız alanlar, refüj-pasif yeşil alanlar, raylı sistem, eğitim, sağlık, kentsel hizmet, kültürel tesis, belediye hizmet, dini tesis, trafo, liman, dere, meydan, sosyal tesis, askeri alan, açık otopark, planlı liman alanı, turizm tesis alanı fonksiyonları bulunmaktadır. Raylı sistem hattı çevresinde yer alan arazi kullanımı incelendiğinde Kazlıçeşme ve Zeytinburnu istasyonları çevresinde sahil kısmında büyük ölçekte arazi kullanımlarını turizm-ticaret-konut, tercihli kullanım, kentsel hizmet, eğitim alanları ve kültürel tesis alanları oluşturmaktadır.

Bakırköy ve Yenimahalle istasyonlarının sahil kısmında büyük ölçekli fonksiyon alanlarını turizm ve plansız alanlar oluştururken küçük ölçekli fonksiyonları konut ve ticaret alanlarının oluşturduğu görülmektedir. Raylı sistem hattının kuzeyi analiz edildiğinde arazi kullanımına ilişkin olarak Kazlıçeşme ve Zeytinburnu istasyonları çevresinde büyük ölçekli olarak spor, eğitim ve ticaret alanları oluşturmaktayken küçük ölçekli fonksiyonları konut alanları, park alanları, konut-ticaret alanları oluşturmaktadır. Bakırköy ve Yenimahalle istasyonlarının kuzey kısımlarında ise büyük ölçekli fonksiyonları hipodrom tesisleri, sosyal tesisler, park alanları ve meydanlar oluşturmaktayken, küçük ölçekli fonksiyonları konut alanları ve belediye hizmet alanları oluşturmaktadır (Şekil 4.28).



Şekil 4.27 : Kentsel doluluk-boşluk analizi.



Şekil 4.28 : Arazi kullanım analizi.

4.3.5 Mülkiyet analizi

Çalışma odak alan sınırı içerisinde yer alan mülkiyet yapısı incelendiğinde büyük ölçekli ve küçük ölçekli mülkiyet yapıları olduğu görülmektedir. Büyük ölçekli mülkiyet yapıları genellikle kamu, tüzel kişilik ve hisseli mülkiyet ve İBB mülkiyet yapılarına ait olduğu görülmektedir. Küçük ölçekli mülkiyet yapısına sahip olanlar ise şahıs mülkiyetine ait olduğu görülmektedir. Çalışma alt odak sınırı içerisinde 2658 parsel yer almaktadır. Bu parsellerden 9 tanesinin mülkiyeti belirsiz olup, 151 tanesi tüzel kişilik mülkiyetine, 1966 tanesi şahıs mülkiyetine, 101 tanesi kamu mülkiyetine, 110 tanesi İBB mülkiyetine, 321 tanesi hisseli mülkiyete sahiptir (Çizelge 4.1).

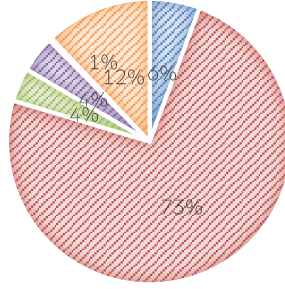
Çizelge 4.1 : Odak alan sınırı içerisinde yer alan yapılara ait mülkiyetler, sayıları ve toplam alanları.

Mülkiyet	Adet	Toplam Alan (m ²)
Tüzel Kişilik	151	375.931,82
Şahıs	1966	456.319,47
Kamu	101	1.036.947,48
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	110	117.308,30
Hisseli	321	11.039,28
Belirsiz	9	488.513,95
TOPLAM	2.658	2.486.060,30

İBB 2019 verileri referans alarak yapılan analiz çalışması sonucunda, tüzel kişilere ait parsel alanı toplamı 375.931,82 m², minimum parsel büyüklüğü 12,83 m², maksimum parsel büyüklüğü 9.585 m² olarak hesaplanmıştır. Şahıslara ait parsel alanı toplamı 456.319,47 m², minimum parsel büyüklüğü 7,64 m², maksimum parsel büyüklüğü 44.789,80 m² olarak hesaplanmıştır. Kamu mülkiyetine ait parsellerin alan toplamı 1.036.947,48 m², minimum parsel büyüklüğü 23,13 m², maksimum parsel büyüklüğü 262.306,08 m² olarak hesaplanmıştır. İstanbul büyükşehir belediyesine ait parsel alanları toplamı 117.308,30 m², minimum parsel büyüklüğü 26,59 m², maksimum parsel büyüklüğü 44.588,27 m² olarak hesaplanmıştır. Hisseli mülkiyete sahip parsellerin alanı toplamı 11.039,28 m², ortalama parsel büyüklüğü 34,39 m², minimum parsel büyüklüğü 107,84 m², maksimum parsel büyüklüğü 4.510,90 m² olarak hesaplanmıştır.

Çalışma odak alanı içerisinde yer alan yapıların 73%'ü şahıs mülkiyetli, 12%'si hisseli, 6%'si tüzel kişi, 4%'ü İBB, 4%'ü kamu, 1%'i belirsiz mülkiyetli olduğu analiz edilmiştir (Şekil 4.29).

■ TÜZEL KİŞİLİK ■ ŞAHİS ■ KAMU ■ İBB ■ BELİRSİZ ■ HİSSELİ



Şekil 4.29 : Mülkiyetin yüzdelik dağılımı.

Tüm bu analizler ışığında belirlenen odak alan sınırı içerisinde yer alan raylı sistem hattının çevresinde karma bir mülkiyet durumu olmakla beraber yoğunlukla şahıs ve kamu mülkiyetine ve hisseli mülkiyete ait alanlar olduğu görülmektedir (Şekil 4.30).

4.3.6 İşlev analizi

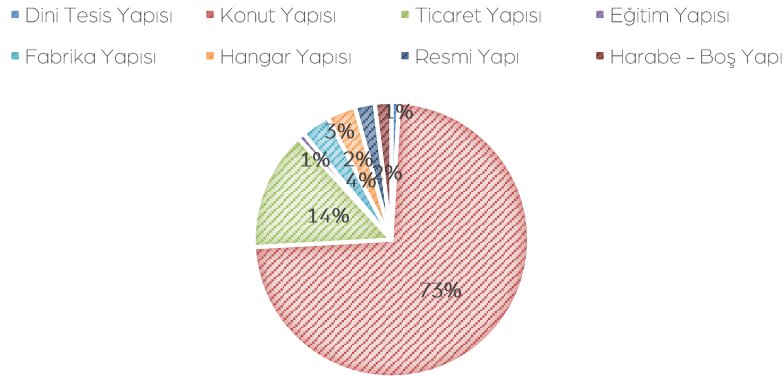
Yapısal işlev analizinde, altlık olarak 2017 tarihli hâlihazır haritalardaki bina verileri kullanılmıştır. Yapılan işlev analizi, İBB veri tabanında yer alan 2019 verileri, 2021 uydu görüntüsü, sokak görüntüleri ve saha gezilerinde belirlenen fonksiyonlara göre güncellenmiş ve haritalanmıştır. Çalışma alanı içerisinde toplamda 2332 adet yapı bulunmaktadır. Yapıların fonksiyonlarına göre dağılımı detaylı olarak incelenmiş odak alan sınırı içerisinde yer alan yapı fonksiyonları; konut, ticaret, eğitim, dini tesis, endüstriyel tesis alanı, hangar alanı ve resmi kurum alanı olmak üzere 7 başlıkta incelenmiştir. Odak alan sınırı içerisinde yer alan konutlar Zeytinburnu ilçesinde raylı sistem hattının kuzey tarafında yer alırken, Bakırköy ilçesinde hattın kuzey güney ekseninde yoğun bir konut yapılaşmasının olduğu görülmektedir. Bakırköy ilçesi incelendiğinde ise, bitişik nizam apartman dairelerinin olduğu görülmektedir. Ticaret alanları incelendiğinde ise Zeytinburnu ilçesi için Kazlıçeşme Mahallesi sahil kısmında yoğun bir ticaret aksı olduğu görülmektedir. Bu odak alt sınırı içerisinde 342 adet ticaret yapısı yer almaktadır. Alt kullanımları incelendiğinde ise bu alanların çoğunlukla restoran, kafe ve deri mağazaları olduğu görülmektedir. Zeytinburnu ve Bakırköy ilçelerinde Marmaray hattı çevresinde yer alan konutların zemin katları çoğunlukla ticaret alanları olarak kullanılmakla üst katlar konut birimlerine hizmet etmektedir. Bu konut-ticaret alanlarının ticari faaliyetleri manav, fırın, berber, eczane, kafe gibi perakende satış ve hizmet birimlerini bünyesinde barındırmaktadır. Eğitim alanları incelendiğinde 20 adet eğitim yapısına sahip olan odak alt sınırda, 57 resmi

yapı, 22 dini tesis alanı bulunmaktadır. Endüstriyel tesis alanlarına ait 82 fabrika yapısı bulunmaktadır. Alan sınırı içerisinde yer alan hipodroma dair 82 hangar yapısı bulunmaktadır (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2 : Odak alan sınırı içerisinde yer alan yapılara ait işlevler ve yapı sayıları.

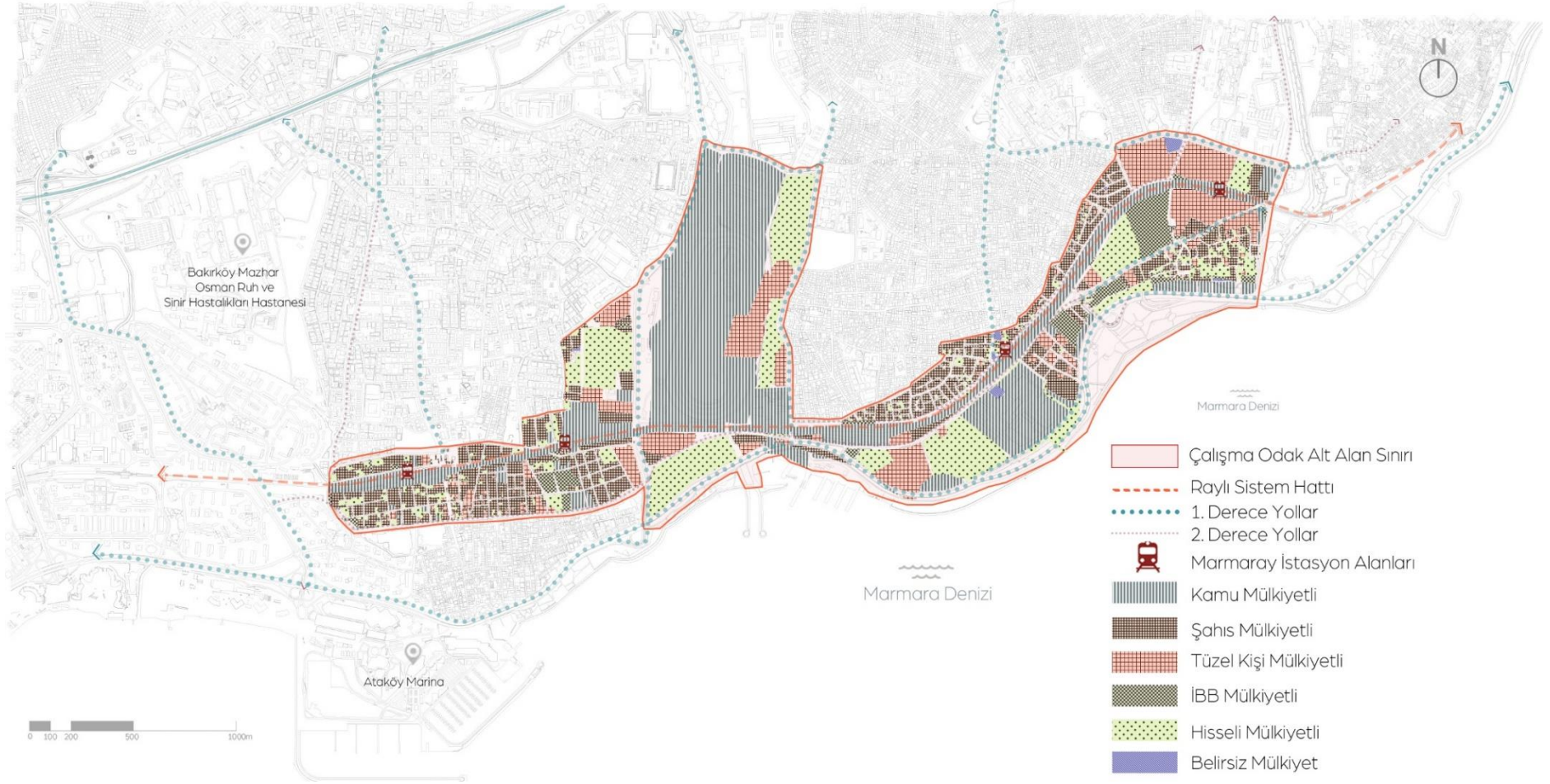
Yapı Fonksiyonu	Adet	Toplam Alan (m ²)
Konut Yapısı	1784	86666
Ticaret Yapısı	342	23952
Resmi Yapılar	57	4177
Dini Yapılar	22	115
Eğitim Yapısı	20	1936
Fabrika Yapısı	82	4239
Hangar Yapısı	82	8007
TOPLAM	2389	129,092

Analizler incelendiğinde, raylı sistem hattı etrafında konut alanların yoğun olduğu bu konutların zemin katlarının çoğunlukla perakende ticari faaliyetler için kullanıldığı tespit edilmiştir. Ayrıca yapılan analizler sonucu alan içerisinde yer alan yapıların 47 tanesinin harabe ve boş olduğu tespit edilmiştir. Çalışma odak alan sınırı içerisinde yer alan yapıların 75%'i konut, 14%'ü ticaret, 4%'ü fabrika yapısı, 3%'ü hangar yapısı, 2%'si resmi yapı ve 1%'i eğitim yapısı olarak faaliyet verdiği görülmektedir (Şekil 4.31).

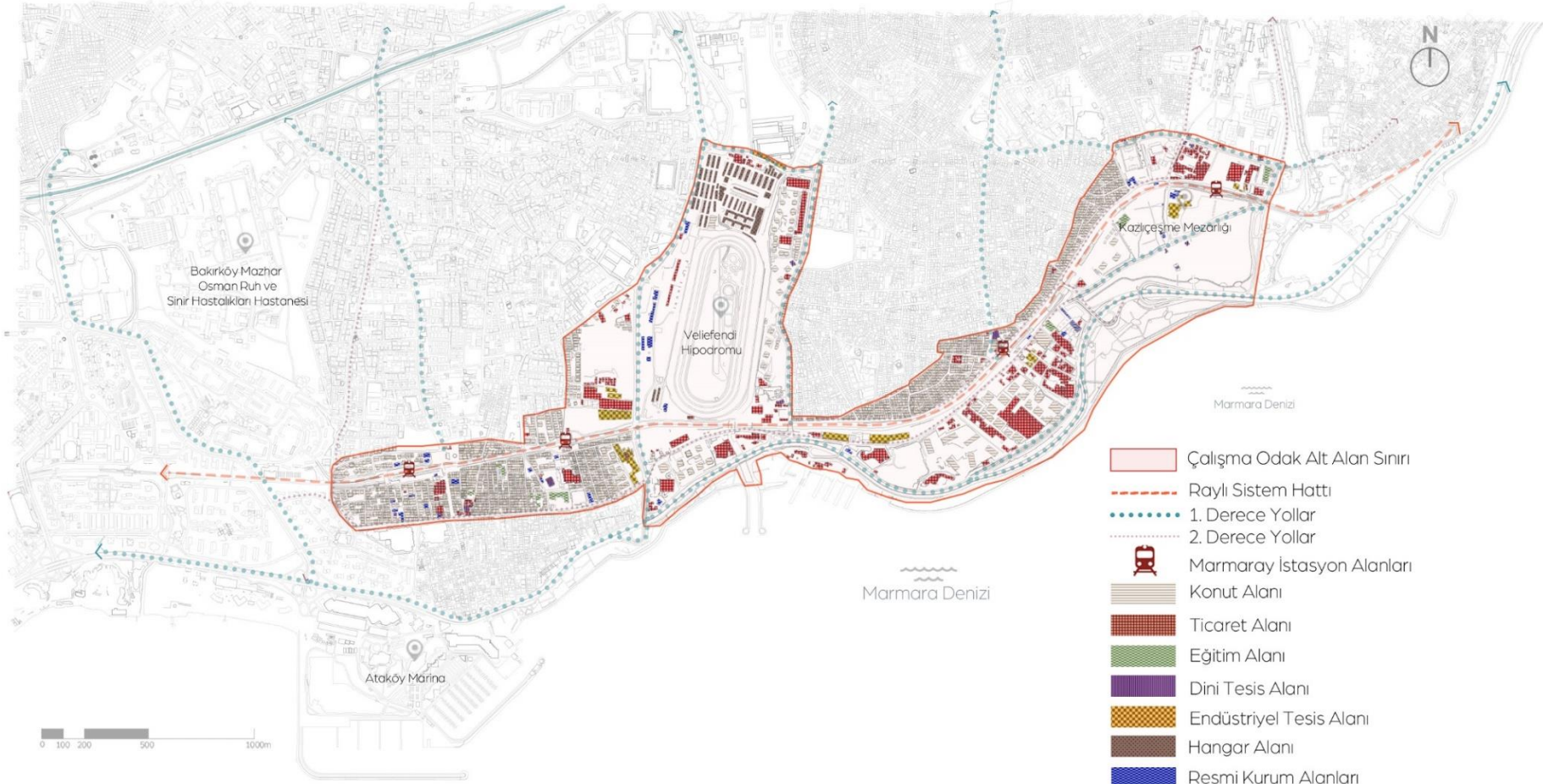


Şekil 4.30 : Yapısal işlevin yüzdelik dağılımı.

Yapılan yapı fonksiyon analizi sonucu raylı sistem hattının etrafında Zeytinburnu ilçesinde yapı yoğunluğunun ayırık nizam olduğu ve büyük kentsel mekânların genellikle ticari faaliyetler için kullanıldığı, bu alanın ticari faaliyetlerin de deri üzerine olduğu görülmektedir. Konut alanların sahil kısmında rezidans alanlarına dönüşmesi raylı sistem hattının iki tarafında yapısal farklılaşmayı gözler önüne sermekte ve raylı sistem hattının ayırıcı rolünü ortaya koymaktadır (Şekil 4.32)



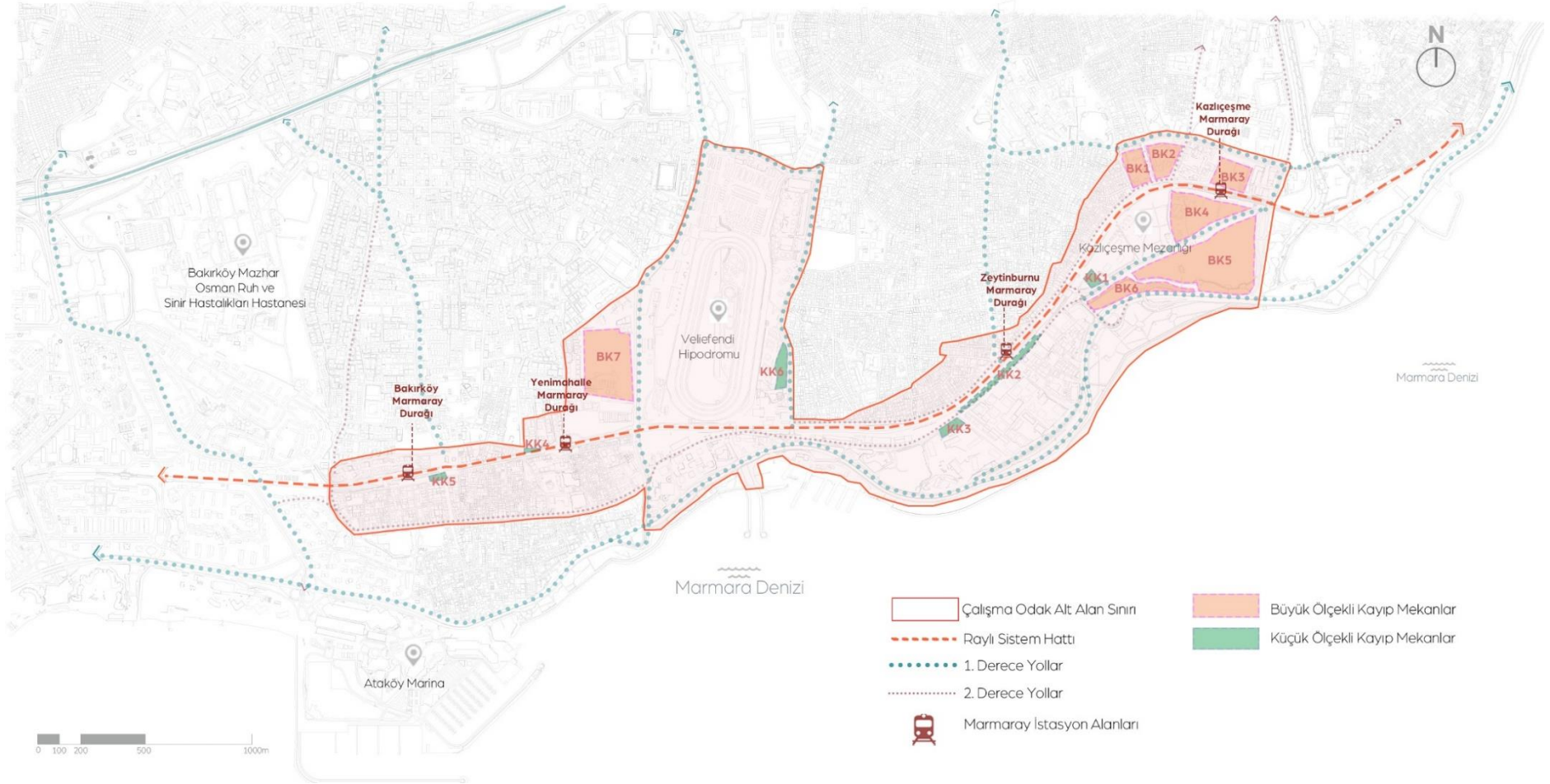
Şekil 4.31 : Mülkiyet analizi.



Şekil 4.32 : Yapı işlev analizi

4.4 Çalışma Alanındaki Kayıp Mekânları Tespiti

Bakırköy- Kazlıçeşme raylı sistem hattı çevresinde yer alan odak alt sınırına yönelik tarihsel süreç araştırmaları, alansal analizler ve yapı işlev analizleri gerçekleştirilmiştir. Bu analizler ile birlikte yapılan saha gezisinden elde edilen bilgiler ve literatür taraması ışığında odak alt sınır içerisinde yer alan kayıp mekanlar belirlenmiştir. Çalışmanın bu bölümünde kayıp mekân olarak tespit edilen alanlar detaylı olarak incelenmiştir. Çalışma alanı içerisinde korunması gerekecek, sit alanı niteliği taşıyabilecek alanlar incelendiğinde mezarlıkların ve Kazlıçeşme'nin sahil kısmında yer alan alanların bir kısmının sur tecrit sınırı içerisinde yer alan alanlar olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca hipodrom alanının içerisinde yer alan tescilli yapıların olduğu ve hipodrom alanının sit sınırı içerisinde yer aldığı tespit edilmiştir. Çalışma alanının sentezi yapılırken plan durumları ve mevcut durum karşılaştırıldığında, plan fonksiyonuna uygun yapılaşmanın olmadığı alanlar olduğu görülmektedir. Tercihli kullanım, sağlık, belediye hizmet alanı, konut-ticaret alanı ve ticaret alanı fonksiyonuna sahip bazı alanların da boş olduğu tespit edilmiştir. Çalışma odak alt sınırı içerisinde yer alan boşluklar incelendiğinde, mülkiyetlerinin genellikle tüzel kişiliklere ait olduğu, onları hisseli mülkiyetlerin ve kamu mülkiyetlerine sahip alanların takip ettiği tespit edilmiştir. Boş arazilere dair bir inceleme yapıldığında Ayrıca sur tecrit alanında kalan ve Kennedy Caddesi ile sınırı olan boş arazi de uzun yıllardır atıl durumdadır. Yapılan analizler sonucu odak alan sınırı içerisinde yer alan kayıp mekânların genellikle büyük ölçekli kayıp mekânlar olduğu ve hat boyunca kayıp mekânların çoğunlukla sahil kesiminde yer aldığı görülmektedir. Odak alan sınır içerisinde yer alan küçük ölçekli kayıp mekanları ise artık mekan görünümlü pasif yeşil alanlar ve refüj alanları oluşturmaktadır. Bu alanların raylı sistem ile etkileşimi incelendiğinde ise erişim olgusu ve raylı sistemin değişen yapısı çevresinde gelişen ekonomik parametreler etkili olmuş ayrıca yapılan saha gezileri sırasında bu sınırın, kentli ile olan etkileşimleri, yaya sürekliliği dikkate alınmıştır. Çalışmanın bu bölümünde odak alan sınırı içerisinde yer alan kayıp mekânlar büyük ve küçük ölçekli kayıp mekânlar olarak ikiye ayrılmıştır. Küçük ölçekli kayıp mekanları refüj alanları, küçük ölçekli otopark alanları, küçük ölçekli boş parseller ve kadastral boşluklar kapsamaktadır. Büyük ölçekli kayıp mekânları ise Kazlıçeşme sit sınırı içerisinde yer alan tercihli kullanım ve kentsel hizmet alanları, spor tesisi ve park alanları oluşturmaktadır (Şekil 4.33).



Şekil 4.33 : Çalışma odak alt sınırı içerisinde tespit edilen kayıp mekânlar.

4.5 Büyük Ölçekli Kayıp Mekânlar

Çalışmanın bu bölümünde tespit edilen büyük ölçekli kayıp mekânlar incelenmiş, mülkiyetleri, arazi kullanımları ve imar durumları dikkate alınarak alanların tarihsel süreç içerisinde geçirdikleri değişim ve dönüşüm incelenmiştir. Yapılan saha gezilerinde alanlar fotoğraflandırılarak güncel durumları değerlendirilmiş ve alanların imar durumları da dikkate alınarak öneri planlama stratejileri ve tasarım müdahaleleri sunulmuştur.

4.5.1 Büyük ölçekli kayıp mekân 1 (BK1)

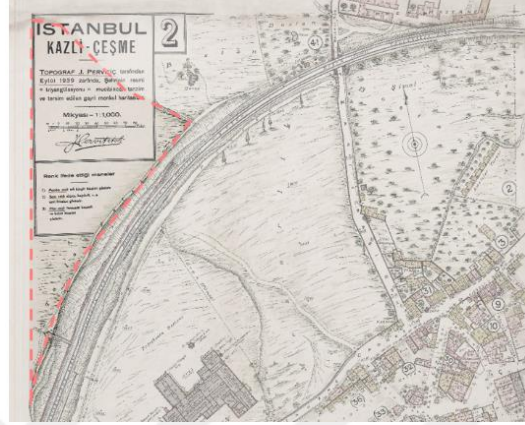
Bu alan Zeytinburnu için önemli bir nirengi noktası olan, Zeytinburnu Stadyum alanıdır. Alan Telsiz Mahallesi 1617 ada 10 parsel üzerinde yer almaktadır. Kazlıçeşme mezarlığının karşısında yer alan alan, aynı zamanda Surp Pırgiç hastanesi ve konut yapıları arasında kalmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait riskli yapı raporu bulunan Zeytinburnu Spor Kompleksi ve stadyumunun yıkımı için, Ocak 2018 tarihinde ihaleye çıkmış ve yıkımı başlayan stadyum, günümüzde kayıp mekân haline gelmiştir (Şekil 4.34).



Şekil 4.34 : Zeytinburnu stadyum alanı 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Yıkılan stadyum alanının yerine yeni stadyum yapılması planlanmış fakat bu alanın mülkiyet probleminin olması sebebiyle dava konusu olmuştur. Yedikule Surp Pırgiç Hastanesi'ne komşu olarak yer alan kayıp mekân, imar planında spor tesis alanı olarak görülmekte, mülkiyeti ise tüzel kişiliğe ait olmaktadır. 2014 yılında yürürlüğe giren

torba yasa ile birlikte Surp Pırgıç Ermeni Hastanesi Vakfı'na geri verilmiştir. Zeytinburnu belediyesi bu araziyi daha önce kamulaştırma ile aldıklarına dair açtıkları dava sonucu mülkiyet tekrar belediyeye geçmiştir (Url-38). Eylül 1939 Pervititch haritası incelendiğinde bu kayıp mekânın eskiden bostan- tarla alanı olarak kullanıldığı görülmektedir (Şekil 4.35).



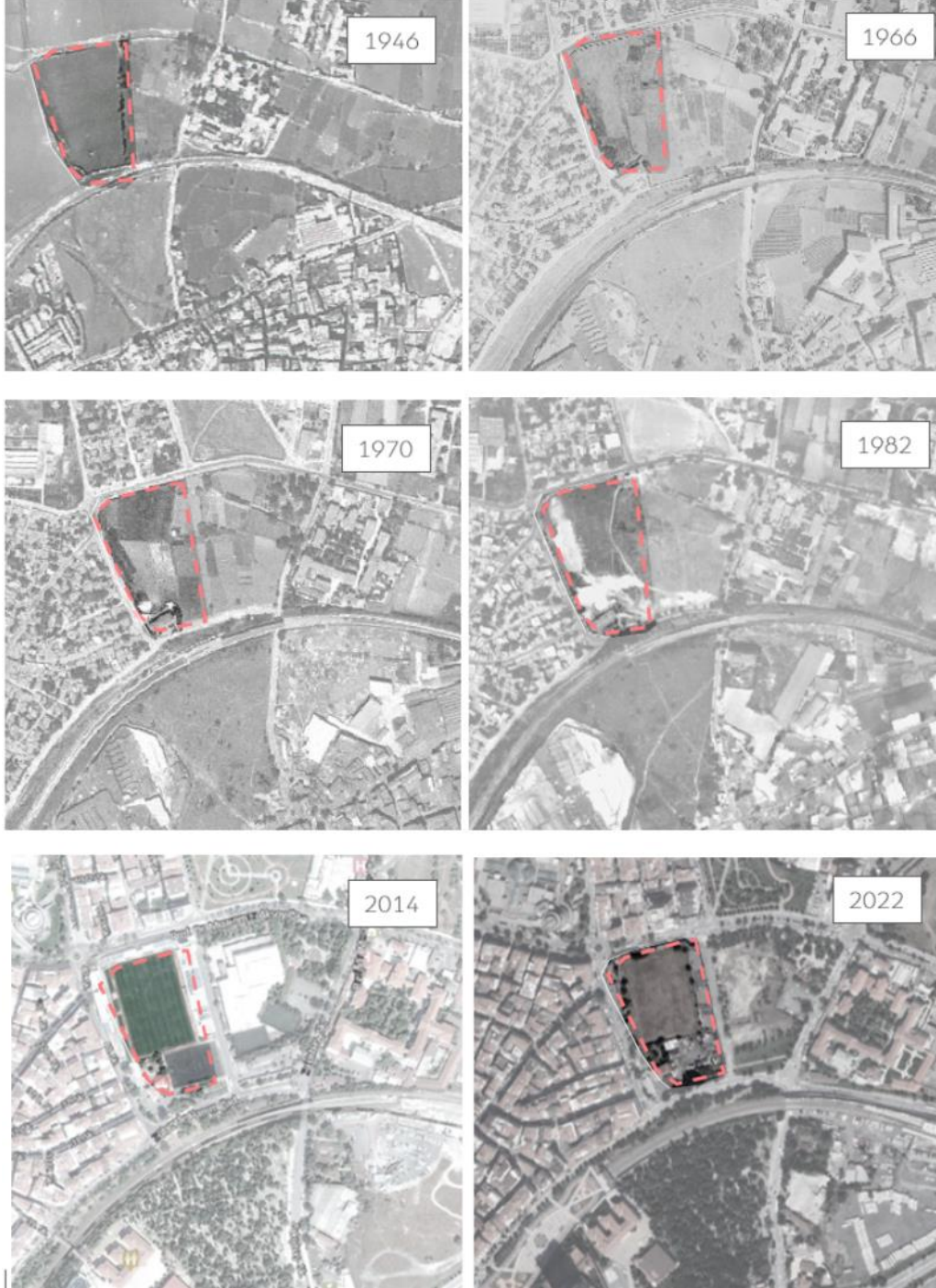
Şekil 4.35 : Zeytinburnu stadyumu arazisinin Pervititch haritasında görünümü (Pervititch, 2001'den derlenmiştir).

Zeytinburnu stadyumunun arazisi seçilirken Kazlıçeşme istasyonuna yakınlığı göz önüne alınarak, sosyal tesis alanlarının erişilebilirliği bağlamı düşünülmüştür. Günümüzde bu alan çevresinde Türk Polis Teşkilatı Güçlendirme Vakfı'na ait otopark alanı bulunmaktadır. Yüksek duvarlarla ayrılmış ve erişimi kesilmiş olan alanın uzun yıllar boyunca işlevsiz kalması kentsel gelişimi olumsuz yönde etkilemiştir (Şekil 4.36).



Şekil 4.36 : Büyük Ölçekli Kayıp Mekân 1 (BK1) güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022)

Büyük Ölçekli Kayıp Mekân 1 (BK1) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise 1946-1982 yılları arasında raylı sistem hatlarının geçtiği tarım arazileri olarak kullanılan bu alanın 1984 yılında stadyum olarak açılması ile birlikte fonksiyonu değişmiştir. 1984 yılından günümüze ulaşan bu alan, alınan yıkım kararı ve uygulama faaliyetleri sürecinde yaşanan aksaklıklar nedeniyle atıl durumda kalmıştır ve kayıp mekân niteliği kazanmıştır (Şekil 4.37).



Şekil 4.37 : Zeytinburnu stadyumu arazisinin kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

4.5.2 Büyük ölçekli kayıp mekân 2 (BK2)

Zeytinburnu stadyumuna komşu olan ve zamanında spor komplekslerini barındıran kayıp mekândır. Bu kayıp mekân Zeytinburnu ilçesi, Telsiz Mahallesi, 1617 ada 11,12,13 parselleri üzerinde yer almaktadır.

Arazi kullanımında park alanı olarak görünen bu alanın mülkiyeti tüzel kişilere ait olmakta, imar planında kapalı semt spor alanı ve park alanı olarak tanımlanmış bu alan, mevcutta otopark alanı olarak kullanılmaktadır.

Zeytinburnu stadyum parkına sınır olan alanın, eskiden spor komplekslerini barındıran alan olması ve stadyumun yıkılması ile birlikte bu alanda yer alan spor komplekslerine ait binaların da yıkılması alanı kayıp mekân haline getirmiştir. Bu durumun bir sonucu olarak günümüzde alan içerisinde otopark faaliyetleri gerçekleştirilen alanlar ortaya çıkmıştır. (Şekil 4.38).



Şekil 4.38 : Büyük ölçekli kayıp mekân 2'nin 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Alanın Eylül 1939 Pervititch haritasındaki durumu incelendiğinde bu kayıp mekânın eskiden bostan- tarla alanı olarak kullanıldığı ve alan içerisinde sulama havuzları olduğu görülmüştür (Şekil 4.39).



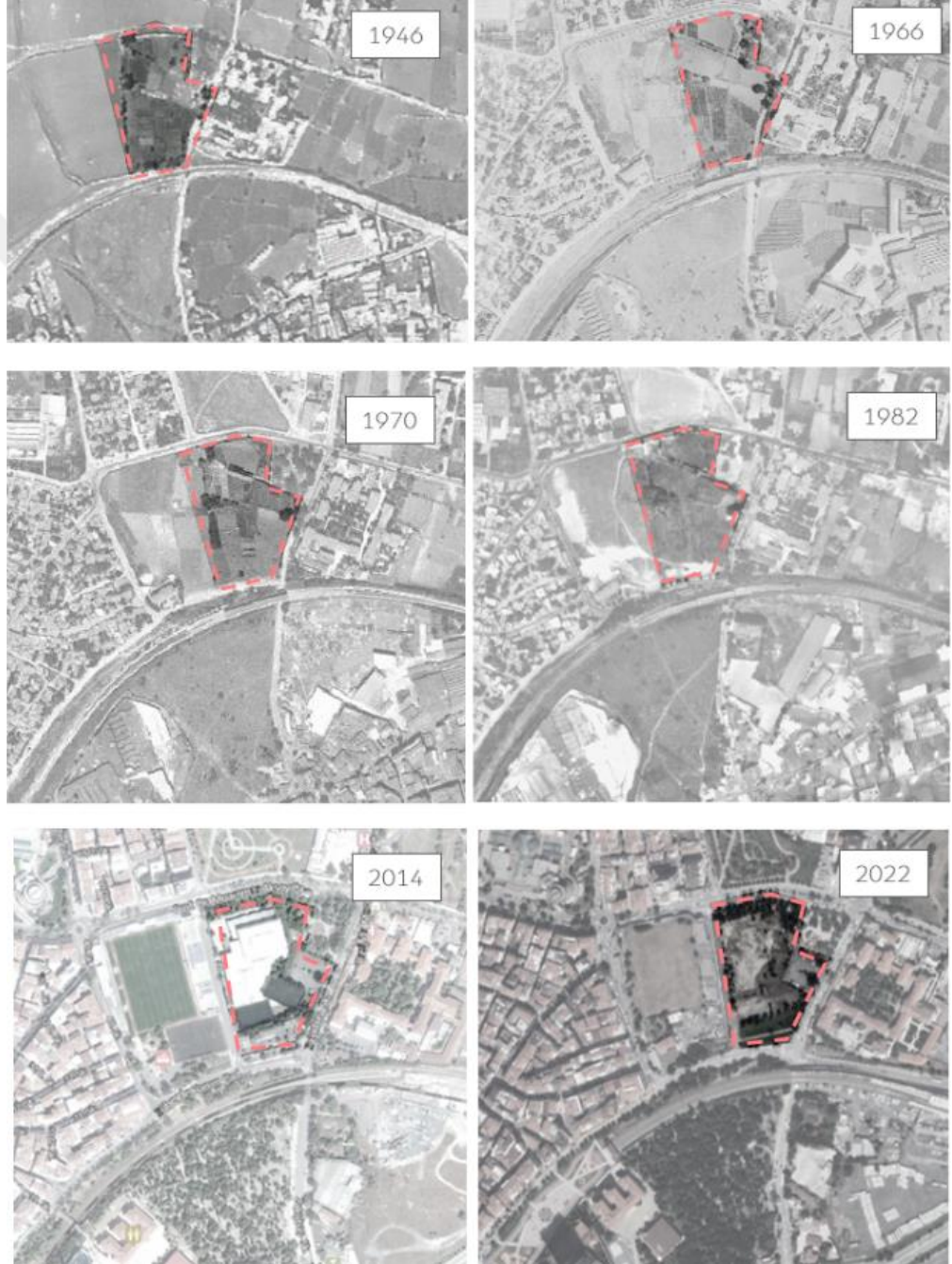
Şekil 4.39 : Büyük ölçekli kayıp mekân 2'nin Pervititch haritasında görünümü.
(Pervititch, 2001'den derlenmiştir).

Zeytinburnu stadyumunun komplekslerinin arazisi seçilirken Kazlıçeşme istasyonuna yakınlığı göz önüne alınmış sosyal tesis alanlarının erişilebilirliği bağlamı düşünülmüştür. Ayrıca stadyum yanında yer alan bu kompleksler, kentsel sosyal faaliyetleri ve kamusal yaşamı desteklemiştir. Raylı sistemlerin, yer seçiminde etkisinin oldukça büyük olduğu bu sosyal tesis alanlarının kayıp mekân olarak karşımıza çıkması kentsel gelişimi olumsuz yönde etkilemiştir (Şekil 4.40).



Şekil 4.40 : Büyük ölçekli kayıp mekân 2'nin güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022)

Büyük Ölçekli Kayıp Mekân 2 (BK2) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise 1946-1982 yılları arasında raylı sistem hatlarının geçtiği tarım arazileri olarak kullanılan bu alanın 1984 yılında stadyumun açılması ile birlikte fonksiyonu değişmiş ve sosyal tesisler olarak 1984 yılından günümüze ulaşmıştır. Alınan stadyum yıkım kararı ile birlikte bu alanda yer alan yapıları yıkılmış, uygulama faaliyetleri sürecinde yaşanan aksaklıklar nedeniyle alan atıl durumda kalmıştır ve kayıp mekân niteliği kazanmıştır (Şekil 4.41).



Şekil 4.41 : Zeytinburnu spor kompleksleri arazisinin kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Utl-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

4.5.3 Büyük ölçekli kayıp mekân 3 (BK3)

Alan Surp Pırgıç Ermeni hastanesi ve Hampton by Hilton Zeytinburnu oteli arasında yer almaktadır. Alan Kazlıçeşme Mahallesi, 3344 ada 4 ve 5 parselleri üzerinde yer almaktadır. Surp Pırgıç Ermeni Hastanesi'ne sınır olan kayıp mekânın arazi kullanımında ticaret alanı olduğu görülmekte ve mülkiyetinin bir kısmının hisseli bir kısmının ise tüzel kişiliklere ait olduğu görülmektedir. İmar durumunda Mega eğitim tesis alanı olarak tanımlanmış alan günümüzde atıl olarak kalmıştır. Eskiden Aydoğanlar- Ford otomobil firması olarak kullanılırken, 2019 yılında yıkımı yapılan alan günümüzde saç levhalarla çevrili kayıp mekân niteliğindedir (Şekil 4.42).



Şekil 4.42 : Büyük ölçekli kayıp mekân 3'ün 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

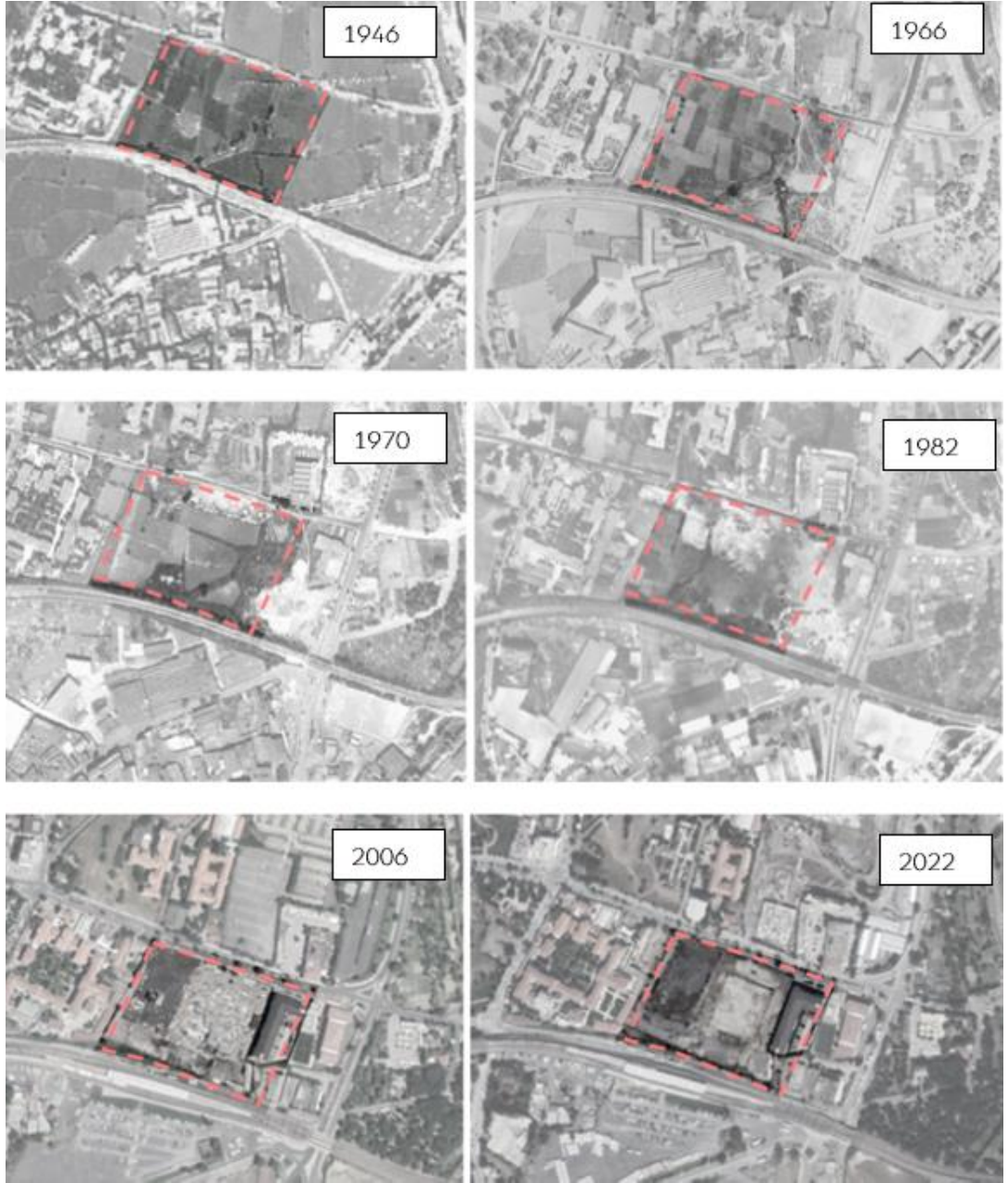
Kazlıçeşme istasyonuna yakınlığı bağlamında önemli bir ticaret ve kamusal alan niteliği barındıran alan günümüzde işlevsizdir (Şekil 4.43).



Şekil 4.43 : Büyük ölçekli kayıp mekân 3'ün güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022)

Büyük Ölçekli Kayıp Mekân 3 (BK3) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise, 1946-1982 yılları arasında raylı sistem hatlarının geçtiği tarım arazileri olarak kullanılan bu alanın, 1990lı yılların sonunda otomotiv sektörünün ticari faaliyetlerinin yürütüldüğü alan olması ile birlikte fonksiyonu değişmiş ve günümüze ulaşmıştır.

2019 yılında yıkım kararı ile birlikte bu alanda yer alan ticaret yapıları yıkılmış, alan çevrelenen sınırlar ile birlikte kentsel ölçekte büyük ölçekli bir kayıp bir mekân niteliği kazanmıştır (Şekil 4.44).



Şekil 4.44 : Büyük ölçekli kayıp mekân 3'ün kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

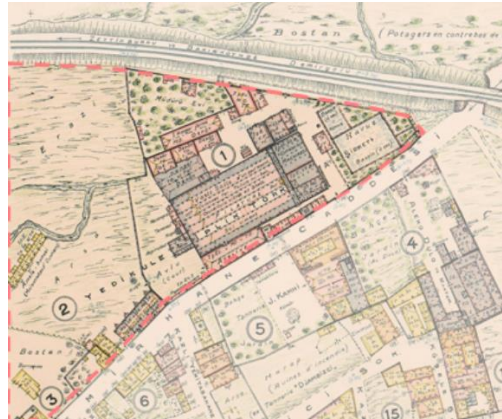
4.5.4 Büyük ölçekli kayıp mekân 4 (BK4)

Kazlıçeşme mezarlığına sınır olan, Eski İplik fabrikasını bünyesinde barındıran alanın arazi kullanımına bakıldığında ticaret alanı olarak kullanıldığı, mülkiyetinin bir kısmının tüzel kişiliklere bir kısmının ise İBB mülkiyetine ait olduğu görülmektedir. Alan imar planında kentsel hizmet alanı (transfer merkezi) olarak tanımlanmaktadır. Alan Kazlıçeşme Mahallesi, 778 ada 43 parsel üzerinde yer almaktadır. Alan içerisinde ayrıca endüstriyel ekipmanların tedarik edildiği bir ticari fonksiyon da bulunmaktadır (Şekil 4.45).



Şekil 4.45 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4'ün 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Bu arazinin otopark alanı olarak seçilmesinin sebeplerinden birisi raylı sistem hattına yakın, otopark yükünü karşılayabilecek büyüklükte bir kentsel boşluk olması olmuştur. Alanın Eylül 1939 Pervititch haritasındaki durumu incelendiğinde bu kayıp mekânın eskiden iplik fabrikası alanı, işçi blokları ve bostan alanı olarak kullanıldığı görülmüştür (Şekil 4.46).



Şekil 4.46 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4'ün Pervititch haritasında görünümü (Pervititch, 2001'den derlenmiştir).

Bir aktarma merkezi olarak görev görmekte olan bu alan, arazi kullanımında kentsel hizmet alanı olarak planlanmıştır. Bu alanın Kazlıçeşme istasyonuna ve sahil kısmına olan yakınlığı göz önünde bulundurulduğunda, kentsel kalite ve kullanılabilir kentsel mekân açısından fırsat taşıdığı tespit edilmiştir (Şekil 4.47).



Şekil 4.47 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4'ün güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).

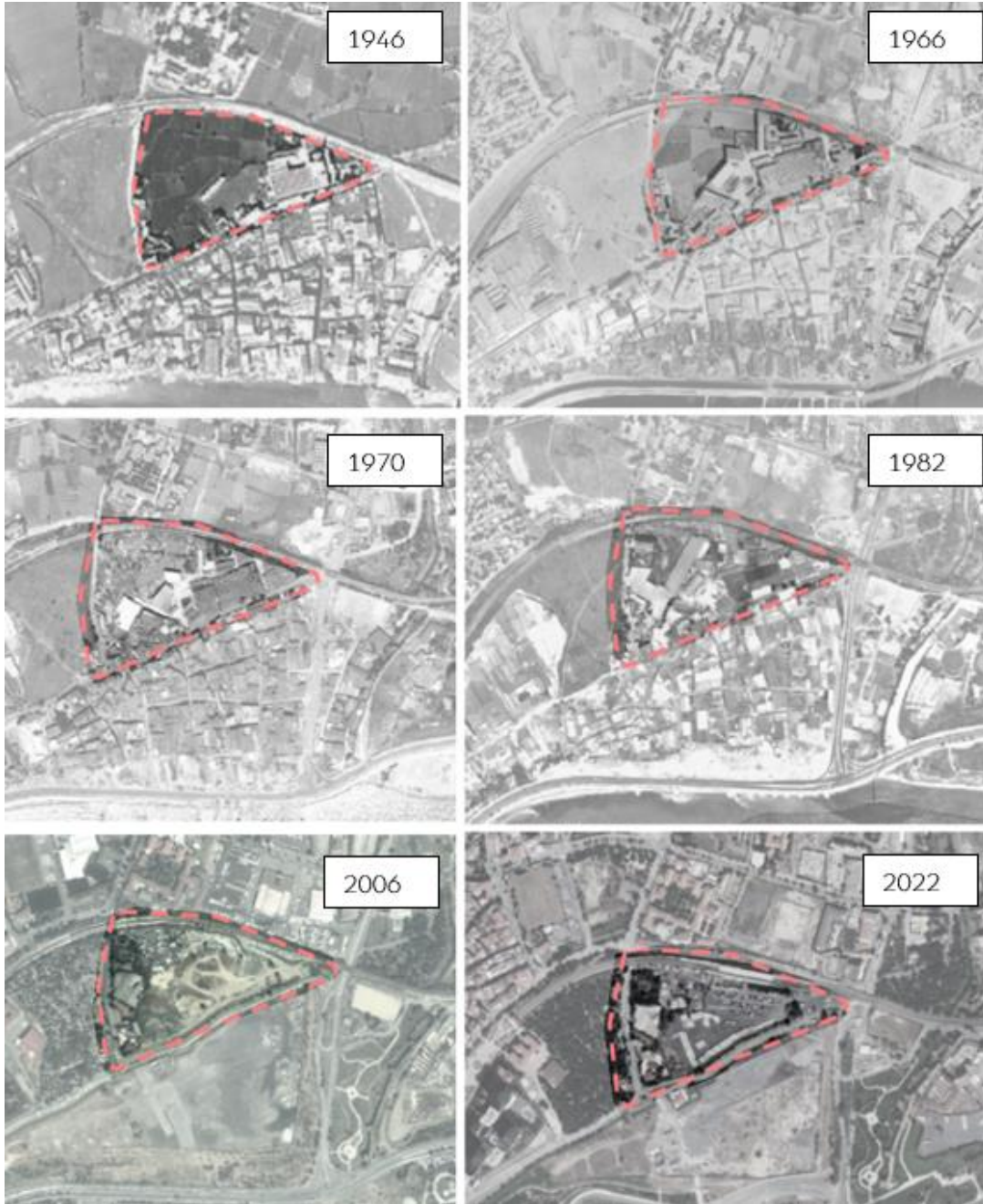
Bu alanda yer alan iplik fabrikasına ait baca ve bir bölümün kalıntısı günümüzde otopark alanı içerisinde kaybolmaya ve yıkılmaya açık bir şekilde tanımsız halde yer almaktadır (Şekil 4.48).



Şekil 4.48 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4 içerisinde yer alan tarihi alanlara ait güncel durum (Kişisel arşiv, 2022).

Büyük Ölçekli Kayıp Mekân 4 (BK4) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise, 1946-1982 yılları arasında iplik fabrikası, işçi blokları ve tarım arazileri olarak kullanılan bu alanın 1990lı yılların sonunda ticari faaliyetlerinin durması ve farikaların taşınması ile birlikte fonksiyonu değişerek günümüze ulaşmıştır.

2000’li yıllarda yıkılan bu alan günümüzde otopark alanı olarak kullanılmakta, kentsel ölçekte büyük ölçekli bir kayıp bir mekân niteliği kazanmaktadır (Şekil 4.49).



Şekil 4.49 : Büyük ölçekli kayıp mekân 4’ün kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

4.5.5 Büyük ölçekli kayıp mekân 5 (BK5)

Yedikule hayvan barınağı ve Kazlıçeşme Mezarlığı arasında kalan alan Kazlıçeşme Mahallesi 3357 ada 15, 16, 17, 18, 19, 20 parselleri üzerinde yer almaktadır. Sur tecrit alan sınırı içerisinde yer alan bu alan uzun yıllardır boş ve işlevsiz durumdadır.

Sahip olduğu ölçek dikkate alındığına, kent için önemli bir fırsat alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Eskiden sur konut yerleşim alanı olarak kullanılmış bu alanın mülkiyetinin bir kısmı tüzel kişiliklere, bir kısmı İBB'ye, bir kısmı ise kamu mülkiyetine aittir.

Merzifonlu Koca Mustafa Paşa camii, Surp Pırgiç Ermeni Hastanesi Şapeli ve Kazlıçeşme Fatih camii ile hamamı gibi kültürel miras alanlarını bünyesinde bulunduran alan, günümüzde İSPARK otopark alanı olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.50).



Şekil 4.50 : Büyük ölçekli kayıp mekân 5'in 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Alanın Eylül 1939 Pervititch haritasındaki durumu incelendiğinde bu kayıp mekânın eskiden deri fabrikalarının olduğu fabrika alanı, işçi blokları, ticaret alanı ve bostan alanı olarak kullanıldığı görülmüştür (Şekil 4.51).

Alanın güncel durumunda otopark alanı ve harfiyat döküm alanı olarak kullanılan bu alan arazi kullanımında tercihli kullanım alanı olarak planlanmıştır. Tarihsel süreçte

deri fabrikalarının ve deri ticaret merkezlerinin burada yer almasında raylı sistemler etrafında gelişen ve genişleyen sanayi faaliyetlerinden behsedilebilir.



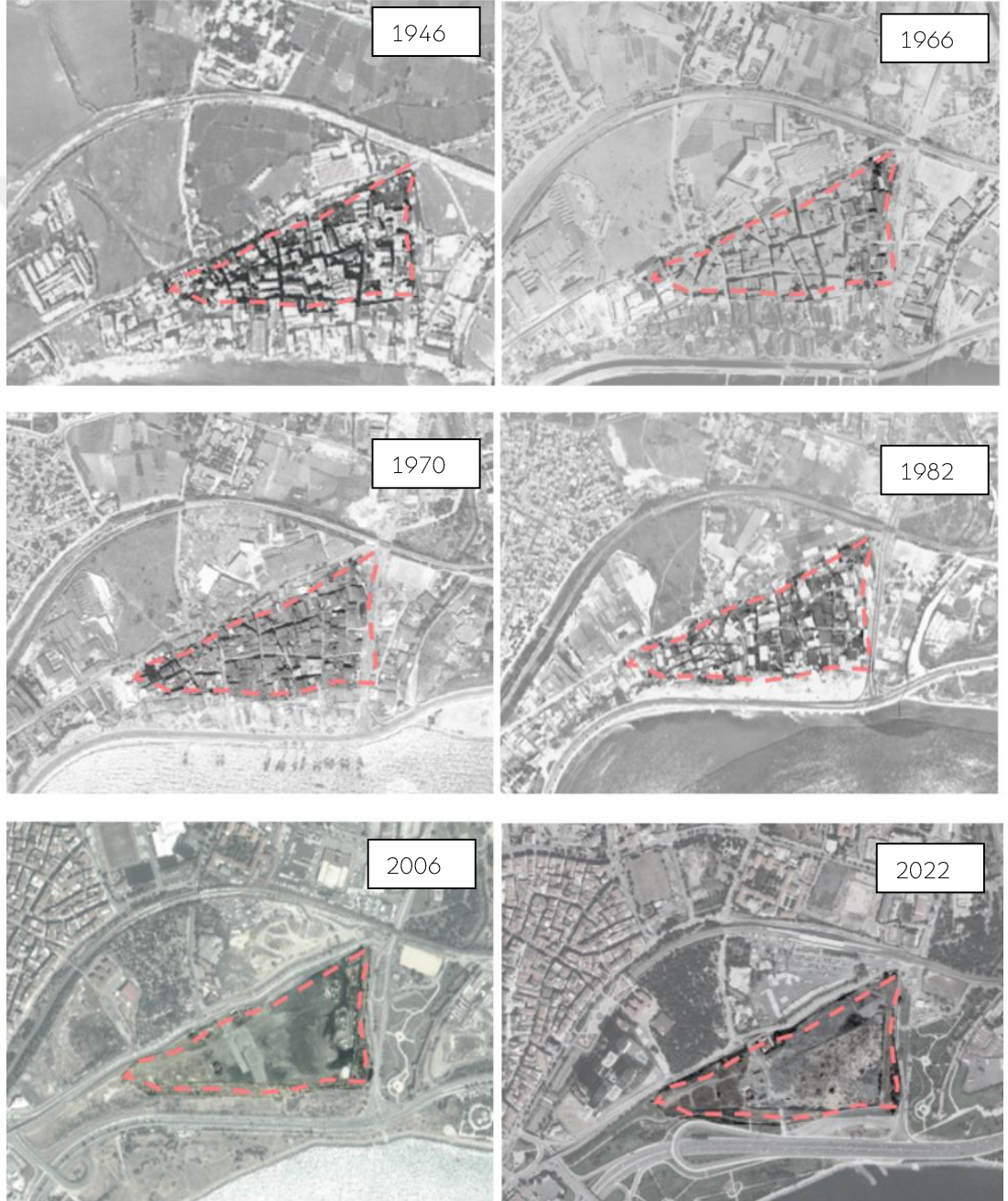
Şekil 4.51 : Büyük ölçekli kayıp mekân 5'in Pervititch haritasında görünümü (Pervititch, 2001'den derlenmiştir).

Bu alanın Kazlıçeşme istasyonuna ve sahil kısmına olan yakınlığı göz önünde bulundurulduğunda, kentsel kalite ve kullanılabilir kentsel mekân açısından fırsat taşıdığı tespit edilmiştir (Şekil 4.52).



Şekil 4.52 : Büyük ölçekli kayıp mekân 5'in güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).

Büyük Ölçekli Kayıp Mekân 5 (BK5) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise 1946-1982 yılları deri ticaretinin ve sanayisinin yoğun olarak sağlandığı raylı sistem hatlarının etrafında gelişen önemli fabrika ve ticaret alanlarından biridir. 1990lı yıllarda fabrikaların kapanması ve deri sanayinin taşınması ile birlikte sektörünün ticari faaliyetlerinin yürütüldüğü bu alan kayıp nitelikte olmaya başlamıştır. Günümüzde büyük ölçekli boşluk ve otopark alanı olarak işlev gören bu alan kentsel ölçekte büyük ölçekli bir kayıp bir mekân niteliğindedir (Şekil 4.53).



Şekil 4.53 : Büyük ölçekli kayıp mekân 5'in kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

4.5.6 Büyük ölçekli kayıp mekân 6 (BK6)

Bir kısmı Sur tecrit alanı içerisinde yer alan bu kayıp mekân, eskiden sur içi ticari faaliyetlerin ve atölyelerin olduğu mekân niteliğindeydi. Kazlıçeşme Mahallesi 3355 ada 1, 2 ve 3 parselleri üzerinde yer almaktadır. Bu alanın yer seçiminde, sur çevresindeki yerleşim yeri olması ayrıca raylı sistem hattına sınır olması nedeniyle ulaşım ve ticaret için fırsat niteliği taşıması önemli olmuştur. Alan günümüzde tasarımdan yoksun, pasif yeşil alan olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 4.54).



Şekil 4.54 : Büyük ölçekli kayıp mekân 6'nın 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

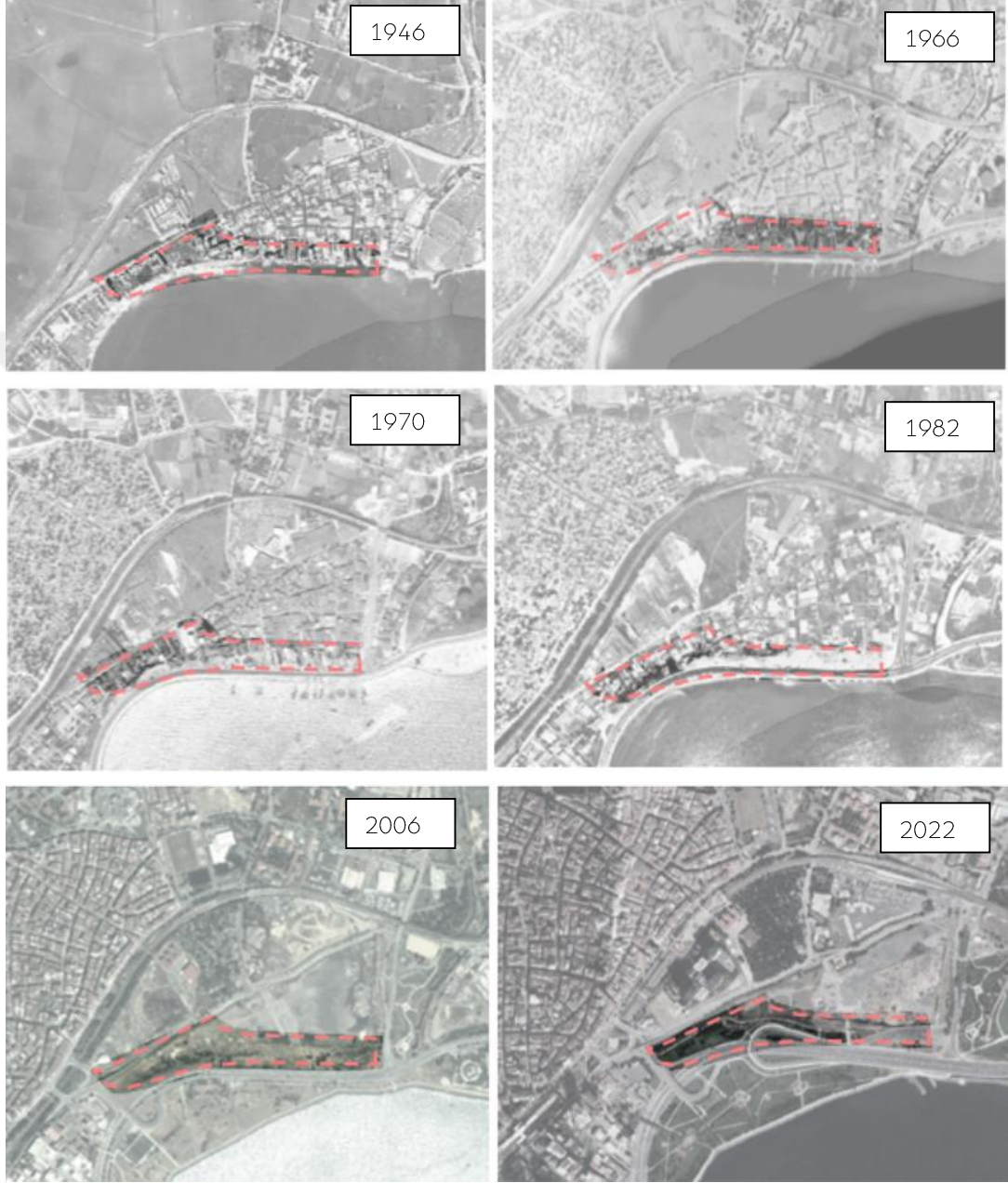
Eskiden fabrika alanlarına hizmet eden alan, arazi kullanımında park ve tercihli kullanım alanı olarak planlanmış fakat işlev değişikliği, sahip olduğu eğim ve tasarımsız mekân organizasyonu sebebiyle atıl durumda kalmıştır (Şekil 4.55). Alanın mülkiyet durumu incelendiğinde, bir kısmının tüzel kişilere, bir kısmının İBB'ye, bir kısmının kamu mülkiyetine, bir kısmının ise hisseli mülkiyete ait olduğu görülmüştür.



Şekil 4.55 : Büyük ölçekli kayıp mekân 6'nın güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).

Büyük Ölçekli Kayıp Mekân 6 (BK6) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise, 1946-1982 yılları deri ticaretinin ve sanayisinin yoğun olarak sağlandığı raylı sistem hatlarının etrafında gelişen önemli fabrika ve ticaret alanlarından bir kısmını içerisinde barındıran ayrıca yeşil alanlara da sahip olan bu

alan,1990lı yıllarda fabrikaların kapanması ve sanayinin taşınması ile birlikte kayıp hale gelmiştir. Günümüzde büyük ölçekli niteliksiz pasif yeşil alan, boşluk ve otopark alanı olarak işlev gören alan, kentsel ölçekte büyük ölçekli kayıp mekân niteliği taşımaktadır (Şekil 4.56).



Şekil 4.56 : Büyük ölçekli kayıp mekân 6'nın kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

4.5.7 Büyük ölçekli kayıp mekân 7 (BK7)

Bakırköy ilçe sınırlarında yer alan ve önemli bir nirengi noktası olan Veliefendi hipodromuna sınır olan bu alan, 2013 yılından beri atıl bir durumda kent içerisinde yer

almaktadır. Bir kısmının raylı sistemlerden sorumlu TCDD'nin fidanlık alanı olarak kullanılan, eskiden ise ticari faaliyetlere hizmet veren bu alan, günümüzde atıl durumda kalmıştır. Yenimahalle istasyonuna sınırı olan bu alanın, erişilebilirlik ve ticari faaliyetler için önemli lokasyonda yer almasına rağmen günümüzde atıl durumda olması, kentsel kalite için önemli bir tehdit unsuru oluşturmaktadır. Bu alana ilişkin arazi kullanımına bakıldığında alanın planının iptal olduğu görülmektedir (Şekil 4.57).



Şekil 4.57 : Büyük ölçekli kayıp mekân 7'nin 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

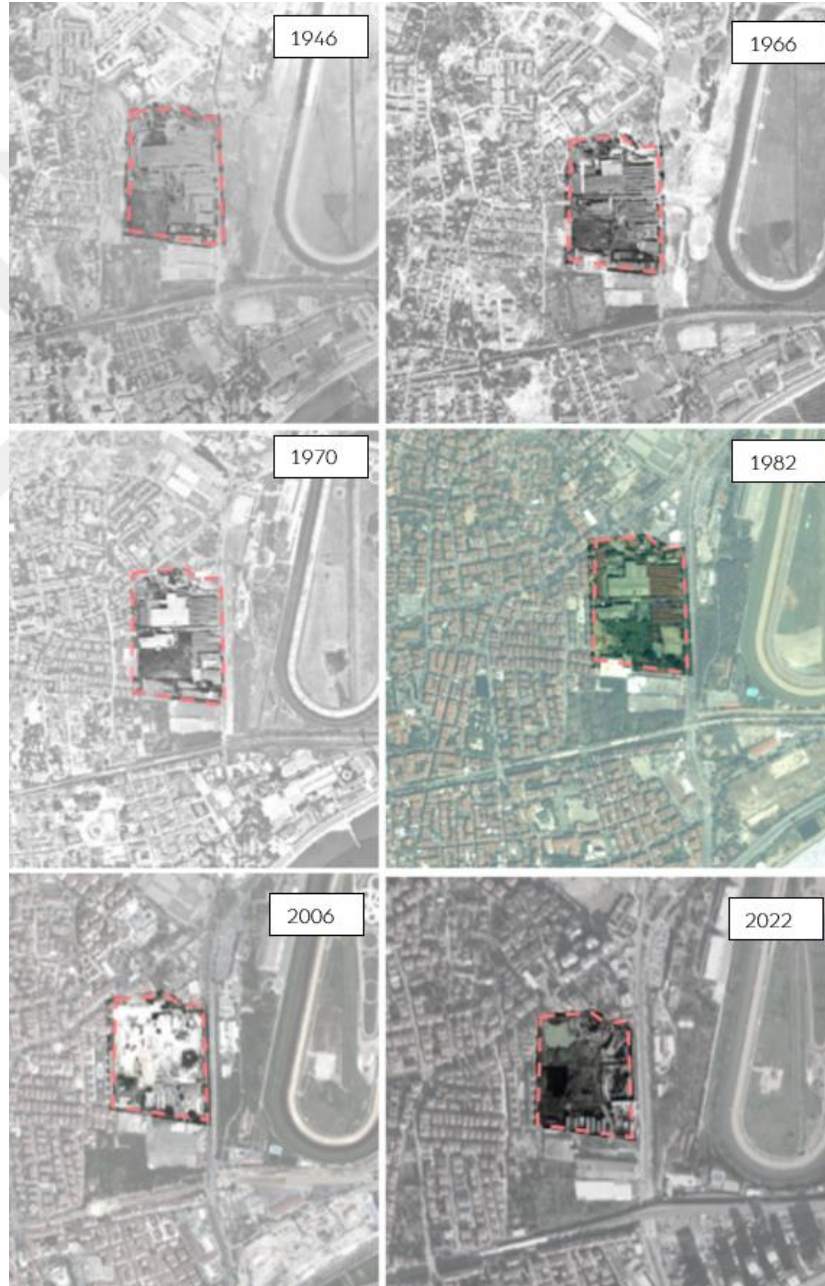
Alanın mevcut durumu saha gezilerinde ve uydu görüntülerinde incelenmiş olup mülkiyetinin bir kısmının şahıslara, bir kısmının hisseli mülkiyete, bir kısmının mülkiyet durumunun ise belirsiz olduğu görülmüştür. Sınırlarla çevrilip kentten izole edilen bu alan, kent için büyük bir fırsat alanı olabilecekken kayıp mekân haline geldiği tespit edilmiştir (Şekil 4.58).

Büyük Ölçekli Kayıp Mekân 7 (BK7) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise, 1966- 2013 yılları arasında ticaretinin ve sanayinin olduğu raylı sistem hatlarının etrafında gelişen alanın önemli fabrika ve ticaret alanlarından birisi olduğu tespit edilmiştir. 2013 yılında alanda yaşanan yıkım faaliyetleri ile birlikte faaliyetlerinin yürütüldüğü bu alan kayıp nitelikte olmaya başlamıştır.

Günümüzde büyük ölçekli boşluk alanı olan ve bir kısmında ticari faaliyetlerin ve şantiyenin yürütüldüğü alan, kentsel ölçekte büyük ölçekli kayıp mekân niteliği taşımaktadır (Şekil 4.59).



Şekil 4.58 : Büyük ölçekli kayıp mekân 7'nin güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).



Şekil 4.59 : Büyük ölçekli kayıp mekân 7'nin kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

4.6 Küçük Ölçekli Kayıp Mekânlar

Yapılan analizler sonucu belirlenen kayıp mekânlardan 6 tanesi, küçük ölçekli kayıp mekân başlığı altında incelenmiştir.

4.6.1 Küçük ölçekli kayıp mekân 1 (KK1)

Onaltı Dokuz konutları ve Demirhane Caddesi arasında kalan kayıp mekân, Zeytinburnu ilçesi, 771 ada 19 parsel üzerinde yer almaktadır. Tarihsel süreçte Zeytinburnu fabrika alanlarından birine hizmet vermiş olan bu arazi, günümüzde kayıp mekân durumundadır. Bu arazinin çevresinde yer alan spor alanları dikkate alındığında, kamusal alan kullanımı olarak fırsat mekân olduğu görülmektedir. Bu alanın sahip olduğu nitelikler incelendiğinde ise, arazi kullanımının ticaret alanı olarak tanımlandığı, mülkiyetinin ise tüzel kişiliklere ait olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.60).



Şekil 4.60 : Küçük ölçekli kayıp mekân 1'in 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Alanın mevcut durumu saha gezilerinde ve uydu görüntülerinde incelenmiş olup hisseli mülkiyete sahip olan bu alanın, sınırlarla çevrilip kentten izole edildiği ve kent için büyük bir fırsat alanı olabilecekken kayıp mekân haline geldiği tespit edilmiştir (Şekil 4.61). Küçük Ölçekli Kayıp Mekân 1 (KK1) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise, 1948-1982 yılları arasında yer alan ortofoto görüntülerinde ticaretinin ve sanayinin olduğu raylı sistem hatlarının etrafında gelişen önemli fabrika ve ticaret alanlarını bu alan içerisinde bulunduğu tespit edilmiştir.



Şekil 4.61: : Küçük ölçekli kayıp mekân 1'in güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).

2000'li yılların başında yer alan ortofoto görüntülerinde, alanın yıkıma uğradığı fabrikaların ve ticaretin yürütüldüğü alanın kaybolmaya başladığı görülmüştür. Bu alan günümüzde küçük ölçekli kayıp mekân niteliği taşımaktadır (Şekil 4.62).



Şekil 4.62 : Küçük ölçekli kayıp mekân 1'in kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, UTM-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

4.6.2 Küçük ölçekli kayıp mekân 2 (KK2)

Zeytinburnu Marmaray istasyonunun raylı sistem hattı çevresinde gerilim hattının dışında kalan, pasif yeşil alan olarak karşımıza çıkan alan; kullanılmayan, işlevsiz, niteliksiz ve boş kentsel alan olarak tespit edilmiştir.

Bu kayıp mekân, Zeytinburnu İstasyon Binaları ve Demiryolu niteliğinde olup, Kazlıçeşme Mahallesi 1578 ada 4 parsel üzerinde yer almaktadır. Alanın mülkiyeti incelendiğinde bir kısmının şahıs, bir kısmının ise kamu mülkiyetine ait olduğu görülmektedir.

Tarihsel süreç incelendiğinde, bu alan demiryolu faaliyetinde yaşanan değişim ve dönüşüm sürecinde kayıp mekân halini almıştır. Yeni planlanan güzergâh ve çevresinde oluşmuş, fiziksel anlamda işlevsiz kalmış, yeşil alan niteliğinden yoksun kayıp mekân olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 4.64).



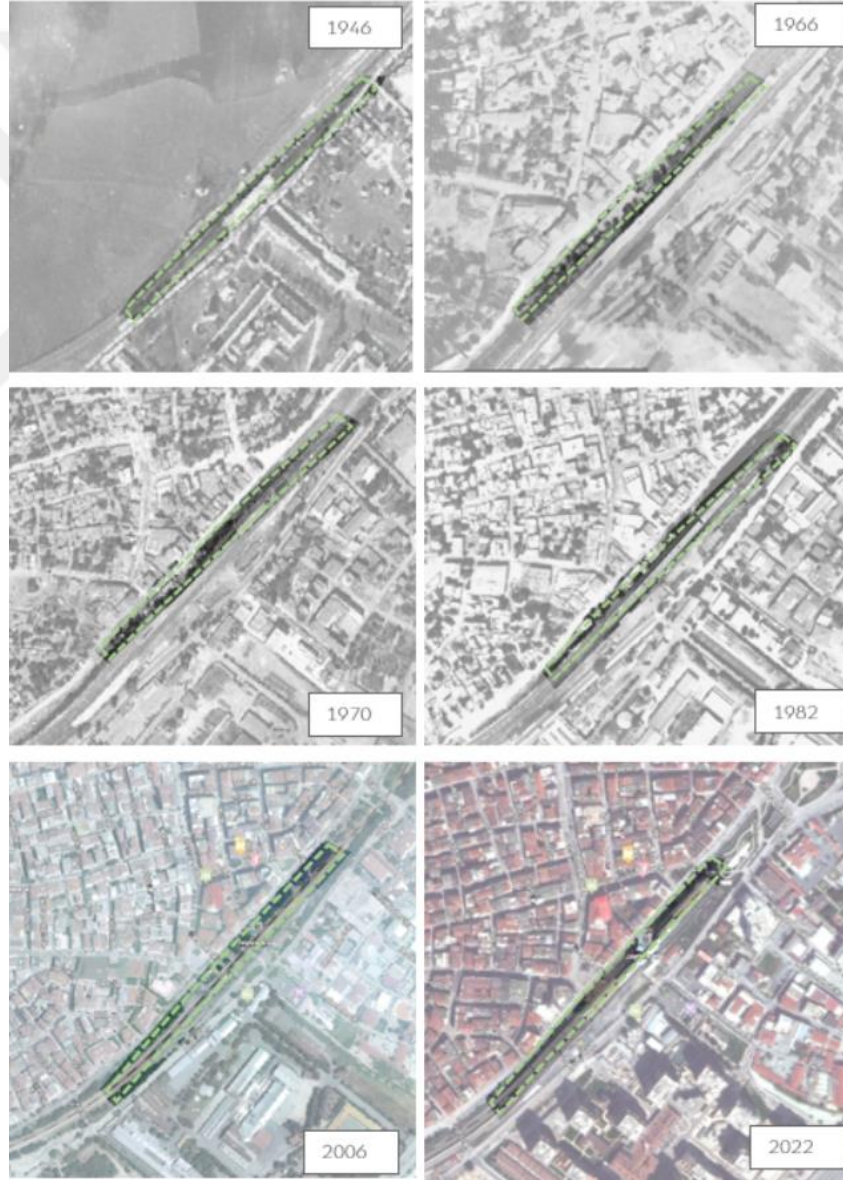
Şekil 4.63 : Küçük ölçekli kayıp mekân 2'nin 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Saha gezileri sırasında yapılan tespitler sonucunda alanın Marmaray durağının karşısında yer alıyor oluşu ve alanın kullanılmama durumunun çevresinde paklanmalara sebep olmasından dolayı, bu alanın kentsel kayıp mekân olarak nitelenmesine sebep olmuştur (Şekil 4.65). Küçük Ölçekli Kayıp Mekân 2 (KK2) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise, 1966-1982 yılları arasında yer alan ortofoto görüntülerinde raylı sistem hattının hizmet alanı olarak faaliyet gösterdiği tespit edilmiştir.



Şekil 4.64 : Küçük ölçekli kayıp mekân 2'nin güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).

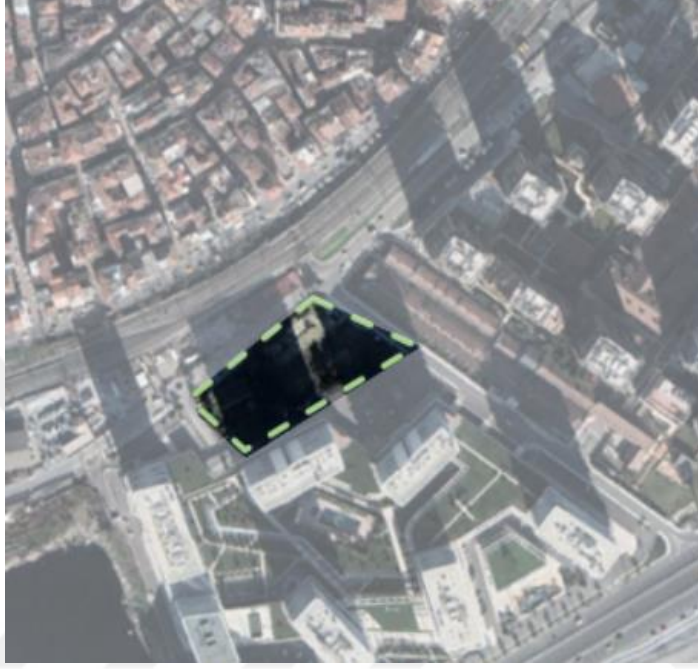
2000'li yılların başında yer alan ortofoto görüntülerinde bu alanın yıkıma uğradığı genişleyen raylı sistem güzergâhı sebebiyle alanın kayıp mekan haline geldiği görülmüştür (Şekil 4.65).



Şekil 4.65 : Küçük ölçekli kayıp mekân 2'nin kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

4.6.3 Küçük ölçekli kayıp mekân 3 (KK3)

2001 yılına kadar üzerinde yapı bulunan, ticaret ve sanayi faaliyetlerine hizmet veren bu alan, Yedi Mavi konutlarının yapımı sırasında yıkıma uğramış, bir süre şantiye alanı olarak kullanılmıştır. Daha sonraları tamamlanan Yedi Mavi projesi sonucunda alan atıl kalmış ve günümüzde boş mekân niteliği taşımaktadır (Şekil 4.66).



Şekil 4.66 : Küçük ölçekli kayıp mekân 3'ün 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Alanın sahip olduğu niteliklere bakıldığında arazi kullanımında sağlık tesisi alanı fonksiyonu içerisinde yer aldığı, mülkiyet durumuna bakıldığında ise hisseli mülkiyete sahip olduğu tespit edilmiştir. Yapılan saha gezilerinde tespit edildiği üzere alan, metal levhalar ile çevrelenmiş ve kentsel yaşamdan izole edilmiştir. (Şekil 4.67).



Şekil 4.67 : Küçük ölçekli kayıp mekân 3'ün güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).

Küçük Ölçekli Kayıp Mekân 3 (KK3) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise, 1948li yıllarda tarım arazisi olarak kullanılan bu alanın 1966 yılına ait ortofoto görüntüsüne bakıldığında yapılaşmanın olduğu görülmektedir. 2006 yılına kadar varlığını sürdüren yapılı alan, 2006 yılında yıkıma uğramış, bir süre yeşil alan olarak kalmış daha sonra şantiye alanına dönüşmüştür. Günümüzde şantiyenin tamamlanması ile birlikte alan kayıp mekân haline gelmiştir. (Şekil 4.68).



Şekil 4.68 : Küçük ölçekli kayıp mekân 3'ün kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası, Url-39 kullanılarak oluşturulmuştur).

4.6.4 Küçük ölçekli kayıp mekân 4 (KK4)

Raylı sistem ve otoyol ulaşım sistemlerinin kesişim noktasında yer alan ve raylı sistem planlamasının bir sonucu olarak atıl kalmış bu mekân, günümüzde boş ve işlevsiz olarak kentsel kalite için tehdit oluşturmaktadır. Bakırköy ilçesi Kartaltepe Mahallesi 870 ada 85 parsel üzerinde yar alan kayıp mekân Hazırlık Sokak, Rıfkı Işık Sokak ve Raylı sistem hattı arasında kalmaktadır. Bu alan ulaşım sistemlerinin kesişimi sonucu işlevsiz kalmış ve kayıp mekân halini almıştır. Günümüzde ise bu alan otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Tarihsel süreçte bünyesinde yapı barındıran alan, 2013 yılı ortofoto görüntüsünden tespit edildiği üzere yıkıma uğramış ve boş kentsel mekân haline gelmiştir (Şekil 4.69).



Şekil 4.69 : Küçük ölçekli kayıp mekân 4'ün 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Alanın sahip olduğu niteliklere bakıldığında, alan kullanımı belirsiz olan bu alanın, mülkiyetinin kamuya ait olduğu yapılan analizlerde tespit edilmiştir. Saha gezilerinde tespit edildiği üzere ulaşım aksları arasında kalmış ve artık mekân olarak karşımıza çıkan bu alan, kentsel kayıp mekânların kent yaşamına kazandırılması için önemli bir fırsat mekânı olmaktadır. (Şekil 4.70). Küçük Ölçekli Kayıp Mekân 4 (KK4) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise 1948li yıllarda tarım arazisi olarak kullanılan alanın, 1966 yılına ait ortofoto görüntüsü incelendiğinde yapılaşmanın olduğu görülmektedir. 2010'lu yıllara kadar varlığını sürdüren bu yapıli alan yıkıma uğramış, bir süre pasif yeşil alan olarak kalmış daha sonra demiryolunun çevresinde gerçekleşen plansız müdahaleler sonucu işlevsiz kalmış ve kayıp mekân haline gelmiştir (Şekil 4.71).



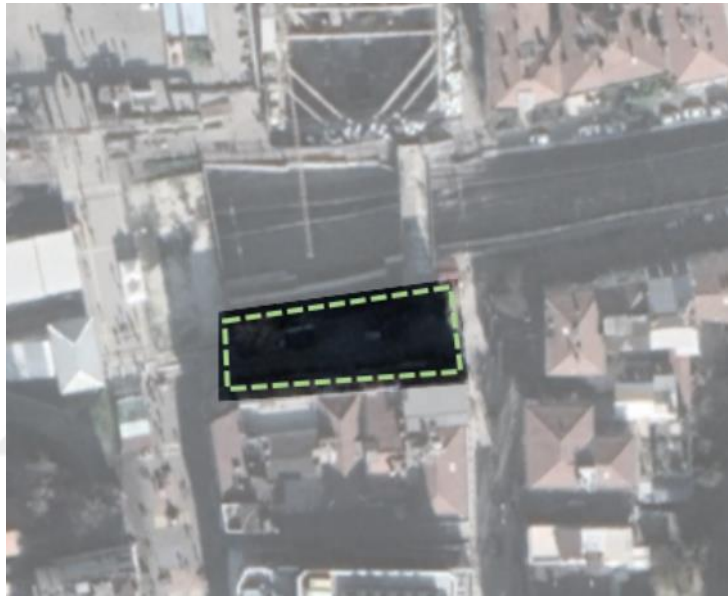
Şekil 4.70 : Küçük ölçekli kayıp mekân 4'ün güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).



Şekil 4.71 : Küçük ölçekli kayıp mekân 4'ün kronolojik ortofoto uydü görünümü (İstanbul Şehir Haritası (Url-39) kullanılarak oluşturulmuştur).

4.6.5 Küçük ölçekli kayıp mekân 5 (KK5)

Raylı sistem istasyonlarının en önemli mekânlarından birisi istasyon duraklarına geçişi sağlayan köprüler olmaktadır. Bu köprüler ve zemin arasında kalan alanlara örnek olabilecek bu kayıp mekânın, nitelikli kullanıma elverişli olmaması ve artık mekân olarak kent yaşamında varlığı sürdürmesinden dolayı kayıp mekân niteliği taşımaktadır. Yenimahalle Bakırköy İstasyon Binaları ve Temilat ve Demiryolu niteliğinde olan bu kayıp mekân Bakırköy ilçesi Kartaltepe Mahallesi 61 ada 1 parsel üzerinde yer almaktadır. Kamu mülkiyetinde olan bu alan, raylı sistem hattında yaşanan fiziksel dönüşüm sırasında kayıp mekân halini almıştır (Şekil 4.72).



Şekil 4.72 : Küçük ölçekli kayıp mekân 5'in 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Yapılan saha çalışmaları sırasında alanın, demiryolunun yatayda erişimi kesmesi sebebiyle kuzey-güney aksında erişimi sağlamaya yardımcı olan Bakırköy meydanı ve istasyona erişimi sağlayan istasyon köprüsü sınırında yer aldığı görülmektedir. Bu mekânın tasarımdan yoksun, pasif yeşil alan olarak kentte yer alması ve istasyon ile olan ilişkisi düşünüldüğünde kent için önemli bir fırsat mekânı olmaktadır (Şekil 4.73).

Küçük Ölçekli Kayıp Mekân 5 (KK5) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde ise 1966lı yıllarda yapılaşmanın olduğu görülmektedir. İstasyon faaliyetine hizmet verdiği düşünülen bu yapının 2017 yılının ortofoto görüntüsü incelendiğinde, 2015-2017 yılları arasında yıkıldığı, alanın ise demiryolunun çevresinde gerçekleşen plansız müdahaleler sonucu kayıp mekân haline geldiği, atıl ve işlevsiz mekân niteliği kazandığı tespit edilmiştir (Şekil 4.74).



Şekil 4.73 : Küçük ölçekli kayıp mekân 5'in güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).



Şekil 4.74 : Küçük ölçekli kayıp mekân 5'in kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası (Url-39) kullanılarak oluşturulmuştur).

4.6.6 Küçük ölçekli kayıp mekân 6 (KK6)

Zeytinburnu ve Bakırköy için olduğu kadar İstanbul içinde önemli bir sembol niteliği taşıyan Veliefendi hipodromunun yanında yer alan, tüzel kişi mülkiyetine sahip ve ticaret alanı olarak planlanmış bu alan Sümer Mahallesi 1782 ada 34 parsel üzerinde yer almaktadır (Şekil 4.75). Alanın mülkiyet durumu incelendiğinde, tüzel kişi mülkiyetinde olduğu tespit edilmiştir.



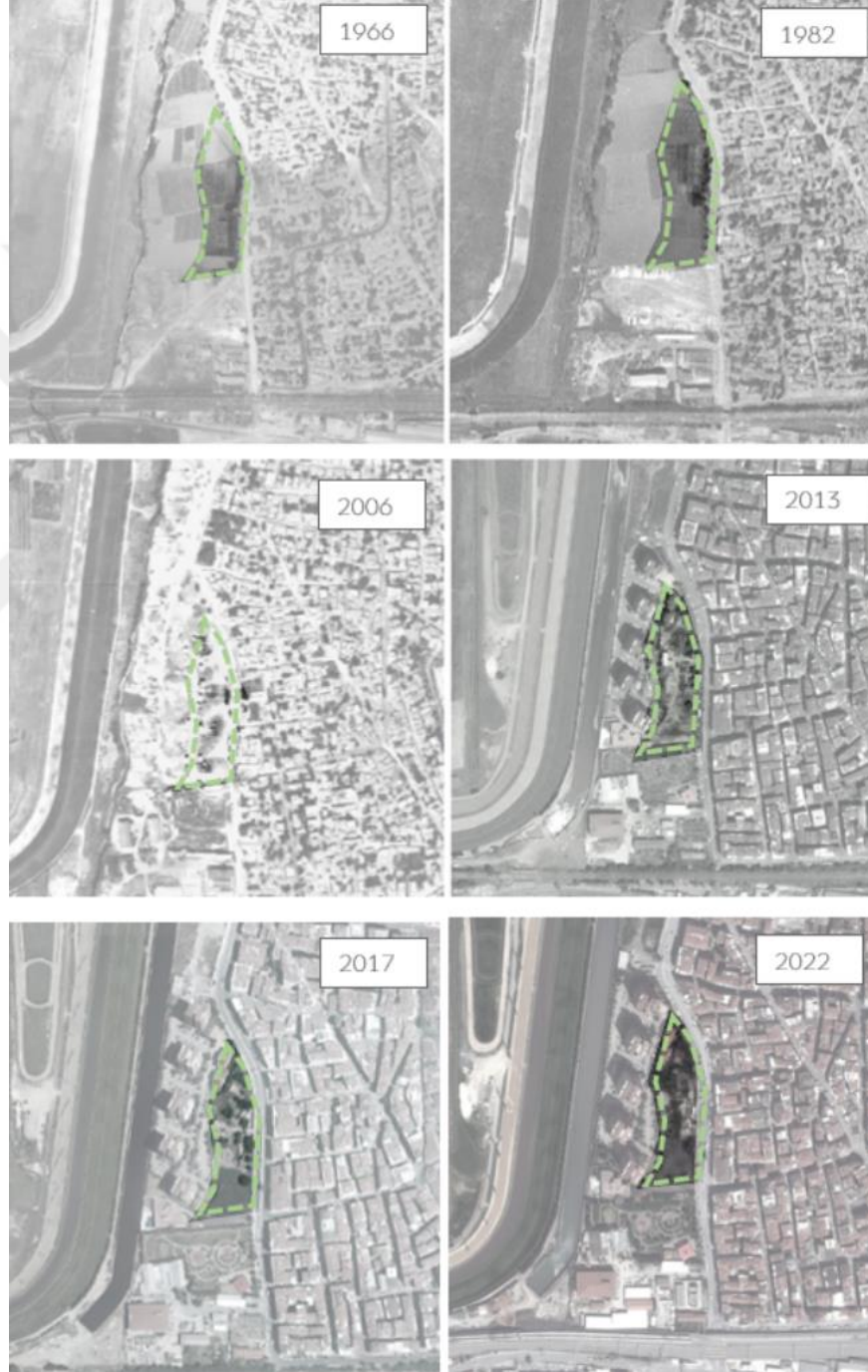
Şekil 4.75 : Küçük ölçekli kayıp mekân 6'nın 2022 yılına ait uydu görüntüsü (Google haritalar kullanılarak oluşturulmuştur).

Yapılan saha gezilerinde bu alanın metal levhalar ile çevrelenmiş, görsel ve mekânsal kaliteyi desteklemeyecek kentsel izolasyon ile birlikte kent yaşamından kopartılmış, bir kayıp mekan halini aldığı tespit edilmiştir (Şekil 4.76).



Şekil 4.76 : Küçük ölçekli kayıp mekân 6'nın güncel durumu (Kişisel arşiv, 2022).

Küçük Ölçekli Kayıp Mekân 6 (KK6) arazisinin uydu görüntülerinden gelişimi incelendiğinde, 1966 yılına ait ortofoto görüntüleri incelendiğinde tarım arazisi olarak kullanıldığı tespit edilmiştir. 1980li yıllara kadar tarım arazisi olarak kullanılan alan, 1980li yıllardan sonra imar faaliyetlerine açılmıştır. Alanın yan parselinde yer alan Denizatı Kent sitesine komşu, pasif yeşil alan olarak günümüze ulaşan mekânın kayıp mekân niteliği taşımaktadır. (Şekil 4.77).



Şekil 4.77 : Küçük ölçekli kayıp mekân 6’nın kronolojik ortofoto uydu görünümü (İstanbul Şehir Haritası (Url-39) kullanılarak oluşturulmuştur)



5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kentsel mekânın deneyimlenmesi problemlerinde önemli bir çalışma alanı olarak, kentsel kayıp mekânlar konusu karşımıza çıkmaktadır. Kentsel doluluk-boşluk ilişkisi içinde tanımsız, kullanılmayan, boş, işlevsiz ve niteliksiz mekânların varlığı, kent için tehdit mekânları olarak görülmektedir. Bu mekânların kentten dışlanması, göz ardı edilmesi yerine kent için birer fırsat mekânı olarak nitelendirip, kentsel yaşama kazandırılması gerekmektedir. Bahsedilen niteliklerdeki tehdit görülen alanların, kentsel yaşama katılması gerekliliği fikri ile yola çıkılan bu çalışmada literatür üzerinden yapılan incelemeler sonucu bu alanlar “kayıp mekan” tanımı altında ele alınmıştır. Kayıp mekânların oluşmasına dair süreçler ve oluşma nedenleri, kayıp mekânların çoğunlukla planlama ve kullanım dengesinde yaşanan problemlerden dolayı ortaya çıktığı tespit edilmiştir. Ulusal ve uluslararası literatürde bu alanlara dair birçok tanım yapılmış ve bu alanlar ölü alanlar, planlama artığı alanlar, terkedilmiş alanlar, kentsel boşluklar, bulunan alanlar ve atıl peyzaj alanları olarak adlandırılmıştır. Çalışma boyunca kayıp mekân olarak adlandırılan bu alanlara dair yapılan ulusal ve uluslararası müdahale örneklerinde;

- Kalite ve estetik değeri yüksek kentsel mekân yaratma,
- Kentsel sosyal yaşamı destekleyecek mekân oluşturma,
- Terkedilmiş alanları yeniden işlevlendirerek kent yaşamına kazandırma,
- Toplumsal karşılaşma ve tartışma mekânı yaratma
- Planlama ve kullanım problemlerini ortadan kaldıracak çözümler üretme,
- Kentsel mekânların kısmı değil, sürekli kullanımını teşvik etme

amacıyla müdahaleler yapılmıştır. Bu müdahale yöntemleri kalıcı ve geçici müdahaleler olarak ayrışmaktadır. Planlı müdahale, otonom şehircilik, küçük ölçekli müdahale, taktiksel şehircilik, isyancı şehircilik, pop-up şehircilik, DIY şehircilik gibi müdahale biçimleri vardır. Bu müdahale biçimlerini birbirlerinden ayıran konular ise,

- Çözüm sürecinin uzunluğu,
- Gerekli ekonomik bütçe,
- Katılımcı sürecin varlığı veya yokluğudur.

Bu bağlamda kentsel kayıp mekânlara nasıl müdahale edilmesi gerektiğine dair bir süreç önerisi yapılırsa,

- Kentsel kayıp mekânlar tespit edilmesi,
- Belirlenen kayıp mekânların sahip oldukları fiziksel niteliklere bakılması,
- Mekânın kullanıcılarının sahip olduğu sosyal ve ekonomik statü analiz edilmesi,
- Kayıp mekânın bulunduğu kentsel çevrenin ihtiyaçları belirlenmesi,
- Tüm bu değerlendirmeler sonucunda müdahale planlaması gereklidir.

Kayıp mekânlar değerlendirilirken bu çalışmanın temasını oluşturan kentsel ulaşımın ve ulaşım hatlarının mekânsal etkisi konusu, literatürde oldukça önemli bir yere sahiptir. Günümüzde gelişen ve dönüşen ulaşım modları ile birlikte yaşanan mekânsal değişimler, çalışmanın ulaşımına dair gelişiminde önemli bir belirleyici olmuştur.

Kayıp mekâna dair yapılan çalışmalarda, otoyol sistemleri üzerine odaklanılmakta ve ülkemizde gerçekleştirilen kayıp mekânlara dair çalışmalarla benzerlik göstermektedir. Hem ulusal hem uluslararası literatürde, raylı sistemlere dair kayıp mekân çalışmalar oldukça sınırlıdır.

Ülkemizde ve uluslararası örneklerde raylı sistemlerin kayıp mekâna etkisinin sadece yükseltilmiş raylı sistem hatları altında kalan boş ve niteliksiz alanlar olarak tanımlanmaktadır. Buna karşın bu çalışmayla birlikte raylı sistem hatlarında yaşanan değişim ve dönüşümün kayıp mekânlar üzerinde fiziksel etkisinin yanında, kentsel mekânların yer seçiminde de etkisi olduğu ortaya konulmuştur.

İstanbul'da geçmişten bugüne tarihsel anlamda da önemli bir yere sahip olan Sirkeci-Halkalı hattı, kentsel gelişim süreci içerisinde tanımı değişmiş bir hattır. Hattın geçirdiği değişim-dönüşümün mekânsal ve fiziksel olarak kente önemli bir etkisi vardır. Çalışma odak alt sınırı olarak belirlenmiş alanda yapılan analizlere (ulaşım, arazi kullanımı, mülkiyet, kültürel kimlik değerleri) göre, hattın değişim ve dönüşüm süreci, sınır içerisinde kayıp mekânlar oluşturmuştur.

Çalışma örneklem alanından çıkan sonuçlar ve literatürde incelenen uluslararası örnekler karşılaştırıldığında mevcut hatlarının değişen ve dönüşen ulaşım sistemleri ile birlikte, istasyonlarının kapanması ve raylı sistemlere bağlı işlevsel alanların bir anda işlevsiz kalması, kentsel kayıp mekânlar oluşturmuştur. Raylı sistem hatlarının fiziki mekânda ve mekânsal yer seçimindeki etkisi ile raylı sistemin değişen önemi,

mekanik yapısı ve dönüşen kentsel gelişme parametreleri kayıp mekânların oluşmasında etkili olmuştur.

Çalışma alan sınırı içerisinde yer alan kayıp mekânların ortaya çıkardığı, hat üzerinde raylı sistemin fiziksel yapısında yaşanan dönüşümünden dolayı ve raylı sistem hattının diğer ulaşım sistemleri ile kesişiminden oluşan pasif yeşil alan ve refüj niteliğine dönüşen kayıp mekanları ortaya çıkarmıştır. Bu alanların mekânsal durumuna dair uluslararası örnekler incelendiğinde genellikle yükseltilmiş raylı sistem hattı altında oluşan kayıp mekânlar üzerinden ele alındığı İstanbul üzerinden yapılan incelemede ise yaşanan durumun seviye farkıyla değil İstanbul özelinde tamamen değişen dönüşen ulaşım altyapısı ile birlikte kayıp mekânlar ortaya çıkarmaktadır.

Çalışma odak alan sınır içerisinde belirlenen kayıp mekânları, kentsel yaşam ve kentsel kullanım için tehdit mekânları olduğu algısından kurtarıp, kent için birer fırsat mekânı olarak değerlendirilmelidir. Çalışma odak alan sınır içerisinde belirlenen kayıp mekânlara dair yapılan analizler ve müdahale biçimlerine yönelik öneriler değerlendirme cetvelinde sunulmuştur (Şekil 5.1).

Değerlendirme cetveline göre, alanda yer alan kayıp mekânlardan küçük ölçekte olanlar, genellikle raylı sistem hattının yenilenmesi sürecinde, hattın genişlemesi ve raylı sistem hattının diğer ulaşım sistemleri ile kesişimleri sonucu oluşmuştur. Özellikle fabrika alanlarının raylı sistemler çevresinde gelişmesi konusunda önemli yere sahip olan Zeytinburnu ilçesinde, raylı sistem hattının değişimi ve dönüşümünün mekânsal kayıplara etkisi büyüktür. Çalışma odak alan sınırı içerisinde eskiden fabrika alanı olarak yer alan alanlardan bazıları günümüzde yeniden işlevlendirilmiş olsalar bile, çalışma alanı içerisinde yer alan büyük ölçekli kayıp mekânlar eskiden fabrika alanlarına hizmet etmiştir.

Tespit edilen kayıp mekânların mülkiyetlerinde büyük ölçekli kayıp mekânlar, genellikle tüzel kişiliklerin mülkiyetinde olup, eskiden tarım arazisi veya ticaret alanı olarak kullanılmış, fabrika alanlarına hizmet etmiş, günümüzde boş nitelik kazanmış alanlardır. Arazi kullanımında ise bu alanlar, farklı fonksiyonlarla tanımlanmıştır. Küçük ölçekli kayıp mekânlar, çoğunlukla tüzel kişi ve kamu mülkiyetine ait ayrıca farklı arazi kullanımlarına sahiptir.

Kentsel Kayıp Mekanlar	Kayıp Mekan Oluşum Sebebi	Kayıp Mekan Tipolojisi	Arazi Kullanımı	Mülkiyeti	Kullanım Durumu	Fırsatlar ve Tehditler	Öneri Müdahale Biçimi	Raylı Sistemle İlişkisi
Büyük Ölçekli Kayıp Mekan 1 (BK1)	- Mülkiyet problemi - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu.	- Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) - Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS)	- Spor tesisi alanı olarak forsyonlanılmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte tarım arazisi olarak kullanılmış daha sonra stadyum alanı olarak işlev görmüştür.	Tüzel Kişi Mülkiyeti	Eskiden tarım alanı olarak kullanılmıştır. Günümüzde kullanılmayan stadyum alanı.	Fırsatlar - Sahip olduğu kentsel hafıza - Raylı sisteme olan yakınlığı - Konut alanlarına olan yakınlığı - Sahip olduğu mekânsal büyüklük. - Strüktürel olarak kullanılabilir durumda olması Tehditler - Kullanılmayan kentsel mekan - Güvenlik problemleri	Kalıcı Müdahale – Spor, kültür sanat ve kentsel rekreasyon pratiklerine hizmet edeceği, kentin her yaş grubundan kullanıcısına uygun, yan açık ve açık mekanları bünyesinde barındıran, kamusal alan	Mekânsal Etki
Büyük Ölçekli Kayıp Mekan 2 (BK2)	- Yıkılan yapı stoku - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu. - Mülkiyet problemi - İllegal otopark faaliyetlerinin olması - İşlevinin kaybolması	- Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) - Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space)	- Bir kısmı Spor tesisi, bir kısmı Park alanı olarak forsyonlanılmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte tarım arazisi – bostan olarak kullanılmış daha sonra Zeytinburnu stadyumunun spor kompleks alanı olmuştur.	Tüzel Kişi Mülkiyeti	Eskiden tarım alanı olarak kullanılmıştır. Günümüzde boş kentsel mekan niteliğindedir.	Fırsatlar - Kamusal alan sahip olduğu hafıza - Sahip olduğu mekânsal büyüklük. - Merkezi konumda olması. Tehditler - Boş kentsel mekan - Güvenlik problemleri - Kentsel estetik için tehdit	Kalıcı Müdahale – Spor, kültür sanat ve kentsel rekreasyon pratiklerine hizmet edeceği, kentin her yaş grubundan kullanıcısına uygun, yan açık ve açık mekanları bünyesinde barındıran, kamusal alan	Fiziksel Etki
Büyük Ölçekli Kayıp Mekan 3 (BK3)	- Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu. - İşlev değişimi	- Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) - Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS)	- Bir kısmı Spor tesisi, bir kısmı Park alanı olarak forsyonlanılmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte tarım arazisi – bostan olarak kullanılmış daha sonra Zeytinburnu stadyumunun spor kompleksi alanı olmuştur.	- Bir kısmı Tüzel Kişi Mülkiyeti - Bir kısmı Hisseli Mülkiyet	Eskiden tarım alanı olarak kullanılmıştır. Daha sonraları ticaret alanı olarak kullanılmış. Günümüzde boş kentsel mekan niteliğindedir.	Fırsatlar - Sahip olduğu mekânsal büyüklük. - Merkezi konumda olması. - Kazılaşma istasyonuna sınır olması. Tehditler - Boş kentsel mekan - Güvenlik problemleri - Kentsel estetik için tehdit	Kalıcı Müdahale – Eğitim, öğretim faaliyetlerini destekleyici nitelikte ve kentsel tartışma ortamı yaratabilecek işlevler	Mekânsal Etki
Büyük Ölçekli Kayıp Mekan 4 (BK4)	- Terkedilmiş endüstriyel alan olması - Mekânın forsyonunu kaybetmesi - Büyük ölçekli otopark alanı olarak kullanılması	- Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS) - Terkedilmiş Endüstri Alanları (Brownfield)	- Kentsel hizmet alanı olarak forsyonlanılmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte tarım arazisi – bostan olarak kullanılmış daha sonra püsk fabrikası olarak kullanılmış alan günümüzde SPARK otopark alanı olarak kullanılmaktadır.	- Bir kısmı Tüzel Kişi Mülkiyeti - Bir kısmı İBB Mülkiyeti	Eskiden tarım alanı olarak kullanılmıştır. Daha sonraları endüstriyel fabrika alanı olarak kullanılmış. Günümüzde otopark olarak kullanılmaktadır.	Fırsatlar - Sahip olduğu mekânsal büyüklük. - Merkezi konumda olması. - Kazılaşma istasyonuna sınır olması. - Tarihi kültürel kimlik öğelerini bünyesinde barındırması Tehditler - Güvenlik problemleri - Kentsel estetik için tehdit - Büyük niteliksiz kentsel kullanım	Kalıcı Müdahale – Aktarma alanı, yeşil alan, park alanlarını ve küçük ölçekli ticaret birimlerini barındıran açık, yan açık ve kapalı mekân alan kamusal alanlar	Mekânsal ve Fiziksel Etki
Büyük Ölçekli Kayıp Mekan 5 (BK5)	- Terkedilmiş endüstriyel alan olması - Mekânın forsyonunu kaybetmesi - Büyük ölçekli boş kentsel mekan olması	- Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS) - Terkedilmiş Endüstri Alanları (Brownfield)	- Bir kısmı park, bir kısmı ise Turizm-Ticaret-Konut alanı olarak planlanmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte endüstriyel deri fabrikası alanları, içi konutları olarak kullanılmış alan günümüzde kentsel boşluk niteliğindedir.	- Bir kısmı Tüzel Kişi Mülkiyeti - Bir kısmı İBB Mülkiyeti - Bir kısmı Kamu Mülkiyeti - Bir kısmı Hisseli Mülkiyet	Eskiden tarım alanı olarak kullanılmıştır. Daha sonraları endüstriyel fabrika alanı olarak kullanılmış. Günümüzde illegal atölyelerine amacıyla kullanılmaktadır.	Fırsatlar - Sahip olduğu mekânsal büyüklük. - Merkezi konumda olması. - Sahile ilgili kurması - Tarihi kültürel kimlik öğelerini bünyesinde barındırması - Yedikule surlarına yakın olması Tehditler - Güvenlik problemleri - Kentsel estetik için tehdit - Büyük niteliksiz kentsel boşluk olması	Kalıcı Müdahale – atölyelerin laboratuvarlarını ve uygulama alanlarının içerisinde bulunacağı kültürel tesis alanı	Mekânsal ve Fiziksel Etki
Büyük Ölçekli Kayıp Mekan 6 (BK6)	- Mekânın forsyonunu kaybetmesi - Büyük ölçekli boş kentsel mekan olması - Pasif yeşil alan olması	- Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land)	- Bir kısmı park, bir kısmı ise tercihli kullanım alanı olarak planlanmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte ticaret alanları olarak kullanılmış alan günümüzde pasif yeşil alan niteliğindedir.	- Bir kısmı Tüzel Kişi Mülkiyeti - Bir kısmı İBB Mülkiyeti - Bir kısmı Kamu Mülkiyeti - Bir kısmı Hisseli Mülkiyet	Eskiden tarım alanı olarak kullanılmıştır. Daha sonraları ticaret alanı olarak kullanılmış. Günümüzde boş pasif yeşil alan alanı niteliğindedir.	Fırsatlar - Sahip olduğu mekânsal büyüklük. - Merkezi konumda olması. - Sahile ilgili kurması - Diğer ulaşım modları arasında yer olması. Tehditler - Güvenlik problemleri - Kentsel estetik için tehdit - Büyük niteliksiz pasif peyzaj alanı olması	Geçici Müdahale – kentsel faunaya etkisinin önemli olacağı botanik park gibi peyzaj alanlarının ve kentin toplanma ve öğrenme mekânı olabilecek nitelikte bir etkinlik alanı	Mekânsal Etki
Büyük Ölçekli Kayıp Mekan 7 (BK7)	- Terkedilmiş endüstriyel alan olması - Mekânın forsyonunu kaybetmesi - Büyük ölçekli boş kentsel mekan olması	- Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Geçici Olarak Terkedilmiş Alanlar (TOADS) - Terkedilmiş Endüstri Alanları (Brownfield)	- Arazi kullanımında plansız alan olarak tanımlanmıştır. - Tarihsel süreçte ticaret ve sanayi alanları olarak kullanılmış alan günümüzde kentsel boşluk niteliğindedir.	- Bir kısmı Hisseli Mülkiyet - Bir kısmı şahıs mülkiyeti - Bir kısmının mülkiyeti ise tanımsızdır.	Eskiden endüstriyel fabrika ve ticaret alanı olarak kullanılmış. Günümüzde boş kentsel mekan niteliği taşımaktadır.	Fırsatlar - Sahip olduğu mekânsal büyüklük. - Hipodrom ile ilgili kurması - Konut e ticaret alanları arasında yer alıyor olması - Boş mekan niteliğinde olması - TCDD fidanlığı ile sınır olması Tehditler - Güvenlik problemleri - Kentsel kalite için tehdit - Büyük niteliksiz kentsel boşluk olması	Kalıcı Müdahale – yeşil alanlar ve kentsel gezinti, açık spor faaliyetleri ve çocuk oyunlarını içerisinde barındıracak alanlar	Mekânsal Etki

Şekil 5.1 : Büyük ve küçük ölçekli kayıp mekânlara dair değerlendirme cetveli.

Kentsel Kayıp Mekanlar	Kayıp Mekan Oluşum Sebebi	Kayıp Mekan Tipolojisi	Arazi Kullanımı	Mülkiyeti	Kullanım Durumu	Fırsatlar ve Tehditler	Öneri Müdahale Biçimi	Raylı Sistemle İlişkisi
Küçük Ölçekli Kayıp Mekan 1 (KK1)	- Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu. - Sınırlarla çevrilerek kent yaşamından izole edilmesi.	- Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) - Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space)	- Ticaret alanı olarak fonksiyonlanmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte ticaret alanı olarak kullanılmış günümüzde kentsel boşluk niteliği taşımaktadır.	Tüzel Kişi Mülkiyeti	- Eskiden ticaret alanı olarak kullanılmıştır. - Günümüzde kullanılmayan kentsel boşluk.	Fırsatlar - Raylı sisteme olan yakınlığı - Rekreasyon alanlarına olan yakınlığı - Boş mekan niteliğinde olması Tehditler - Kullanılmayan kentsel mekan - Güvenlik problemleri	Kalıcı Müdahale – Küçük ölçekli yeme içme birimlerini bünyesinde barındırabilecek sosyal tesis alanı	Mekânsal Etki
Küçük Ölçekli Kayıp Mekan 2 (KK2)	- Mülkiyet problemi - İllegal otopark faaliyetlerinin olması - İşlevinin kaybolması - Kullanılmaması	- Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space)	- Raylı sistem olarak fonksiyonlanmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte ticaret ve sanayi alanı olarak kullanılmış daha sonra raylı sistem hattında yaşanan genişleme sırasında parçalanmış ve atıl peyzaj haline gelmiştir.	- Bir kısmı şahıs Mülkiyeti - Bir kısmı kamu mülkiyeti	- Eskiden ticaret alanı olarak kullanılmıştır. - Günümüzde pasif yeşil alan niteliğindedir.	Fırsatlar - Yeşil alan olarak kullanılabilecek nitelikte olması - İstasyona sınır hattında yer alması Tehditler - Kentsel estetik için tehdit - İllegal otopark kullanımları için mekan niteliği taşıması	Geçici müdahale– Dönemsel kullanımları değiştiren, istasyonlarla yakın ilişki içerisinde olan bekleme ve dinlenme alanlarını içerisinde barındıran aktif kamusal yeşil alanlar	Fiziksel Etki
Küçük Ölçekli Kayıp Mekan 3 (KK3)	- Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu. - İşlev değişmesi	- Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land) - Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space)	- Sağlık tesisi alanı olarak fonksiyonlanmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte tarım arazisi – bostan olarak kullanılmış daha sonra boş mekan niteliği taşımıştır.	Hisseli Mülkiyet	- Eskiden tarım alanı olarak kullanılmıştır. - Daha sonraları şantiye alanı olarak kullanılmış. - Günümüzde boş kentsel mekan niteliğindedir.	Fırsatlar - Sahip olduğu mekânsal büyüklük. - Merkezi konumda olması - Boş kentsel mekan olması - Konut ve ticaret alanlarına yakın olması Tehditler - Güvenlik problemleri - Kentsel estetik için tehdit - İzole kentsel mekan	Kalıcı müdahale– Küçük ölçekli yeme içme ve satış birimlerini içerisinde barındıran ticaret alanı	Mekânsal ve Fiziksel Etki
Küçük Ölçekli Kayıp Mekan 4 (KK4)	- Mekanın fonksiyonunu kaybetmesi - Uzun süreli boş kalma ve kullanılmama durumu. - Ulaşım planlaması sırasında planlama artığı olarak kalması.	- Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land)	- Belirli bir fonksiyona ait olarak planlanmamış alan arazi kullanımı. - Tarihsel konut arazisi olarak fabrika alanı olarak kullanılmış alan günümüzde boş mekan niteliğindedir.	Kamu Mülkiyeti	- Eskiden tarım alanı olarak kullanılmıştır. - Daha sonraları endüstriyel fabrika alanı olarak kullanılmış. - Günümüzde otopark olarak kullanılmaktadır.	Fırsatlar - İki ulaşım sistemi arasında yer alması. - Boş mekan niteliğinde olması - Raylı sistemin ses etkisini engelleyecek konumda olması Tehditler - Güvenlik problemleri - Kentsel estetik için tehdit	Geçici Müdahale – Dönemsel kullanımları değiştiren, istasyonlarla yakın ilişki içerisinde olan bekleme ve dinlenme alanlarını içerisinde barındıran aktif kamusal yeşil alanlar	Fiziksel Etki
Küçük Ölçekli Kayıp Mekan 5 (KK5)	- Ulaşım planlaması sırasında planlama artığı olarak kalması. - Mekanın fonksiyonunu kaybetmesi - Küçük ölçekli boş kentsel mekan olması	- Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Artık Mekan (Leftover Space) - Atıl Kentsel Boşluklar - Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land)	- Raylı sistem alanı olarak planlanmış arazi kullanımı. - Tarihsel süreçte istasyon hizmet alanı olarak işlev veren yapıyı yıkılmış - Günümüzde kentsel boşluk niteliği taşımaktadır.	Kamu Mülkiyeti	- Demiryolu servis mekânı - Daha sonraları peyzaj alanı olarak kullanılmış. - Günümüzde raylı sistem planlaması sonucu artık mekan niteliği kazanmıştır.	Fırsatlar - Bakırköy meydanı ve raylı sistem istasyonuna olan yakınlığı - Boş mekan niteliğinde olması Tehditler - Kentsel estetik için tehdit - İllegal kentsel faaliyetler için mekan niteliği taşıması - Küçük ölçekli nitelsiz kentsel mekan	Geçici Müdahale – Küçük ölçekli yeme içme ve satış birimlerini içerisinde barındıran ticaret alanı	Fiziksel Etki
Küçük Ölçekli Kayıp Mekan 6 (KK6)	- Mekanın fonksiyonuna uygun tasarlanmaması - Pasif yeşil alan olması - Küçük ölçekli boş kentsel mekan olması	- Kayıp Alanlar (Lost Space) - Ölü Alanlar (Dead Space) - Boş Arazi (Vacant Land) - Boş Kentsel Araziler (Vacant Urban Land)	- Bir kısmı park, bir kısmı ticaret alanı olarak planlanmış arazi kullanımı. - Günümüzde pasif yeşil alan niteliğindedir.	Tüzel Kişi Mülkiyeti	- Eskiden tarım alanı olarak kullanılmıştır. - Günümüzde boş pasif yeşil alan alan niteliğindedir.	Fırsatlar - Sahip olduğu mekânsal büyüklük. - Konut alanları ve hipodrom alanına olan yakınlık. - Boş mekan niteliğinde olması Tehditler - Güvenlik problemleri - Kentsel estetik için tehdit unsuru oluşturmaması - Nitelsiz pasif peyzaj alanı olması	Kalıcı Müdahale – konut alanlarına ve çevre yapılaşmalara hizmet edecek kütüphane tesis alanı	Mekânsal Etki

Şekil 5.1 (devam) : Büyük ve küçük ölçekli kayıp mekânlara dair değerlendirme cetveli.

5.1 Öneri Planlama Politikaları ve Tasarım Stratejileri

Tüm bu tespit ve sonuçlara bağlı olarak, çalışma sınırı içerisinde yer alan kayıp mekânlara dair öneriler yapılırken, kayıp mekânların sahip oldukları tarihsel ve mekânsal özellikler dikkate alınarak önermeler yapılmıştır. Büyük ölçekli kayıp mekânlara dair müdahale önerilerini çoğunlukla, uzun vadede uygulanabilecek çözümler oluşturmaktadır. Bu alanların sahip oldukları potansiyel doğrultusunda Kazlıçeşme istasyonu etrafında yer alan BK1, BK2, BK3, BK4, BK5 ve BK6 alanlarının kamusal yaşamı destekleyecek, istasyon ile ilişki kuracak mekânlar olarak kent yaşamına yeniden kazandırılmasına dair önermeler yapılmıştır.

BK1'in sahip olduğu eski stadyum strüktürü ve kentsel hafızada edinmiş olduğu spor mekânı algısı neticesinde, bu mekânın spor, kültür sanat ve kentsel rekreasyon pratiklerine hizmet edeceği, kentin her yaş grubundan kullanıcılarına uygun, yarı açık ve açık mekanları bünyesinde barındıran, kamusal alan olarak kente yeniden kazandırılması önerilmiştir.

BK2, Surp Pırgıç hastanesi, stadyum ve konut alanları arasında kalmakta ayrıca Kazlıçeşme istasyonuna yakın mesafede bulunmasından dolayı kent kullanıcılarının kültür, sanat ve spor faaliyetlerini gerçekleştirebilecekleri kapalı ve açık mekânları olan işlevler ile kente dâhil edilmesi önerilmiştir.

BK3, sahip olduğu tarihi geçmiş, arazi kullanımındaki durumu ve Kazlıçeşme istasyonu ile sınır olması konuları dikkate alındığında eğitim öğretim faaliyetlerini destekleyici nitelikte ve kentsel tartışma ortamı yaratabilecek işlevler ile kent yaşamına entegre edilebileceği düşünülmektedir. İlçe kütüphanelerinin, bilgi evlerinin ve eğitim yapılarının konumu, alanın hem istasyon hem de diğer kamusal mekânlarla etkileşim içerisinde olacağı konuları göz önüne alınarak müdahale yapılmalıdır.

BK4, kentsel hizmet alanı olarak planlanmış bu alanın içerisinde barındırdığı tarihi yapılar nedeniyle kültür ve tarihin gün yüzüne çıkarıldığı kültürel alan olarak önerilmiş, aynı zamanda ihtiyaç duyulan otopark alanının ayrıldığı transfer merkezi yapısına sahip, kent bostanı, organik yeme içme ve satış alanlarını da bünyesinde barındıran açık, yarı açık ve kapalı mekânı olan kamusal alanlar olarak kente kazandırılması önerilmiştir. Kent bostanları gibi ekolojik alanlar tasarlanırken, endüstri yapılarının yıkımından sonra kahverengi alan olarak nitelenen bu alanlarının toprak yapısı dikkate alınarak tasarımlar yapılmalıdır.

BK5, Yedikule surlarına olan yakınlığı, eskiden fabrika alanı olarak kullanılması ve Kazlıçeşme istasyonuna yakın konumu neticesinde, atölyelerin laboratuvarların ve uygulama alanlarının içerisinde bulunacağı kültürel tesis alanı olarak kente kazandırılması önerilmiştir.

BK6, sahip olduğu yeşil alan potansiyeli, otoyol ve raylı sistemle olan ilişkisi dikkate alındığında kent yaşamını canlandıracak aynı zamanda kentsel faunaya etkisinin önemli olacağı botanik park gibi peyzaj alanlarının ve kentin toplanma ve eğlenme mekânı olabilecek nitelikte bir etkinlik alanı(festival, miting, konser vb.) olarak kente dâhil edilmesi önerilmiştir. Botanik parklar sürekli değişen ve gelişen bir park yapısına sahiptir. Bu alanların sahip olduğu toprak niteliği dikkate alınarak çevrenin florasına katkı sağlayacak türler yetiştirilmelidir. Bu nedenle bu alanlarda yönetim, organizasyon, tanıtım, kontrol ve hizmetler sektörü planlı bir şekilde oluşturulmalıdır. BK7, TCDD fidanlık alanı ile sınırdaki yer alması nedeniyle bu alanın büyük ölçekli kentsel mekân olarak yeniden ele alınması yeşil alanlar ve kentsel gezinti, açık spor faaliyetleri ve çocuk oyunlarını içerisinde barındıracak alanlar olarak mevcut imar düzenlemesi içerisinde yer alan kararlar dikkate alınarak, kent yaşamına kazandırılması önerilmiştir.

Büyük ölçekli kayıp mekânların çoğunlukla kalıcı müdahaleler ile çözümlenmesi gerekmektedir. Bu mekânlara sunulan örnekler, kentsel sosyal faaliyetleri destekleyecek raylı sistem hattının durak noktaları ile entegre olan erişilebilir, kamusalılığı destekleyecek önerilerdir.

Küçük ölçekli kayıp mekânlara dair yapılan önermeler ise raylı sistem hattını fiziksel değişiminden meydana gelen kayıp mekânların, yeşil alan olarak kent yaşamına kazandırılmasıdır. KK1, KK3 ve KK6'ya kalıcı müdahale biçimi önerilirken, KK2, KK4 ve KK5 geçici müdahale biçimleri önerilmiştir.

KK1'in konut alanı ile olan ilişkisi göz önüne alındığında ve BK6'ya yapılan park alanı önerisi doğrultusunda, bu alanın küçük ölçekli yeme içme birimlerini bünyesinde barındırabilecek sosyal tesis alanı olarak kent yaşamına kazandırılması önerilmiştir. Bu alanların içerisinde yer alacak faaliyetler, erişim mesafesi dikkate alınarak, çevre sosyal tesis alanlarının faaliyetleri göz önüne alınarak tasarlanmalıdır.

KK3, konut alanlarına hizmet edecek küçük ölçekli yeme içme ve satış birimlerini içerisinde barındıran ticaret alanı olarak, KK6'nın ise konut alanlarına ve çevre yapılaşmalara hizmet edecek kültürel tesis alanı olarak kente kazandırılması önerilmiştir.

KK2, KK4 ve KK5 ise, kullanıcıların müdahalelerine açık, dönemsel kullanımları değişebilen, istasyonlarla yakın ilişki içerisinde olan, bekleme ve dinlenme alanlarını içerisinde barındıran, aktif kamusal yeşil alanlar olarak kente dâhil edilmesi önerilmiştir.

Sonuç olarak çalışma ile birlikte kentsel kayıp alanların oluşmasında raylı sistem hatlarının değişim ve dönüşümünü oldukça önemli bir konu olduğu ortaya konulmuştur. Bu kayıp mekânların tespit edilmesi ve kent yaşamına kazandırılmasında, yerel yönetimlerin tutumları ve oluşturulan strateji eylem planları oldukça önemlidir. Bu bağlamda yerel yönetimlere düşen görevler;

- İmar düzenlemesi içerisinde yer alan kararların dikkate alınarak planlama politikası ve tasarım stratejisi geliştirmesi
- İdari sınırları içerisinde yer alan mevcut kayıp mekânları tespit etmesi ve bu mekanları kent yaşamına entegre etmeye yönelik uygulama çalışmaları yapması,
- Kentsel ihtiyaçlar doğrultusunda kayıp mekânların kent yaşamına kazandırılması adına uzmanların ve kent kullanıcıların yer aldığı katılımcı bir süreç izlemesi,
- Yapılması planlanan uygulamalarda kayıp mekân oluşumuna fırsat vermeyecek planlama süreçleri tasarlamasıdır.

Raylı sistem hatlarının kentsel hava koridorları olduğu, raylı sistemlerin kentsel ısı adalarını önlemede önemli rol üstlendiği ve enerji etkin ulaşım sistemi olduğu unutulmadan, kentsel müdahaleler yapılmalıdır. Bu müdahaleler yapılırken raylı sistemlerin günümüzde güvenlik sebebiyle kentten sınırlar ile ayrılması, kentsel mekânın geçirgenliği engelleyen unsur olmaktadır. Geçirgenliği engelleyen bu sınırlar köprüler, üst geçitler, alt geçitler vb alanlarla aşılmaya çalışılmaktadır. Oysaki linner bir hat olan raylı sistemlerde görünebilirlik ve algolanabilirlik kavramları da önemli yer tutmaktadır, yapılacak müdahalelerde bahsi geçen durumlar göz önüne alınmalıdır.

Planlama politikaları ve tasaeim stratejileri geliştirilirken kayıp mekânların potansiyel kentsel mekân olması dikkate alınmalı ve bu alanların özellikle mülkiyet durumları incelenmelidir. Strateji eylem planlarında ve kentsel dönüşüm çalışmalarında ise, kayıp mekânlar kısa vadeli programlarda düşünülmesi, öncelikli konu başlığı olarak

ele alınmalıdır. Ayrıca kentsel dönüşüm çalışmalarında da kayıp mekânlar, öncelikli alanlar olarak düşünülmelidir.

Özellikle bu ve buna benzer çalışmalar ile birlikte, kentsel kayıp alanlar ve ulaşım hatları üzerinde yapılacak çalışmalarda, ulaşım hatları planlanırken kent içerisindeki olumlu ve olumsuz etkilerini değerlendirebilecek şekilde düşünülmesi gerektiği ortaya konmuştur. Özellikle raylı sistem hatlarındaki işlevsel ve fiziksel değişimin kayıp mekânların oluşumunda ve yakın çevre kullanımındaki etkisi, literatürde yer bulmalıdır. Kent içi raylı sistemlerin dışında yer alan kentler arası raylı sistem hatları da mutlaka kayıp mekânlar üzerinden değerlendirilmeye alınmalıdır. Kente dair bir politika ve strateji geliştirilirken kentsel kayıp mekânlar, odak noktaları içerisinde mutlaka yer almalıdır.





KAYNAKLAR

- Accordino, J. & Johnson, G. T.** (2000). Addressing the vacant and abandoned property problem, *Journal of Urban Affairs*, 22 (3), 301-315.
- Akı, A. ve Erdönmez, E.** (2005). Açık kamusal kent mekânlarının toplum ilişkilerindeki etkileri. *Megaron Dergisi*, 1(1), 67-87.
- Aktuğlu Aktan, E. Ö.** (2006). *Kent Biçimi-Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği*. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Akyol, İ.** (2014). *Açık Alan Tasarımında Katılım Yöntemlerinin Etkinlik Düzeyi Değerlendirmesi*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Altın D.** (2016). *Marmaray Projesinin Etki Alanında Kalan Haydarpaşa – Bostancı Banliyö Güzergâhının Kültürel Miras Bağlamında Değerlendirilmesi*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Alvarez, R.** (1994). *Os Vazios Urbanos e o Processo De Produção Da Cidade*. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Geografia. Doktora Tezi.
- Arnheim, R.** (1977). *The Dynamics of Architectural Form*. London,UK.: University of California Press.
- Avni Aker stadyumunun yıkımına başlandı.** (2017, 29 Kasım). Gazete Duvar. Erişim: <https://www.gazeteduvar.com.tr/spor/2017/11/29/avni-aker-stadyumunun-yikimina-baslandi>
- Azhar, J., Gjerde, M., Vale, B., & Asif, M.** (2022). Perception of Urban Leftover Spaces: A Comparative Study of Built Environment and Non-Built Environment Participants. *Architecture*, 2(2), (pp.231–244). DOI: <http://dx.doi.org/10.3390/architecture2020013>
- Bakan, K. ve Konuk, G.** (1987). *Türkiye’de Kentsel Dış Mekânların Düzenlenmesi*. Ankara, Türkiye.: Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü Yayınları.
- Bayır, A.** (2021). Kişisel Arşiv. Erişim Kasım 11, 2022. <https://www.alibayir.com/huseyin-avni-aker-stadyumu-1975/> .
- Batur, A.** (2010). Banliyö İstasyonları. *İstanbul Ansiklopedisi* (s. 194-195). içinde İstanbul: NTV Yayınları.
- Bilgin, M. S.** (2004). The construction of the Bagdad railway and its impaction Anglo-Turkish relations, 1902-1913, *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 16 (16), 109-129. DOI: 10.1501/OTAM_00000000524

- Birsel, C.** (01.08.2009). *Yeni Dünya Düzeninde Çözülen Kentler ve Kamusal Alan: İstanbul'da Merkezkaç Kentsel Dinamikler ve Kamusal Mekan Üzerine Gözlemler*. Erişim Ağustos 11, 2022. <https://kendineaitbiroda.wordpress.com/2009/08/01/yeni-dunya-duzeninde-cozulen-kentler-ve-kamusal-alan-istanbulda-merkezkaç-kentsel-dinamikler-ve-kamusal-mekan-uzerine-gozlemler-yazar-cana-birsel/>
- Bishop, P & Williams, L.** (2012), *The Temporary City*, Oxon.: Routledge.
- Bowman, A. O. M. & Pagano, M. A.** (2001). *Terra incognita: The strategic use of urban vacant land*. Cambridge.: Lincoln Institute of Land Policy.
- Burchell, R. W. & Listokin, D.** (1981). *The Adaptive Reuse Handbook: Procedures to Inventory, Control, Manage and Reemploy Surplus Municipal Properties*. New Brunswick, NJ.: Center for Urban Policy Research.
- Buser, M.** (2016). Atmospheres of stillness in Bristol's Bearpit. *Environment and Planning D: Society and Space*, 35(1), 126–145. DOI:10.1177/0263775816658480
- Bülbül, Ş.** (2015). Kentsel dönüşümün mağdurları: Zağnos vadisi örneği, *Mimarist Dergisi* 52, 96-105.
- Calvino, I.** (1990). *Görünmez Kentler* (I. Saatçioğlu, Çev.). İstanbul: Remzi Kitabevi,
- Carmona, M.** (2010). Contemporary public space, part two: Classification, *Journal of Urban Design*, 15 (2), 157-173. DOI: <https://doi.org/10.1080/13574801003638111>
- Çelik, Z.** (1993). The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century. *Journal of the Society of Architectural Historians*. University of California Press. doi: 10.2307/990308.
- Çin T.** (2006). *Transformation of a public space in İstanbul: The Eminönü square*. Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Çubuk, M., & Yüksel, G., ve Karabey, H.** (1978). Yapılanmamış kentsel kamusal dış mekânlar. *Yapı Dergisi* 30(1), 25-54.
- Dalyan, M.** (2011). *Raylı Sistemlerde Enerji Optimizasyonuna Yönelik Çalışmalar*. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Dessouky, N.** (2016). *Rethinking Cairo's elevated urban highways: Scoping impacts and potentials* American University in Cairo, Master Thesis. Retrieved From <https://fount.aucegypt.edu/etds/591>
- Douglas, G. C. C.** (2014). "Do-it-yourself urban design: The social practice of informal 'improvement' through unauthorized alteration." *City and Community*, 13, 5–25.

- Douglas, G. C. C.** (2019). Do It Yourself Urbanism. *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*, 1–3. New Jersey; US. DOI: <https://doi.org/10.1002/9781118568446.eurs0081>
- Döker, M.F.** (2012). *İstanbul kentsel büyüme sürecinin belirlenmesi, izlenmesi ve modellenmesi*. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Ebner, I. A.** (1999). *A cidade e seus vazios. – Investigação proposta para os vazios de Campo Grande*. Campo Grande, Brasil.
- Evren, B.**, 1994, *Galata Köprüleri Tarihi*, İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Evren G., & Ögüt K.S.** (2006). Türkiye’de Kentsel Raylı Sistemlerin Gerekliği Ve Uygulamada Dikkat Edilecek Konular. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu. İstanbul, Türkiye.
- Engin V., & Uçar A.** (2012). *Osmanlıda Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*. İstanbul: Çamlıca Basım Yayın, pp. 87–103.
- Foucault, M.** (1997). *Of Other Spaces: Utopias And Heterotopias*. N. Leach (Der.), *Rethinking Architecture- A Reader in Cultural Theory* (pp. 329-357). Londra: Routledge. Erişim: <https://designpracticesandparadigms.files.wordpress.com/2013/01/leach-ed-rethinking-architecture.pdf>
- Gehl, J.** (1987). *Life Between Buildings*. New York, US.: Van Nostrand Reinhold Co.
- Gerçek, H.** (2012). Ulaştırma Yatırımları Üzerinden İstanbul'un Geleceği. *Mimarist Dergisi*, 1-15.
- Gemici, B.** (2011). *Eski endüstri alanlarının yeniden işlevlendirilmesinde kentsel kalite ve değer artışına ilişkin kullanıcı algısı: İzmit-Sekapark örneği*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Halprin, L.** (1966) *Freeways*. Reinhold Publishing Corporation. New York, England.
- Hajer, M. A. & Reijndorp, A.** (2001). *In Search of New Public Domain: Analysis and Strategy*. Rotterdam.: NAI Publishers.
- Hançeerlioğlu, O.** (2019). *Düşünce Tarihi*. İstanbul,Türkiye.: Remzi Kitabevi.
- Harvey, D.** (1996). *Postmodernliğin Durumu* (S. Savran, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Kılınçaslan, T.** (2012). *Kentsel Ulaşım*, İstanbul, Türkiye,: Ninova Yayınları.
- Hatipoğlu, İ.** (2019). *Sanayisizleşmenin Emeğe Etkileri Üzerine Bir Araştırma: İstanbul’dan Çerkezköy’e*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Hoppe, H. H.** (2022). *Sosyalizm ve Kapitalizm Bir Teori* (B. Tersaçı Çev.). İstanbul: Liberus.
- Kalfa, B.** (2008). *Türkiye’de kamusal mekâna yapılan yeni bir müdahale önerisi olarak ‘İmkanmekan’*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

- Kaynar, İ.** (2015). Haydarpaşa-İzmit demiryolu ve iskelelerle ilişkisi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5 (12) , 136-148.
- Kıraç, B. ve Kaptı, M.** (2004). Monografik bir çalışma: Silahtarağa elektrik fabrikası. *Eyüpsultan Sempozyumu*,8, (s.28-39). İstanbul: Eyüp Belediyesi Kültür Yayınları.
- Kuban, D.** (1996). “From Byzantium to Istanbul: The Growth of a City”, *İstanbul l '96 Selections*, Spring,37.
- Krier, R.** (1979), *Urban Space*, New York.: Rizzoli.
- Lefebvre, H.** (1991). *The Production of Space*, Oxford, US.: Blackwell Publishers Ltd.
- Lefebvre H.** (2017). *Ritimanaliz: Mekân, Zaman ve Gündelik Hayat* (A. L. Batur, Çev.). İstanbul.: Sel Yayınları.
- Lehtovuori, P., & Ruoppila, S.** (2015). Temporary uses producing difference in contemporary urbanism. *Transience and permanence in urban development*, 47-63.
- Leinbiz, G.W.** (1961). Grand Larousse Encyclopedique. *Librairie Laroussa*,(Vol 4,pp.678).Paris.
- Lokman, K.** (2017). Vacancy as a laboratory: design criteria for reimagining social-ecological systems on vacant urban lands, *Landscape Research* 42(7), 728-746. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/01426397.2017.1355446>
- Lydon, M. & Garcia A.** (2015). *Tactical Urbanism*, Washington D.C: Island Press.
- Marx, K. & Engels F.** (1888). *Das Manifest der Kommunistischen Partei* (S.Moore Çev.), London: Red Repuclican.
- Maziviero, M.C.** (2016). Insurgent Urbanism: Alternative Modes of Production and Appropriation of Urban Space in the Outskirts of Sao Paulo, *17th IPHS Conference (2). Delft Univesity*. July 17-21.
- Mitchell, D.** (2020). *Kent Hakkı - Sosyal Adalet ve Kamusal Alan Mücadelesi* (A. Çavdar Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Nefs M.** (2006). Unused urban space: conservation or transformation? Polemics about the future of urban wastelands and abandoned buildings, *City & Time* 2 (1-4), 47-58.
- Olendzki, A.** (2008). A railway ‘route’ as a linear heritage attraction: the Hijaz railway in the Kingdom of Saudi Arabia. *J Heritage Tour*,3,159–175.
- Orhan, H.C.** (2020). *Spatial Impacts of Urban Infrastructure: Istanbul Marmaray Case*. Kadir Has Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Otaner, Z. F. & Keskin, A.** (2005). Kentsel geliştirmede kamusal alanların kullanımı. *İTÜ Dergisi*, 4(1), 107-114.
- Peirce, N.** (1995). Vacant urban land—Hidden treasure. *National Journal*,9, 3053.

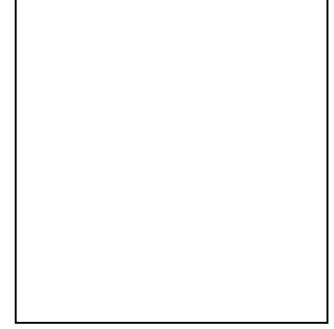
- Pektaş, İ.** (2017). Türkiye’de raylı ulaşım sistemlerinin gelişimi. *Demiryolu Mühendisliği Dergisi*, 81-82.
- Pervititch, J.** (2001). *Sigorta Haritalarında İstanbul* (Suat Nirven Haritaları Bölümü), İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Prak, N.L.** (1968), *The Language of Architecture*, Paris.: De Gruyter Mouton.
- Salah, E.** (2013). *Sayfiye to Banlieue: Suburban Landscape Around Anatolian Railways, From Mid-Nineteenth Century to The World War II*. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Samsun lunaparkı yıkılıyor.** (2020, 30 Ocak). Gerçek Taraf Gazetesi. Erişim: <https://www.gercektaraf.com/samsun/samsun-lunaparki-yikiliyor-h16556.html>
- Savaş, B.** (2021, 27 Eylül). CHP’li Bakırköy Belediyesi’nden hukuk dışı devir. *Sabah Gazetesi*. Erişim adresi: <https://www.sabah.com.tr/gundem/2021/09/27/bakirkoy-belediyesinden-hukuk-disi-devir>
- Schilling, J. & Logan, J.** (2008). Greening the rust belt: A green infrastructure model for right sizing America’s shrinking cities. *Journal of the American Planning Association*, 74(4), 451–466.
- Schulz, C.** (1972), *Existence Space and Architecture*, London.: Studio Vista.
- Shaftoe H.** (2008) *Convivial Urban Spaces: Creating Effective Public Spaces*, London.: Earthscan.
- Talen, E.** (2015). Do-İt-yourself urbanism: A history. *Journal of Planning History*, 14, 135–148.
- Tekeli, İ.** (2009). İstanbul ve Ankara için Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları. İstanbul, Türkiye.: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ.** (2021). Kent içi ulaşım öncelikle stratejik bir yaklaşımın gerekliliği üzerine. *İdealkent*, 12 (34), 1029-1048. DOI: <https://doi.org/10.31198/idealkent.1053286>
- Tschumi, B.** (2018). *Mimarlık ve Kopma* (A. Tümertekin, Çev.). İstanbul: Janus Yayıncılık Limited Şirketi.
- Usta, G.** (2020). Mekân ve yer kavramlarının anlamsal açıdan irdelenmesi. *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication-TOJDAC*, 10(1), 25-30.
- Usta, G.K.** (1994). *Anadolu Osmanlı mimarisinde mekân analizi-han ve kervansaray yapılarında uygulama*. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi (Basılmamış).
- Uyanık, C.** (2011). *Sürdürülebilirlik bağlamında endüstri alanlarının yeniden kullanımı ve Adapazarı örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Virilio, P.** (1995) *La vitesse de Liberation*. Paris.: Editions Gallimard
- World Bank** (2002), *Cities On the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*. Washington: The World Bank.

- Yazar, E. & Önkal, G.** (2019). Farklılaşma ve ayrışmanın sosyolojisi: tarihselliği açısından "Kent Deneyimi" , *Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8 (16), 61-77.
- Yılmaz, C. & Bülbül, Ş.** (2010). Trabzon Zağnos Vadisi Kentsel Dönüşüm Alanının Tarihsel Gelişiminin İncelenmesinde Coğrafi Bilgi Sistemleri Uygulaması, Tujk'2010 Mekânsal Planlamada Jeodezi Sempozyumu, Türkiye: 24-26 Kasım 2010.
- Yüksel Proje.** (2007). T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar, Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü Demiryolları Planlama ve Tasarım Teknik Esasları. ANKARA: Yüksel Proje.
- Zevi, B.** (1990). *Mimariyi Görmeyi Öğrenmek*, Çev. H.D. Divanlıoğlu, Birsan Yayınevi, İstanbul.
- Zhang, C., Dai, S., & Xia, H.** (2020). *Reuse of Abandoned Railways Leads to Urban Regeneration: A Tale from a Rust Track to a Green Corridor in Zhangjiakou.* *Urban Rail Transit*. DOI: <https://doi.org/10.1007/s40864-020-00127-2>
- Url-1** <<https://www.thepolisblog.org/2012/06/ethic-of-care-in-urban-interventions.html>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-2** <<https://tr.foursquare.com/v/za%C4%9Fnos-vadisi/4e3d8b31b61cb577be78b922>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-3** <<https://www.emlaknews.com.tr/haberler/maltepe-belediyesi-altin-karinca-odulunu-kazandi/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-4** <<https://www.gzt.com/arkitekt/semte-yeni-bir-soluk-zumrutevler-meydani-3647679>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-5** <<https://www.publicspace.org/works/-/project/g362-the-barley-field>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-6** <<https://www.pps.org/places/benches-collective>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-7** <<https://basurama.org/en/projects/the-city-is-for-playing-2/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-8** <<https://www.onaranlarkulubu.com/proje/hatay-kent-hackleme-atolyesi/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-9** <<https://www.publicspace.org/works/-/project/g027-square-for-a-change>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-10** <<https://www.interboropartners.com/projects/lentspace>>, erişim tarihi 25.12.2021
- Url-11** <<https://www.gzt.com/arkitekt/yarinin-sehirleri-bahce-sehirler-3596980>> , erişim tarihi 17.10.2022
- Url-12** <<https://herekeli.com/hereke/herekede-zaman-tuneli/herekede-zaman-tuneli-2-bolum/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-13** <<https://www.ozgurkocaeli.com.tr/haber/5072790/herekenin-tarihi-yeniden-canlanacak>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-14** <<https://muzegazhane.istanbul/hasanpasa-gazhanesi/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-15** <<https://www.istdergi.com/tarih-belge/evimize-elektrik-nasil-geldi-fotograflarla-silahtaraga-santrali>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-16** <<https://www.hurriyet.com.tr/gundem/500-bin-kisi-1-mayis-icin-bakirkoye-gelecek-40095487>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-17** <<https://www.yasamgazetesi.com.tr/guncel/kerimoglu-kapali-pazar-alanini-6-ayda-bitirecegiz-h217377.html>>, erişim tarihi 17.10.2022

- Url-18** <<https://t24.com.tr/haber/aoc-arazisine-750-milyon-dolar-harcanarak-insa-edilen-ve-kapatilan-ankapark-a-yeni-isletmeci,860752>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-19** <<https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/ankaparkin-geleceğine-ankara-halkı-karar-verecek-1961176>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-20** <<https://www.medyasamsun.com/atakuma-tematik-park-anlasma-imzalandi/18753/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-21** <<https://www.alibayir.com/huseyin-avni-aker-stadyumu-1975/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-22** <<https://www.haberturk.com/trabzon-da-huseyin-avni-aker-unutuldu-1640068-spor/14>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-23** <https://www.mimarizm.com/etkinlikler/bulusmalar/istanbul-design-week-altinci-kez-eski-galata-koprusu-ne-kuruluyor_119967>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-24** <<https://www.daoarchitecture.com/projects/steelbridge-skatepark-development-plan>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-25** <<http://happyontist.blogspot.com/2010/11/nervi-bridges-5-opera-overpass-ankara.html>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-26** <<http://happyontist.blogspot.com/2010/11/nervi-bridges-5-opera-overpass-ankara.html>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-27** <<https://www.dezeen.com/2019/03/08/bentway-park-public-work-greenberg-toronto/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-28** <<https://assemblestudio.co.uk/projects/folly-for-a-flyover>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-29** <<https://joseadriao.com/en/portfolio/fonte-nova-2/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url-30** <<https://cavca.org.uk/locality-miriam-delogu-16/>>, erişim tarihi 17.10.2022
- Url31**<[https://en.wikipedia.org/wiki/Istanbul_Metro#/media/File:Istanbul_Rapid_Transit_Map_\(new\).svg](https://en.wikipedia.org/wiki/Istanbul_Metro#/media/File:Istanbul_Rapid_Transit_Map_(new).svg)> , erişim tarihi 17.10.2022
- Url-32** <<https://www.uab.gov.tr/haberler/ulastirma-bakani-karaismailoglu-kazlicesme-sirkeci-rayli-sistem-hatti-istanbul-a-deger-katacak?PageSpeed=noscript>>, erişim tarihi 20.10.2022
- Url-33** <<https://istanbultarihi.ist/203-istanbulda-bir-agir-sanayi-yatirimizeyтинburnu-demir-fabrikasi>> , erişim tarihi 1.11.2022
- Url-34** <<https://kulturenvanteri.com/tr/harita/#17.49/40.987224/28.908042>> , erişim tarihi 1.11.2022
- Url-35** <<https://kulturvadisi.com/lokasyon/kazlicesme-fatih-camii>>, erişim tarihi 1.11.2022
- Url-36** <<https://www.aksam.com.tr/ekonomi/tjk-2-veliefendi-icin-500-donumluk-arazi-pesine-dustu/haber-240760>> , erişim tarihi 1.11.2022
- Url-37** <<https://kentvedemiryolu.com/makrikoy-tren-istasyonu/>>, erişim tarihi 1.11.2022
- Url-38** < <https://www.sozcu.com.tr/2018/gundem/zeytinburnu-stadyumu-ve-spor-kompleksi-de-yikiliyor-2189039/>>
- Url-39** < <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr>



ÖZGEÇMİŞ



Ad-Soyad : Deryanur ŞİMŞEK

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2017, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Mimarlık, Mimarlık
- **Yüksek Lisans** : 2022, İstanbul Teknik Üniversitesi, Kentsel Tasarım, Kentsel Tasarım

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- 2021 yılında Mardin Artuklu Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, Şehircilik Anabilim Dalında araştırma görevlisi olarak çalışmaya başladı.
- 2019-2021 Projist Planlama ve Mühendislik şirketinde Zeytinburnu ilçesi master planlama işi ve Zeytinburnu kentsel tasarım rehberi hazırlanması işi üzerine çalıştı.
- 2020 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Etüd ve Projeler Daire Başkanlığı Projeler Müdürlüğü yönetiminde açılmış olan Bakırköy Cumhuriyet (Özgürlük) Meydanı ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması'nda 3. Mansiyon ödülü aldı.
- 2021-2022 yılında Dünya Bankası tarafından “Kentsel Dönüşüm Kapsamında Afet ve İklim Riski Değerlendirilmesi” konu başlıklı Tekirdağ ve Kahramanmaraş’a fon desteği sağlanması projesinde yer aldı.

DİĞER YAYINLAR, SUNUMLAR VE PATENTLER:

- Antitoksik Ekolojik Spor Köyü Tasarımı: Kocaeli Sarısu Örneği, Kentli Dergisi, Sayı 36, 2020.
- Sosyal Kent Parametresi Olarak Sosyal Konut: Nusaybin TOKİ Konutları, ICIAS 20221st International Conference on Innovative Academic Studies, Konya. 2022
- Sustainable Preservation in the Context of Building Certification Systems, Kitap Bölümü. Architectural Sciences and Ecology, Iksad Publications, Kasım 2022.