

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**İSTANBUL'DA KARMA KULLANIMLI YÜKSEK
YAPILAR ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR
İRDELEME**

Mimar Burcu SARI

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Tülin Görgülü

İSTANBUL, 2006

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ.....	ix
ÖZET	x
ABSTRACT	xi
1 GİRİŞ.....	1
1.1 Araştırmanın Amacı	1
1.2 Araştırmanın Kapsamı ve Yöntemi	1
2 KARMA KULLANIMLI YÜKSEK YAPILAR.....	3
2.1 Karma Kullanımlı Yapıların Tanımı	3
2.2 Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Oluşma Gerekçeleri.....	3
2.2.1 Karma Kullanımlı Yapıların Tarihçesi	4
2.2.2 Yüksek Yapıların Tarihçesi	7
2.2.3 Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Yoğun Olduğu Kent- Chicago Örneği	12
2.2.3.1 Chicago Kentinin Genel Konumu	12
2.2.3.2 Chicago Kentinin Tarihçesi ve Zaman İçinde Gelişimi	14
2.2.3.3 Chicago Kent Merkezinin (Loop) İncelenmesi	15
2.2.3.4 Chicago Kent Merkezinin Tarihsel Gelişimi ve Karma Kullanımlı Yapılar.....	19
2.3 Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Bina-Kent İlişkisi	26
2.3.1 Kent İçindeki Konumları	26
2.3.2 Çevresel Etkileri	27
2.3.2.1 Trafik	29
2.3.2.2 Altyapı	30
2.3.2.3 Ekoloji	31
2.3.2.4 Siluet.....	32
3 KARMA KULLANIMLI YÜKSEK YAPILARIN ÇÖZÜMLENMESİ ve ÖRNEKLER.....	34
3.1 Karma Kullanımlı Yüksek Yapılarda Bulunan Fonksiyonlar	34
3.1.1 Konut ve Barınma Fonksiyonu.....	34
3.1.2 Büro ve Çalışma Fonksiyonu	38
3.1.3 Alışveriş Merkezi ve Sosyal Fonksiyonlar	40
3.1.3.1 Sinema ve Eğlence Fonksiyonu.....	43
3.1.3.2 Müze ve Sergileme Fonksiyonu	43
3.2 Karma Kullanımlı Yapılardaki Çözümleme Sorunları	45
3.3 Karma Kullanımlı Yüksek Yapılardan Örnekler.....	46
3.3.1 Halihazırda Kullanılmakta Olan Karma Kullanımlı Yüksek Yapılara Chicago Kentinden Örnekler	46
3.3.1.1 Auditorium Building.....	46
3.3.1.2 Schiller Building.....	48
3.3.1.3 Chicago Temple Building.....	49
3.3.1.4 Marina City.....	50

3.3.1.5	John Hancock Center	51
3.3.1.6	Water Tower Place	52
3.3.1.7	900 North Michigan.....	54
3.3.1.8	Park Tower	55
3.3.2	Hali hazırda Kullanılmakta Olan Karma Kullanımlı Yüksek Yapılara Dünya Kentlerinden Örnekler	56
3.3.2.1	Dubai Creek Tower	56
3.3.2.2	Elephant Tower.....	57
3.3.2.3	Pacific Place	58
3.3.2.4	Trump Tower- New York.....	60
3.3.3	Hali hazırda Proje Aşamasında Olan Karma Kullanımlı Yüksek Yapılara Örnekler	62
3.3.3.1	Turning Turso	62
3.3.3.2	Trump International Chicago.....	64
3.3.4	Yurtdışında Yapılmış Olan Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Değerlendirilmesi	66
4	İSTANBUL'UN GELİŞİMİ PARALELİNDE YÜKSEK ve KARMA KULLANIMLI YAPILAR.....	68
4.1	İstanbul ve Merkezi İş Alanlarının Tarihsel Gelişim Süreci	68
4.1.1	İstanbul'da Kent Merkezinin ve Fonksiyon Alanlarının Değişim Süreci	76
4.1.2	İstanbul'un Yeni Mekansal Gelişme Aksları	79
4.2	İstanbul'da Yüksek Yapıların Oluşum Süreci.....	82
4.3	İstanbul'da Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Çıkış Gerekçeleri	84
5	İSTANBUL'DA BULUNAN KARMA KULLANIMLI YÜKSEK YAPILARA ÖRNEKLER	85
5.1	Akmerkez.....	85
5.1.1	Akmerkez'in Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri	85
5.1.2	Akmerkez'in Mekansal Çözümü	86
5.1.3	Akmerkez'in Fonksiyon Oranları	89
5.1.4	Akmerkez'in Genel Değerlendirilmesi.....	90
5.2	Süzer Plaza	91
5.2.1	Süzer Plaza'nın Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri	91
5.2.2	Süzer Plaza'nın Mekansal Çözümü.....	92
5.2.3	Süzer Plaza'nın Fonksiyon Oranları	94
5.2.4	Süzer Plaza'nın Genel Değerlendirilmesi	96
5.3	İş Bankası Kuleleri	99
5.3.1	İş Bankası Kuleleri'nin Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri.....	99
5.3.2	İş Bankası Kuleleri'nin Mekansal Çözümü	100
5.3.3	İş Bankası Kuleleri'nin Fonksiyon Oranları	104
5.3.4	İş Bankası Kuleleri'nin Genel Değerlendirilmesi	105
5.4	Metrocity	106
5.4.1	Metrocity'nin Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri.....	106
5.4.2	Metrocity'nin Mekansal Çözümü.....	107
5.4.3	Metrocity'nin Fonksiyon Oranları	110
5.4.4	Metrocity'nin Genel Değerlendirilmesi	111
5.5	Kanyon İstanbul.....	112
5.5.1	Kanyon İstanbul'un Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri	112
5.5.2	Kanyon İstanbul'un Mekansal Çözümü.....	112

5.5.3	Kanyon İstanbul'un Fonksiyon Oranları.....	117
5.5.4	Kanyon İstanbul'un Genel Değerlendirilmesi.....	118
5.6	İstanbul'da Bulunan Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Genel Değerlendirilmesi	119
6	KARMA KULLANIMLI YÜKSEK YAPILARIN YURTDIŞI VE YURTIÇİ ÖRNEKLER DÜZEYİNDE KARŞILAŞTIRILMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ.....	120
6.1	Yerleşme ve Plan Kararları Açısından Değerlendirilmesi.....	120
6.1	Mimari Nitelik Açısından Değerlendirilmesi	125
7	SONUÇ.....	126
	KAYNAKLAR.....	129
	ÖZGEÇMİŞ.....	133

KISALTIMA LİSTESİ

CHA Chicago Housing Authority
MİA Merkezi İş Alanı

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	Eski Londra köprüsü	5
Şekil 2.2	Gera yakınlarındaki Erfurt köprüsü	6
Şekil 2.3	Bolonya	7
Şekil 2.4	San Gimignano.....	8
Şekil 2.5	New York silueti	9
Şekil 2.6	Home Insurance Building	10
Şekil 2.7	Empire State Building.....	10
Şekil 2.8	Marina City Towers	11
Şekil 2.9	Chicago 1830 haritası	12
Şekil 2.10	Chicago 1880 haritası	13
Şekil 2.11	Chicago 1950	15
Şekil 2.12	Loop bölgesinin şehir içindeki konumu.....	16
Şekil 2.13	Loop bölgesinin genel görünümü	17
Şekil 2.14	Chicago kent merkezi, Michigan Bulvarı ve Magnificent Mile	18
Şekil 2.15	Chicago kent merkezi	19
Şekil 2.16	Chicago 1930	21
Şekil 2.17	CHA afişi	22
Şekil 2.18	CHA karşıt afişi	22
Şekil 2.19	CHA projesi	23
Şekil 2.20	Günümüzde Chicago silueti.....	24
Şekil 2.21	Chicago kent merkezinin havadan görünümü.....	25
Şekil 2.22	Günümüzde Roma	28
Şekil 2.23	La Defense bölgesi.....	28
Şekil 2.24	İstanbul'un eski ve yeni yapıları.....	33
Şekil 2.25	İstanbul'un gece oluşan silueti	33
Şekil 3.1	Neolitik çağ dönemine ait bir ev.....	35
Şekil 3.2	12.yy Fransa'da ev ve işin bir arada olduğu tüccar evi	36
Şekil 3.3	Otel holü basit bağlantı şeması	37
Şekil 3.4	Floransa'da bulunan Ufuzzi binası	38
Şekil 3.5	Larkin Building.....	39
Şekil 3.6	19.yy boyunca alışveriş mekanı	41
Şekil 3.7	Paris'teki Bercy alışveriş merkezi	41
Şekil 3.8	İstanbul Akmerkez alışveriş merkezi.....	42
Şekil 3.9	Fransa'daki Louvre müzesi	45
Şekil 3.10	Auditorium Building.....	47
Şekil 3.11	Auditorium Building kesit ve planı.....	47
Şekil 3.12	Schiller Building	48
Şekil 3.13	Schiller Building planı	48
Şekil 3.14	Schiller Building kesiti	49
Şekil 3.15	Chicago Temple Building.....	50
Şekil 3.16	Marina City Towers	50
Şekil 3.17	Marina City Towers	51
Şekil 3.18	John Hancock Center 13.kat planı	51
Şekil 3.19	John Hancock Center	52
Şekil 3.20	Water Tower Place.....	53
Şekil 3.21	900 North Michigan.....	54
Şekil 3.22	Park Tower.....	55
Şekil 3.23	Dubai Creek Tower.....	56
Şekil 3.24	Dubai Creek Tower denizden görünümü	57

Şekil 3.25	Elephant Tower	57
Şekil 3.26	Elephant Tower fonksiyon dağılımı	58
Şekil 3.27	Pacific Place	58
Şekil 3.28	Pacific Place vaziyet planı	59
Şekil 3.29	Pacific Place planı	59
Şekil 3.30	Pacific Place birimler	60
Şekil 3.31	Trump Tower, New York	61
Şekil 3.32	Trump Tower giriş kat planı	61
Şekil 3.33	Trump Tower üst kat planı	62
Şekil 3.34	Turning Torso	63
Şekil 3.35	Turning Torso ofis kat planı	63
Şekil 3.36	Turning Torso tasarım konsepti	64
Şekil 3.37	Trump International Chicago	64
Şekil 3.38	Trump International Chicago kesit	65
Şekil 3.39	Chicago'da bulunan k. kullanımlı y. yapıların kronolojik sıralaması	67
Şekil 4.1	İstanbul 1422	68
Şekil 4.2	16.yy'da İstanbul	69
Şekil 4.3	19.yy'da Beyoğlu	69
Şekil 4.4	İstanbul 1950-60 imar hareketleri dönemi	70
Şekil 4.5	İstanbul Eminönü meydanı	71
Şekil 4.6	İstanbul-Aksaray 1950-60 imar hareketleri dönemi	72
Şekil 4.7	İstanbul-Boğaziçi Köprüsü ve asya yakası	73
Şekil 4.8	İstanbul Büyükdere caddesi	74
Şekil 4.9	Ataköy ve Atrium alışveriş merkezi	75
Şekil 4.10	İstanbul Beyoğlu Şişli ve Beşiktaş bölgesi	78
Şekil 4.11	İstanbul Maslak bölgesi	79
Şekil 4.12	Kozyatağı-Ataşehir aksı	80
Şekil 4.13	İstanbul Levent bölgesindeki yüksek yapılar	83
Şekil 5.1	Akmerkez	85
Şekil 5.2	Akmerkez ve çevresi	86
Şekil 5.3	Akmerkez'in zemin kat planı	87
Şekil 5.4	Akmerkez'in bahçe kat planı	88
Şekil 5.5	Akmerkez'in kesiti	88
Şekil 5.6	Akmerkez'de bulunan fonksiyon oranları	89
Şekil 5.7	Süzer Plaza	91
Şekil 5.8	Süzer Plaza'nın boğazdan görünümü	91
Şekil 5.9	Süzer Plaza'nın ulaşım krokisi	92
Şekil 5.10	Süzer Plaza'nın vaziyet planı	93
Şekil 5.11	Süzer Plaza'nın apart katı planı	93
Şekil 5.12	Süzer Plaza'nın fonksiyon grupları oranı	94
Şekil 5.13	Süzer Plaza'nın kesiti ve fonksiyon dağılımları	95
Şekil 5.14	İş Bankası Kuleleri	99
Şekil 5.15	İş Bankası Kuleleri'nin ulaşım krokisi	99
Şekil 5.16	İş Bankası Kuleleri'nin vaziyet planı	100
Şekil 5.17	İş Bankası Kuleleri'nin genel durumu	101
Şekil 5.18	İş Bankası Kuleleri ve yakın çevresi	102
Şekil 5.19	İş Bankası Kuleleri kesiti	103
Şekil 5.20	İş Bankası Kuleleri giriş cephesi	103
Şekil 5.21	İş Bankası Kuleleri'nin fonksiyon dağılımı	104
Şekil 5.22	Metrocity	106
Şekil 5.23	Metrocity'nin ulaşım krokisi	107

Şekil 5.24	Metrocity'nin sol görünüşü	108
Şekil 5.25	Metrocity alışveriş merkezi.....	108
Şekil 5.26	Metrocity vaziyet planı	109
Şekil 5.27	Metrocity giriş kat planı.....	109
Şekil 5.28	Metrocity konut katı planı.....	109
Şekil 5.29	Metrocity ikinci bodrum kat planı	109
Şekil 5.30	Metrocity fonksiyon oranları	110
Şekil 5.31	Kanyon İstanbul	112
Şekil 5.32	Kanyon İstanbul görünümü.....	113
Şekil 5.33	Kanyon İstanbul inşaat hali.....	113
Şekil 5.34	Kanyon İstanbul fonksiyonları.....	114
Şekil 5.35	Kanyon İstanbul iç görünümü.....	115
Şekil 5.36	Kanyon İstanbul 2.bodrum kat planı.....	115
Şekil 5.37	Kanyon İstanbul 1.kat planı	116
Şekil 5.38	Kanyon İstanbul zemin kat planı	116
Şekil 5.39	Kanyon İstanbul fonksiyon oranları.....	117
Şekil 5.40	Kanyon İstanbul ofis kat planı	117
Şekil 6.1	Chicago'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapılar	123
Şekil 6.2	İstanbul'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapılar	124

ÖNSÖZ

Karma kullanımlı yapılar kavramı ve yüksek yapılar kavramı günümüzde oldukça sık olarak karşımıza çıkmaktadır. Karma kullanım olgusu, kentlerin oluşumlarının ilk dönemlerinden itibaren mevcuttur. Yüksek yapı yapma eğilimi ise, hem bir gerekçe çerçevesinde, hem de en iyi ve en üstün olma tutkusu içersinde günümüzde hala görülmektedir. Özellikle 1970'lerden sonra görülen yüksek yapılarda karma kullanım, hem prestij açısından, hem kullanım açısından, hem de kent merkezlerinin canlanması açısından sıklıkla görülmeye başlanmıştır. Yapılar yükseldikçe bünyelerinde bulundurdıkları fonksiyonlarda da artış görülmüştür.

Bu çalışmada, karma kullanımlı yüksek yapıların hem yurtiçi hem de yurtdışı örnekler bazında irdelenmesi, oluşum süreçleri, bu yapıların bulunduğu kente katkıları, mimari özellikleri ve fonksiyon dağılımları incelenmiştir.

Bu çalışma süresi içersinde, başından itibaren tüm desteğini ve ilgisini esirgemeyen Yıldız Teknik Üniversitesi Tasarım Kuram Yöntemleri Bilimdalı öğretim üyesi ve tez danışmanım Doç. Dr. Tülin Görgülü'ye, her konuda yardımlarını esirgemeyen aileme ve tüm sevdiğlerime teşekkürlerimi sunarım.

ÖZET

Karma kullanımlı yüksek yapıların yapımında, tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye’de özellikle son dönemlerde artış olduğu görülmektedir. Yüksek yapı kavramı ile karma kullanımlı yapı kavramının bir bileşkesi sonucu ortaya karma kullanımlı yüksek yapılar kavramı çıkmaktadır. Bu yapıların oluşum gerekçelerini ve gelişimlerini irdelemek için öncelikle ilk çıkış noktası sayabileceğimiz Chicago şehri ele alınmıştır. Bir sonraki bölümde ise, İstanbul’daki bu tür yapılar incelenmiş, Chicago’dakilerle kıyaslanmıştır.

Buna göre tez aşağıda özetlenen yedi bölümden oluşmaktadır:

Tezin birinci bölümünde, araştırmanın amacı, kapsamı ve yöntemi anlatılmaktadır.

Tezin ikinci bölümünde, karma kullanımlı yapıların tanımı, tarihsel gelişimi, oluşma gerekçeleri, bu bağlamda bu yapıların ilk çıkış noktası sayılan Chicago kentinin tarihsel gelişimi, bu süreç içinde bu yapıların hangi konumda olduğu ve çevresiyle olan etkileşimleri anlatılmaktadır.

Tezin üçüncü bölümünde, karma kullanımlı yapıların çözümlemesi yapılmaktadır. Bu yapılarda bulunan fonksiyon gruplarının incelenmesinden sonra karma kullanımlı yüksek yapılara yurtdışından örnekler verilmektedir.

Tezin dördüncü bölümünde, İstanbul’un tarihsel gelişimi, İstanbul’da yüksek yapıların ortaya çıkış süreçleri ile karma kullanımlı yüksek yapıların kent içinde neden yapılmakta olduğunun irdelemesi yer almaktadır.

Tezin beşinci bölümünde, İstanbul’da bulunan karma kullanımlı yüksek yapıların incelenmesi yapılmakta ve bu yapıların İstanbul içindeki yeri, konumu, bu kente olan etkileri anlatılmaktadır.

Tezin altıncı bölümünde, daha önceki bölümlerde incelemiş olduğumuz yurtiçi ve yurtdışı örnekler bağlamında, karma kullanımlı yapıların karşılaştırılması ve değerlendirilmesi yer alır.

Son bölümde ise, yapılmış olan değerlendirmeler sonucunda çıkan sonuçlar yer almaktadır.

Anahtar Kelimeler: Karma Kullanım, Yüksek Yapılar, İstanbul, ve Chicago

ABSTRACT

At the present time there is an increase of mixed used high-rise building construction in Turkey like the other examples in the rest of the world. Mixed used high-rise building concept emerges as a combination of high-rise and mixed used building concepts. To consider at length the rationale of the formation of these structures and their developments, we have first discussed Chicago City, which is considered the origin point. At the next part, similar type of buildings in Istanbul have been studied and compared with the ones in Chicago.

So this thesis consists of seven part as indicated below:

In the first part of the thesis, the objective, content and the method of the thesis is explained.

In the second part of the thesis, definition, historical development, existence reasons in relation with the historical development of Chicago city, their position within this process and their interaction with the environment are captured.

In the third part of the thesis, the analysis of the mixed used high-rise buildings takes part. A study of the function groups in these buildings are explained and followed by examples outside of Turkey.

In the fourth part of the thesis, historical development of Istanbul city, emerging process of these high-rise buildings in Istanbul and reasons why these buildings are built in the city are interpreted.

In the fifth part of the thesis, mixed used high-rise buildings located in İstanbul are studied and the situation, location and the impact to the city are explained.

In the sixth part of the thesis, taking into account the local and international samples we have already assessed, the comparison of mixed used structures and evaluation will be indicated.

In the last part of the thesis, the the evaluation results of all chapters are summarized.

Keywords: Mixed Used, High-rise Buildings, İstanbul and Chicago

1. GİRİŞ

1.1 Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı, günümüzde teknolojik gelişmelerle birlikte sayıları artmaya başlayan karma kullanımlı yüksek yapıların oluşum süreçlerini, çıkış gerekçelerini, kent içindeki yerleşimlerini ve bulunduğu çevre üzerindeki etkilerini yurtdışı ile yurtiçi örnekler üzerinde irdeleme yaparak incelemektir.

Endüstri devriminin devamında görülen teknolojik gelişmeler ile birlikte, küreselleşme sürecinin sonucunda hızlı bir şehirleşme yaşandığı görülmektedir. Bu sürecin paralelinde, köyden kente doğru önlenemez bir göç oluşmaya başlamış, kentlerde plansız nüfus artışı görülmüş ve bunun sonucu olarak da aynı kentin içinde farklı yaşam anlayışları ve biçimleri ortaya çıkmıştır. Artan nüfus talebine karşılık, mevcut olan kaynaklar yetersiz kalmış ve bunun sonucunda ise, kentin içinde birbirlerinden farklı dünyalar oluşmaya başlamıştır.

Nüfusun plansız bir şekilde büyümesi, şehirdeki inşaat alanlarının azalmasına neden olmuş, kentin belirli çalışma ve yaşama bölgelerine olan talebi arttırmıştır. Eldeki olanakların en etkin şekilde kullanılabilmesi için de, farklı fonksiyonları günümüz şartlarına göre birarada yerine getirebilecek bir organizasyon şeması oluşturma çabaları görülmüştür.

Tezin araştırma amacı, bu paralelde ortaya çıkan karma kullanımlı yüksek yapıların sorgulanması, Chicago kentinde ilk kez ortaya çıkan bu tür yapıların gerekçelerini ve İstanbul'da bulunan örneklerle karşılaştırmalı irdelenmesidir.

1.2 Araştırmanın Kapsamı ve Yöntemi

Karma kullanımlı yapı kavramı ile yüksek yapı kavramının bir birleşimi sonucu ortaya çıkan karma kullanımlı yüksek yapıların tarihsel gelişimi, ortaya çıkış gerekçeleri, fonksiyonel anlamda irdelenmesi ve bu yapılara yurtiçi ile yurtdışı bazında örnekler verilerek sorgulanması bu tezin kapsamını oluşturmaktadır.

Tez, karma kullanımlı yüksek yapılara verilen örnekler anlamında da iki şehire odaklanmıştır. Bunlardan ilki, bu tür yapıların çıkış noktası varsaydığımız Chicago ile esas ağırlıklı olarak

ele aldığımız İstanbul kentidir. İstanbul'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapıların çevreleriyle olan etkileri, mimari oluşumları, bünyelerindeki fonksiyonların dağılım oranları bu tezin kapsamı içinde yer almaktadır.

İstanbul'un tarihsel gelişimi ve bu gelişim içinde karma kullanımlı yüksek yapıların çıkış ve gelişim süreçleri, yine aynı şekilde Chicago şehrinin tarihsel gelişimi ve bu şehirde bulunan karma kullanımlı yüksek yapıların irdelenmesi sonucunda, bulunan verilerin karşılaştırılmaları yapılmış ve sonuca ulaşılmıştır.

2. KARMA KULLANIMLI YAPILAR

2.1 Karma Kullanımlı Yapıların Tanımı

Çok fonksiyona ve farklı kapasitelere sahip, farklı kullanıcılara hizmet veren yapılar, karma kullanımlı yapılar olarak isimlendirilebilir.

Karma kullanımın anlamı, farklı fonksiyon sistemlerinin bir araya gelerek, bir bütün oluşturması olarak yorumlanabilir. Bu yapılar, çeşitli alt sistemlerden oluşur, ve bu alt sistemlerin her birinin kendi içinde işleyişi, ve birbirleri ile ilişkileri söz konusudur. Alt fonksiyon gruplarının birbirleri ile olan ilişkileri, yapının genelinde bir takım zorlukları da oluşturmaktadır. (Derman, 1989)

Kendi içinde işleyiş şeması olan her bir fonksiyonun, bir bütün halinde çözümlenmesinde elbette ki bazı zorluklar olacaktır. Bu nedenle, tek bir yapıda tüm bu alt fonksiyon sistemlerinin çözümlenebilmesi için, iyi bir planlama ve organizasyon kararı gerekmektedir. Bunun sonucunda ise başka bir yapıya benzemeyen apayrı bir sistem ortaya çıkar ve buna kısaca karma kullanımlı yapılar diyebiliriz. (Derman, 1989)

2.2. Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Oluşma Gerekçeleri

Gelişen teknolojiler, ekonomik alanlarda kaydedilen ilerlemeler doğrultusunda hizmet sektörlerinin ve hizmet alanlarının gelişmesine neden olmuştur. Bu artışa rağmen, artan nüfusun yine kentlerde yoğunlaşması sonucu bina yapılacak alanların ve kaynakların belirli seviyede kalması, yüksek yapılarda çözümlenen farklı fonksiyonu barındıran binalara olan ihtiyacı gündeme getirmiştir. (Aytıs, 1996)

Kentlerde nüfusun yoğunlaşması ile artan ofis ve konut talebi, yapılaşmaya yönelik alanlarının azalmasına, yüksek arsa fiyatlarının oluşmasına, ekonomik yapım sistemlerine yönelinmesine, dünyada ve Türkiye’de yüksek katlı ofis ve konut binalarının çözüm olarak kabul edilmesine neden olmuştur. Batıda yapılan araştırmalar da bu tür yapıların, sosyal yaşam açısından olumsuz bir yapı türü olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

Mekan kullanımı ve çevre ilişkileri nedeni ile bu tip yapılar belirli gruplar tarafından tercih edilmektedir. Konut fonksiyonunun da yüksek yapılarda sağlanması için oluşan talep, yüksek

yapılardaki ofislerde çalışanların etkisi ile oluştuğu varsayılabilir. Bu yapılarda çalışanların, kent merkezindeki canlılığa, eğlenceye yakın olma, ama aynı zamanda manzara görme ve trafik gürültüsünden uzak bir ortamda yaşama konusundaki taleplerini, bu tip yüksek binalar karşılamaya başlamış ve şehir merkezinde yüksek katlı konutlar oluşmuştur.

Bunların yanı sıra konut ve büro fonksiyonlarının bir arada olduğu, karma geliştirme projeleri yapılmıştır. Böylece yüksek büro binalarının yer aldığı bölgelerin çalışma saatleri dışında kullanımı sağlanmış, özellikle geceleri 'hayalet şehir' etkisinin önlenmesi gibi yararları görülmüştür.

Gelişen turizm sektörü ve buna paralel olarak artan turist sayısı da, konaklama ihtiyacının artmasını sağlamakta, beş yıldızlı otellere olan ihtiyaç da turizm sektöründe önemli yer tutmaktadır. Bu otellerin bünyelerinde çok sayıda lokanta, lobi, balo salonları, kongre salonları, sağlık, alış-veriş birimleri ..vs gibi farklı fonksiyon grupları yer almaktadır. Otelcilik sektöründe, özellikle şehir merkezinde yapılmış olan yüksek katlı otel binalarında sadece geçici konaklama ve kullanım değil, uzun dönem kullanım için konut alanları da kent halkının kullanımı için tasarlanmaktadır. (Rutes ve Penner, 1985)

2.2.1 Karma Kullanımlı Yapıların Tarihçesi

Şehirlerin tarihsel gelişimine bakıldığı zaman, 'karmaşık kullanım' fikri yeni bir olgu olarak karşımıza çıkmaz. Her ne kadar, son dönemlerde popüler bir terim olarak görülse de, bu terimin kökeninin, insanlık tarihinin gelişiminin temeline kadar dayandığı görülmektedir. (Slessor, 2003)

İlk dönem çok katlı konut yapılarına Roma'da rastlanmaktadır. Geçmişteki Roma şehirlerine bakıldığı zaman, bu şehirlerin oluşumunun belirli bir plan çerçevesinde olmadığını, ve bu şehirlerin gelişiminin, kentin kalbi sayılan merkezinde bulunan dükkanların, toplantı, çalışma ve rekreasyon alanlarının etrafına kurulan binalarda oluştuğunu görmekteyiz. Zamanla şehirler büyümüş, gelişmiş, değerleri artmış ve şehir yaşamındaki farklı fonksiyonların birbirleri ile olan ilişkileri keşfedilmiştir. Ortaçağ dönemine ait Londra Köprüsü, yaşama ve çalışma alanlarını birarada barındıran yapılara en eski örneklerinden biri sayılır. (Slessor, 2003)



Şekil 2.1 Eski Londra köprüsü

Geçmişte, tıpkı Londra Köprüsü gibi köprülere bakıldığı zaman, karma formlu-çok işlevli köprüler olarak bir çok örnekle karşılaşabiliriz. Bu köprüler, farklı şekillerde farklı ağırlıklarda ve farklı fonksiyonlar için yapılaşmış özellikleri sergileyen örneklerdir ve bu örneklerin önemli bir kesimi de çarşılı ve dükkanlı köprüler oluşturmaktadır. Bunun yanında konaklama-ticaret, ikamet ve ikamet-ticaret işlevini sergileyen örnekler de görülmektedir. Üretim, askeri ve stratejik amaçlı olarak değirmenli, kiliseli köprü, hastaneli köprü gibi oluşumlara da Ortaçağ Avrupa'sında rastlanmaktadır. (Slessor, 2003)

12. yüzyıldan 18. yüzyıla kadar ayakta kalan Eski Londra Köprüsü de çok fonksiyonlu köprülerden en ünlüsü sayılmaktadır. 15. yüzyıldan kalma bir planda, dört metre genişliğinde bir bant oluşturan 138 dükkan ve bu dükkanların hemen üzerinde yaşama alanları görülmektedir. 16. yüzyılda ise yapı, bir alışveriş merkezi niteliğini üstlenmiştir ve bu köprü üzerindeki konut ile dükkanların kiralaları ise, gelir niteliğinde köprü komitesine kalmaktadır. (Çevik, 2000)

Bu bağlamda, diğer bir konut-ticaret köprülerinden biri de Almanya'nın Gera kıyısında, eski ticaret yerleşmelerinden biri olan Erfurt' da bulunmaktadır. Köprüden, 1117 yılında ahşap bir köprü olarak söz edilir. Köprü, eski kent dokusu içinde çok özel bir manzara ve nirengi noktası oluşturmaktadır. Altı kemerle nehri geçen köprü, iki tarafında iki-üç katlı evlerin sınırlandığı dar- 125 m uzunluğunda sokağı sergilemektedir. (Çevik, 2000)

Endüstri devrimi devamında, ticari ve ekonomi alanlarında görülen gelişmelerle birlikte, şehir merkezlerinde daha fazla ticari bina inşaa edilmeye başlanmıştır. Bu binalar, kentin yaşam alanlarında yapılmakta, bu sebeple kent merkezinde yer alan konut yapıları, kentin farklı bölgelerine doğru kaymaktaydı. Endüstride görülen değişimle beraber kent merkezindeki arsa talebi sebebiyle, merkezdeki alanların kullanımında karma sisteme geçildiği gözlemlenmekteydi. (Slessor, 2003)



Şekil 2.2 Gera yakınlarındaki Erfurt köprüsü

Endüstri dönemi sonrasında modern şehirciliğin ilk adımları atılmıştı. Homojen dağılımlı şehir merkezlerinin oluşumu ise, 19.yy'nın başlarına kadar uzanmaktadır. Bu dönemde şehir nüfusu artmış, ve bu süreç içinde demiryollarının ve mobilasyonun gelişimi şehir içinde yaşayan insanların, şehrin merkezinden dışına doğru kolaylıkla taşınmasına olanak sağlamıştır. Şehrin merkezi, sadece ticari, kamusal ve kültürel yapılarla yoğunlaşmış ve halk kentten kopmaya başlamıştı. Fredrick Engel, Manchester City için 1840'larda yaptığı yorumda şehrin hemen hemen tamamının gece terk edildiğinden ve kentin gece sadece bekçi ve polislere kaldığından bahsetmiştir. Bu değişimin temel etkeni ise, taşımacılıkta ve iletişimde görülen hızla ilerlemedir. Daha önceleri demiryolu, daha sonraları arabaların kullanımı, insanları çalıştığı, okuduğu, kültürel aktivitelerini geçirdiği mekanlar arasına fiziksel mesafelerin konmasına sebep olmuştur. Bu durum şehir dışındaki yaşamı çağdaş yatakhane ve yurtlara çevirmiş, şehir merkezini ise ölü kentlere döndürmüştür. (Slessor, 2003)

20.yy'da nüfusun artması ile birlikte özel araç kullanımı artmış, şehir dışında bulunan banliyöler gelişmiş ve şehir dışında küçük merkezler oluşmuştur. Banliyölerin gelişmesi ve büyümesi, insanların özel araçlara olan bağımlılığını ortaya çıkarmıştır. Bir süre sonra bu sistemin de sürdürülebilir olmadığı anlaşılmıştır. Örneğin Detroit şehrinde, halkın yaşamlarını banliyölerde geçirmesi ve şehir merkezinin geceleri yaşamaması, petrol tüketimini hızla arttırmıştır. Şehir plancıları ve politikacılar bu eğilim karşısında bazı tedbirler almışlardır. Yeni yapılan projelerde, özellikle yeni konut projelerinin, yine şehrin

içinde olmasına dikkat etmişler, ayrıca ofis ve endüstri yapıları ile beraber çözümlenmesine karar vermişlerdir. Böylelikle hem petrol tüketimi azalacak, hem de geceleri hayalet görünümüne bürünen şehir tekrar canlanacaktı. Son dönemde görülen karma kullanımın temelleri de, bu sebeplere dayanmaktadır. (Slessor, 2003)

2.2.2 Yüksek Yapıların Tarihçesi

Yüksek yapıların tarihçesine geçilmeden önce bir yapının yüksek olabilmesi için kabul edilmiş sınırlar şu şekilde tanımlanabilir : Alman standartlarına göre, en yüksek noktası 22 m.' yi aşan yapılara 'yüksek yapı' denir. Amerika'da ise bu sınır 12 kat olarak kabul edilmiştir. (Mungan, 1988)

Yüksek yapıların tarihçesine göz atıldığı zaman, ilk örnekler olarak karşımıza bazı kuleler çıkmaktadır. Bunların başında Toskana'da, Giminiano kasabasındaki kuleler gelmektedir. Bu kasabanın, yapımları 12.yy'a uzanan, koruma amaçlı kuleleri ile Bolonya'da yükseklikleri 97m'ye varan Asinelli ve Garisenda kuleleri ilk örnekleri oluşturmaktadır. (Eyüce,1995)



Şekil 2.3 Bolonya

Yüksek yapıların oluşum gerekçelerini çok kısaca belli başlıklar altında toparlayabiliriz. Bunlar; güvenlik- gözetleme, göğe yükselme tutkusu, daha az alanda daha çok kişiyi

barındırma olanağı, yeşil alana daha fazla alan bırakmak, prestij yapısı olarak görülmeleri, yüksek arsa değerleri ve manzaraya görme..vs gibi maddeler olarak özetleyebiliriz. Yüksek yapıların oluşum sürecine bakıldığı zaman, önemli bir etken de dini inanışlarıdır. Gökyüzüne ulaşmayı amaçlarcasına şekillenen cami, katedral gibi dinsel yapılarda bir göğe uzanış imajı var olmuştur. Korunma amaçlı şatolar da aynı etkiyi uyandıracak şekilde yapılmışlardır. (Sepkin, 1989) İtalya'da San Gimignano'da, güçlü ailelerin evleri kule biçiminde yükselmiş, savaşı yitirme korkusu ile düşmanlarına karşı kendilerini emniyette hisetmek isteyen insanlar bir üst kata sığınma gereği duymuşlar ve bu evler kat sayıları arttıkça kule evler haline dönüşmüşlerdir. (Bektaş, 1989)

Çevredeki diğer yapıların yükseklikleri ile belirlenen ve üzerinde işlev barındıran, başka deyişle işlevi yüksek olmak olan bu yapılara her dönemde ve her yerleşme biriminde rastlama olanağı vardır. (Eyüce, 1996)



Şekil 2.4 San Gimignano

Yüksek yapıların oluşum süreci Endüstri devrimi devamında teknolojinin ilerlemesi, buna bağlı olarak yapım sürecinde kullanılan malzemelerin yüksek yapı yapma olanağını sağlamasını kapsamaktadır. Özellikle çeliğin üretilip, çerçeve sistemlerinin kullanılması, yüksek yapı çağını başlatır. Yığma duvarlardan, iskelet sistemine geçiş, çok katlı yapılaşmaya olanak sağlamış bir süreçtir. Yangına karşı korumadaki yenilikler, asansörün ve hidroforun icadı, havalandırma sistemlerinin geliştirilmesi, tasarım yöntemlerinin teknolojiyle birlikte gelişmesi, sismik tasarımın ileri seviyelere ulaşması, beton kalitesindeki sürekli yükselişler, ilerleyen teknolojinin bir sonucu olarak gelişme gösterirler. (Aytıs, 1990)



Şekil 2.5 New York silueti

Yüksek yapıların gelişimi dört ana tarih içinde incelenmektedir: (Aytıs, 1990)

- 1885'e Kadar Olan Devre
- 1885-1930 Devresi
- 1930-1960 Devresi
- 1960 Sonrası

18.yy'da dökme demirinin bulunması, daha sonra Endüstri Devrimi ile birlikte önce demir, sonra çelik çerçeve sistemlerinin kullanılmasını sağlamış, bu sistemler sonraları daha da geniş ve yüksek açıklıklarda kullanılmaya başlanmıştır. Çok hafif ve tahta ile kaplanmış ilk iskelet ise 1833 yılında George W. Snow tarafından Chicago'da uygulanmıştır. 1885'de William Le Baron Jenney Chicago'da Home Insurance Building'i yapmış, bu binada tümüyle çelik çerçeve kullanmıştır. (Aytıs, 1990)

1885-1830 yılları arasındaki devre, yüksek yapıların gelişiminde ilk evre kabul edilir ve asansörün de icad edildiği dönemdir. Strüktür olarak çeliğin kullanılması, hidrofor sisteminin icadı ve yangın önlemleri bu döneme rastlamaktadır. 1890 yılında 24m yüksekliğiyle Pulitzer binası ile birlikte yeni bir dönem açılmış ve binaların yüksekliklerindeki artış büyümeye başlamıştır. (Aytıs, 1996)



Şekil 2.6 Home Insurance Building

1931 yılında, 381 m. yüksekliğinde Empire State Building inşa edilir ve uzun yıllar en yüksek yapı olma ünvanını elinde bulundurur. Bu dönemde yüksek yapılar yine Chicago ve New York'da yoğunlaşmaktadır. Serbest büro anlayışının gelişmesiyle, büyük ve kolonsuz mekanlara gereksinim duyulur ve bu gereksinim büyük açıklıkların geçilmesi gereğini ortaya çıkarmaktadır. (Aytıs, 1996)



Şekil 2.7 Empire State Building

2. Dünya Savaşı sırasında ve devamında yaşanan ekonomik kriz, daha ekonomik yapım yöntemlerinin arayışına itmiş, ve yüksek yapıların daha ekonomik olacağı kabul edilmiştir. Hızlı bir şekilde gelişme gösteren şehirleşme, küçük arsaya büyük yerleşim olanağı sağlayan yüksek yapılarla hızla gelişmiştir. Bu dönemde klima ve aydınlatma tekniklerinde önemli aşamalar kaydedilmiştir. 1931-47 yılları arasında New York'da yapılmış olan Rockefeller Center çok büyük boyutlarda 15 yapıdan meydana gelmiştir.

1960 sonrası ekonomik yönden rahatlama olmuş, yüksek yapılarda fonksiyon ve estetik olayı da önem kazanmaya başlamıştır. Teknoloji de gelişmesini sürdürmüş, yeni yapım teknikleri, beton kalitesindeki yükseliş, daha büyük açıklıkların geçilmesine ve prefabrikasyonun gelişmesi ile yüksek yapı teknolojisi bugünlere gelmiştir. Beton kalitesindeki iyileşmeler ve teknoloji betonarme yüksek yapılar için de gelişme çağını başlatmıştır. Buna en güzel örnek Chicago'da yapılan 65 katlı Marina City Kuleleri'dir. Yine Chicago'da 1975 yılında yapılan Water Tower Place binası da 262 m. yüksekliğiyle betonarme binalar arasında önemini hala korumaktadır. (Aytıs, 1996)



Şekil 2.8 Marina City Towers

1960 yılı sonrasında çelik yapılar arasında yine Chicago'da yapılan 343 m. yüksekliğindeki John Hancock Center, 1974 yılında yapılan Sears Tower, New York'da yapılan World Trade Center sayılabilir.

Amerikayı uzun yıllar etkileyen yüksek yapılar, 1960'lı yıllardan sonra Avrupa'da da yapılmaya başlanmış ve ilk örneklerini bu dönemde vermiştir. Avrupa'da, Amerika'da olduğu gibi yükseklik yarışı görülmemiştir. Fakat son dönemlerde yüksek yapı yapma

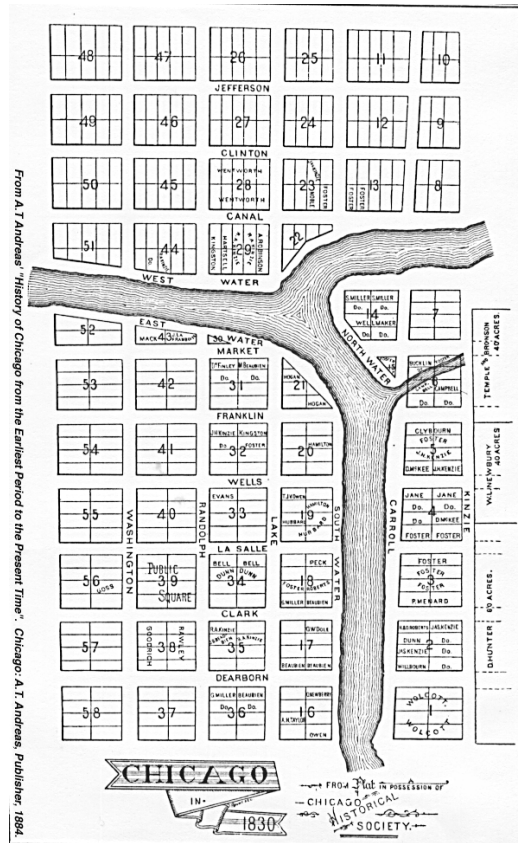
yarışına, Uzak Doğu ülkeleri katılmıştır. Günümüzde halihazırda en yüksek yapı olma ünvanına sahip olan Taipei Binası, Tayvan'da bulunmaktadır.

2.2.3 Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Yoğun Olduğu Kent- Chicago Örneği

Yüksek yapıların gelişimini incelemek istediğimizde, bu gelişimi en kolay izleyebileceğimiz kent olarak Chicago'yu söylemek mümkündür. Kent, başlı başına bu gelişimin ve ilerlemenin bir merkezi ve başlangıç noktası olup, mimari açıdan da açık hava müzesidir. Bu yüzden yüksek yapıların ve yüksek yapılarda karma kullanımın irdelenmesi için öncelikle Chicago şehrindeki oluşumlarına bakabiliriz.

2.2.3.1 Chicago Kentinin Genel Konumu

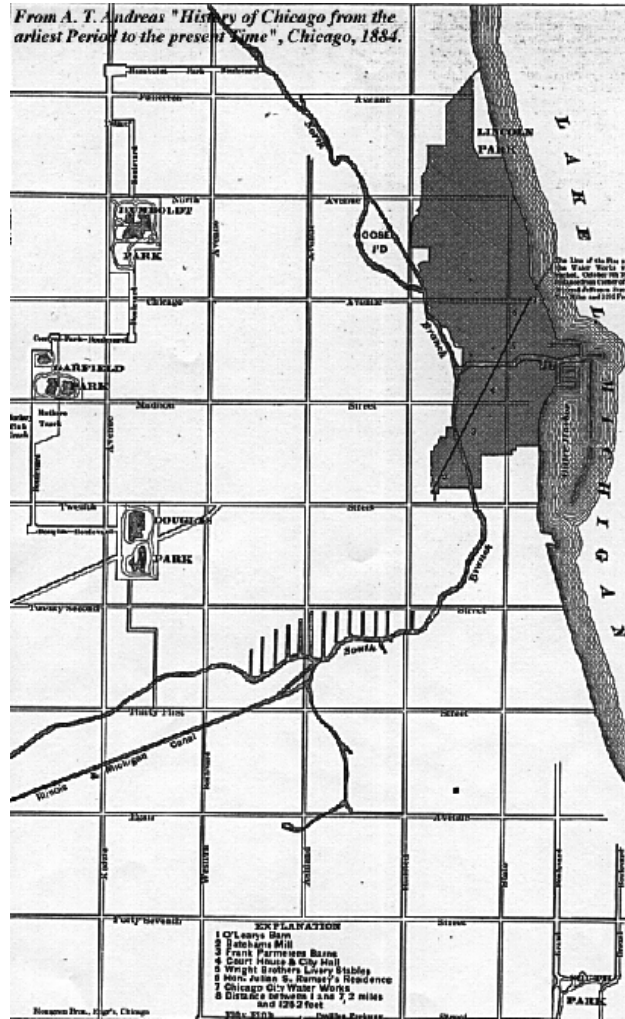
Chicago, ABD'de, Illinois eyaletinin kuzeybatı kesiminde Cook ilinin merkezindeki kenttir ve Michigan Gölü'nün güneybatı ucu yakınlarındadır. 1830'lara kadar bataklık bir ırmak ağzında önemsiz bir ticari yerleşimdi. Bugün ise dünyanın sayılı ticaret ve sanayi bölgelerinden biri, ABD'de en kalabalık üçüncü kenti ve metropolitan alanıdır. (Britannica, 1987)



Şekil 2.9 Chicago 1830 haritası

Chicago, genel olarak düzlük bir alan üstünde kurulmuştur. Deniz düzeyinden 176m yükseklikteki Michigan Gölü kıyısından başlayarak hafifçe yükselir ve metropolitan alanın dış bölümlerinde 210m yüksekliğe ulaşır. Kentin bulunduğu düzlük, buzul çağından sonra oluşan Chicago Gölü'nün kalıntısıdır. Dar bir ırmak olan Chicago Irmağı, Michigan Gölünden karaya doğru 1.6 km içeri girer ve buradan ikiye ayrılarak kenti kuzey, batı ve güney yakalarına ayırır. (Britannica, 1987)

Chicago, 1871'deki büyük yangından sonra yeniden kuruldu ve gökdelenleri, geniş caddeleri, iş merkezleriyle modern bir kent durumuna geldi. Kent merkezi, kıvrılarak birbirinin üzerine çıkan üstyolların ilmeğe benzemesinden ötürü, 'Loop' adıyla anılır. 1950'lerde inşaat sektöründe bir patlama görüldü ve iş merkezleri Loop'dan batıya kaymaya başladı. 1970'lerde ırmağın güney kolunun ötesindeki Yakın Batı yakasına kadar ulaştı. 1960'larda pek çok gökdelen yapıldı. (Britannica, 1987)



Şekil 2.10 Chicago 1880 haritası

Banliyöler önceleri demiryollarının çevresinde gelişti. 20 yy'da kentin kuzeyindeki yörelerde büyük bir gelişme gösterdi ve Kuzey kıyısı en gözde banliyö durumuna geldi. Batıda da Oak Park benzer bir gelişime sahne oldu. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra kent dışında yeni sanayi bölgelerinin kurulması, büyük bölgesel alışveriş merkezlerinin gelişmesi O'Hare Uluslararası Havalanı ve havaalanı çevresinde yapılan oteller, moteller, iş merkezleri, halkın konut için kent dışına yönelmesine yol açtı. (Britannica, 1987)

2.2.3.2 Chicago Kentinin Tarihçesi ve Zaman İçerisinde Gelişimi

Bugün, Chicago'nun yer aldığı bölgeye ilk giden Avrupalılar Louis Jolliet ve Jacques Marquette adlı Fransız kaşiflerdi. Bölge 18. yüzyıl boyunca avcılar, tacirler ve serüvenciler için bir uğrak yer oldu. Chicago'nun gelişmeye başlaması 1825'de, Atlas Okyanusu kıyısındaki eyaletlerle Büyük Göller bölgesini birleştiren Erie Kanalı'nın açılmasıyla oldu. Kent kısa bir süre sonra batıya göç edenlerin uğrak yeri ve bir ticaret merkezi durumuna geldi. Chicago 1956'da ülkenin en büyük demiryolu merkezi, 1869'da da kıtayı boydan boya geçen karayolu sisteminin en önemli kavşağı durumuna geldi.

1871 yılında kent büyük bir yangın felaketine uğradı. Ahşap evlerin bulunduğu güneyden başlayıp rüzgarın da etkisiyle, kuzeydeki Michigan Gölüne kadar ilerleyen yangında 10 km'lik bir alan tümüyle yandı ama su, kanalizasyon ve ulaşım sistemleri de içinde olmak üzere altyapı yangından zarar görmedi ve kent kısa sürede yeniden yapıldı. Kentin kuzeyinde ve batısında Chicago Irmağı, doğusunda ise demiryolu ile çevrili olan bölge yönetsel binalarında bulunduğu bir iş merkezi durumuna geldi. Sonradan bütün dünyada kentlerin görünümünü değiştirecek olan çelik iskeletli ilk gökdelen de bu bölgede yapıldı. Üst gelir gruplarından aileler Michigan Gölü kıyılarında yoğunlaştı. Ağır sanayi kuruluşları ise Chicago Irmağı kıyılarında toplandı. İşçi ailelerinin çoğu ikinci göç dalgasıyla Avrupa'dan gelmeye başladı. 1889'da nüfusu 1,1 milyonu bulan Chicago, Philadelphia'yı geride bırakarak ülkenin ikinci büyük kenti durumuna geldi. Bir yandan yoksul gecekondu semtleri, öte yandan ülkenin sanayi ve ticaret alanında en büyük kuruluşları ve zengin aileleri ile büyük çelişki sergiliyordu. (Britannica, 1987)

Günümüz Chicago'sunun mimari yapısını düzenleyen 1909 tarihli Chicago Planı, Daniel H. Burnham ile Edward H. Bennett'in imzalarını taşır. 20.yüzyılda 1. ve 2. Dünya savaşlarından sonra sanayide görülen büyüme kente göçü hızlandırdıysa da, nüfus artış oranında azalma

görüldü. Bu dönemde kente gelenler daha çok güney bölgesindeki siyahlardı. 1929'daki Büyük Bunalım sırasında konut yapımı da azaldı. 1940'da nüfus ise yaklaşık olarak 3,4 milyon civarındaydı. Göçlerin yavaşlamasında rol oynayan bir başka etken de, özellikle içki yasağı döneminde Chicago'nun Al Capone gibi gansterlerinin barınağı olarak kötü ün kazanmasıydı. Büyük Bunalım zamanında pek çok bankanın iflas etmesi ve suç örgütlerinin ekonomik ve siyasal yaşama egemen olması da bu durumu etkiledi. Ama kentin tersine, banliyölerde nüfus artışı sürüyordu. (Britannica, 1987)



Şekil 2.11 Chicago 1950

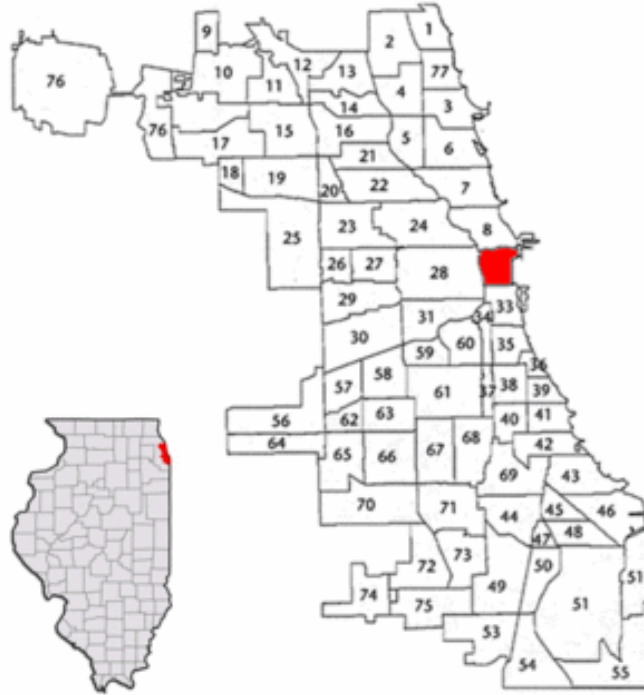
1955 yılı sonrasında yeni inşaat programları başlatıldı ve başta Loop olmak üzere kentin görünümü büyük ölçüde değişti. Bugün pek çok büyük kentte olduğu gibi Chicago'da da eğlence, ticaret gibi etkinlikler kent merkezinden banliyölere doğru kaymaktadır. 1970 sayımı, tarihinde ilk kez kent merkezinde yaşayan nüfusun metropolitan alan nüfusunun yarısından az olduğunu ortaya koymuştur. (Britannica, 1987)

2.2.3.3 Chicago Kent Merkezinin (Loop) İncelenmesi

'Loop' adı, günümüzde Chicago'nun ekonomik ve kültürel merkezine verilen isimdir. Bu bölgeye Loop denmesinin esas ortaya çıkış sebebi ise, bu bölgenin etrafını bir halka şeklinde

dolanan tren hattıdır. Tabii günümüzde kent merkezin sınırları, tren hattının çevrelediği alandan daha fazla geniş bir alanı kapsamaktadır. [1]

Loop, dünyada New York kent şehrinin merkezi sayılan Manhattan'dan sonra gelen en büyük 2. merkez durumundadır. Bu merkezin, kuzey ve batı tarafında Chicago nehri, güneyinde Roosevelt Caddesi, doğusunda ise Michigan Gölü bulunmaktadır. Günümüzde bu sınırların içinde kalan ve bu bölgeye 'Loop' denmesinin sebebi olan tren hattının sınırları ise, kuzeyde Lake Street, doğuda Wabash Street, güneyde Van Buren Street ve batıda Wells Street'dir.[1]



Şekil 2.12 Loop bölgesinin şehir içindeki konumu

Loop bölgesi, yüksek yapılar gelişiminin tarihçesine bakıldığında oldukça önemli bir yer tutar. Dünyanın bir dönem en yüksek yapısı olan 'Sears Tower' da bu bölgede yer almaktadır. 20.yy başlarında yapılmış olan bazı tarihi binalar da, bu yüksek yapıların gelişimini tetikleyen öncü binalar olmuşlardır. [1]

'Loop', Chicago'nun ve hatta Chicago'nun yer aldığı çevrenin ekonomik ve kültürel hayatının kalbini oluşturmaktadır. Geleneksel ve tarihi birçok mağaza yine bu bölgede yer almaktadır. (Marshall Field's Mağazası, Carson Prie Scoot Mağazası vb. gibi). Ayrıca bu bölge Chicago'nun hükümet yapılarının ve kültürel yapılarının da merkezi sayılmaktadır. [1]

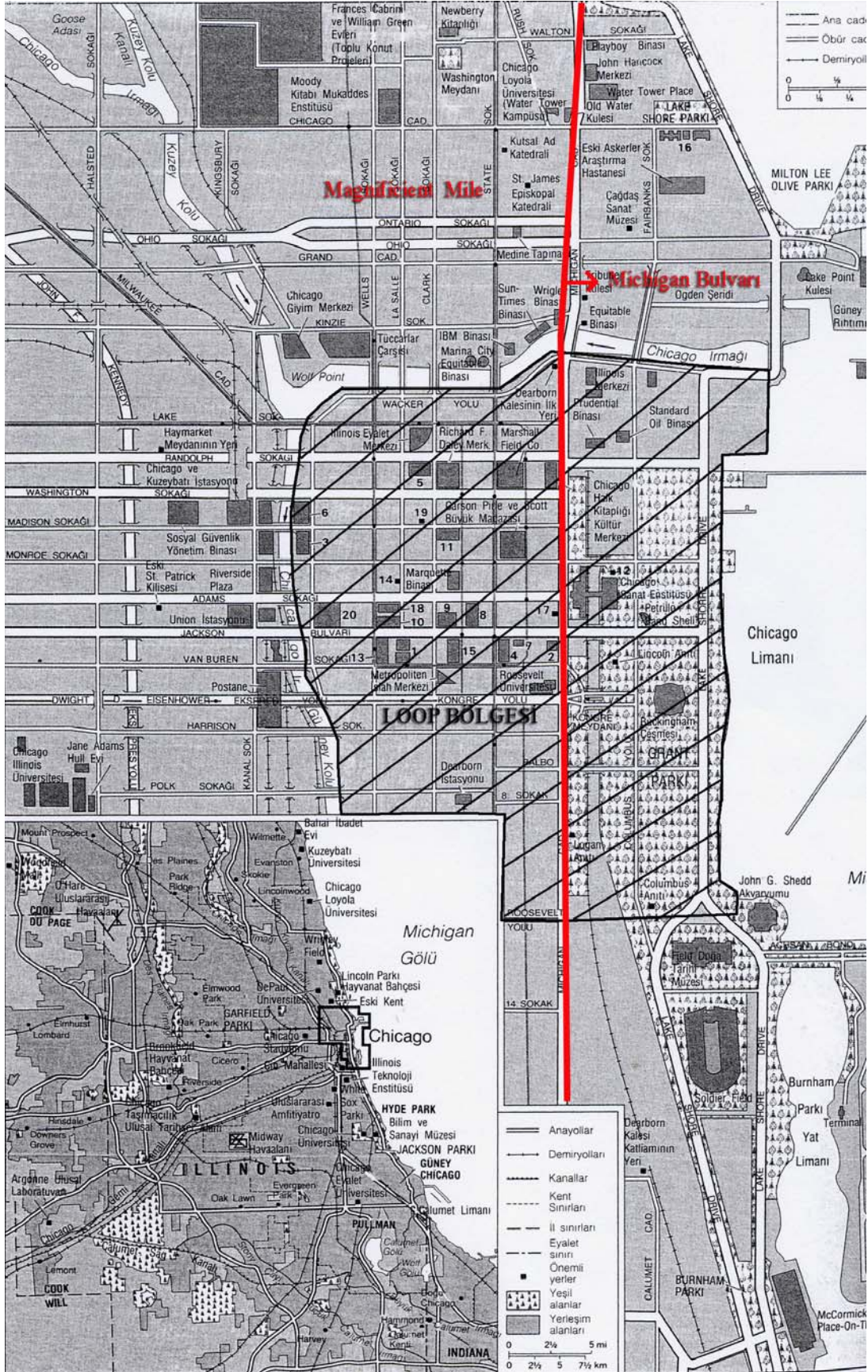
Michigan Bulvarı, Loop Bölgesini kuzeyden güneye doğru dikey bir biçimde keser ve kaliteli mağazaları, restoranları, şehrin medya ve reklam sektörünü barındırır. Magnificent Mile¹, bu bulvarın kuzey bölgesine doğru olan uzantısıdır ve birçok yeni alışveriş merkezi burada yer almaktadır. [2]



Şekil 2.13 Loop bölgesinin genel görünümü

2000 yılında yapılan nüfus sayımında 16.388 kişinin bu bölgede yaşadığı tespit edilmiştir. Açık hava heykel sanatı da, bu bölgenin en önemli özelliklerinden biridir. Pablo Picasso, Joan Miro, Marc Chagal gibi birçok usta sanatçının eserleri burada sergilenmektedir. Ayrıca şehrin en önemli rekreasyon alanı olan Grant Park da yine bu bölgede yer almaktadır. [2]

(1) Magnificent Mile: Michigan Bulvarı'nın kuzey devamında yer alan bölgedir. Chicago nehrinin kuzey tarafıdır. Loop bölgesinin kuzeye devam eden aksıdır.

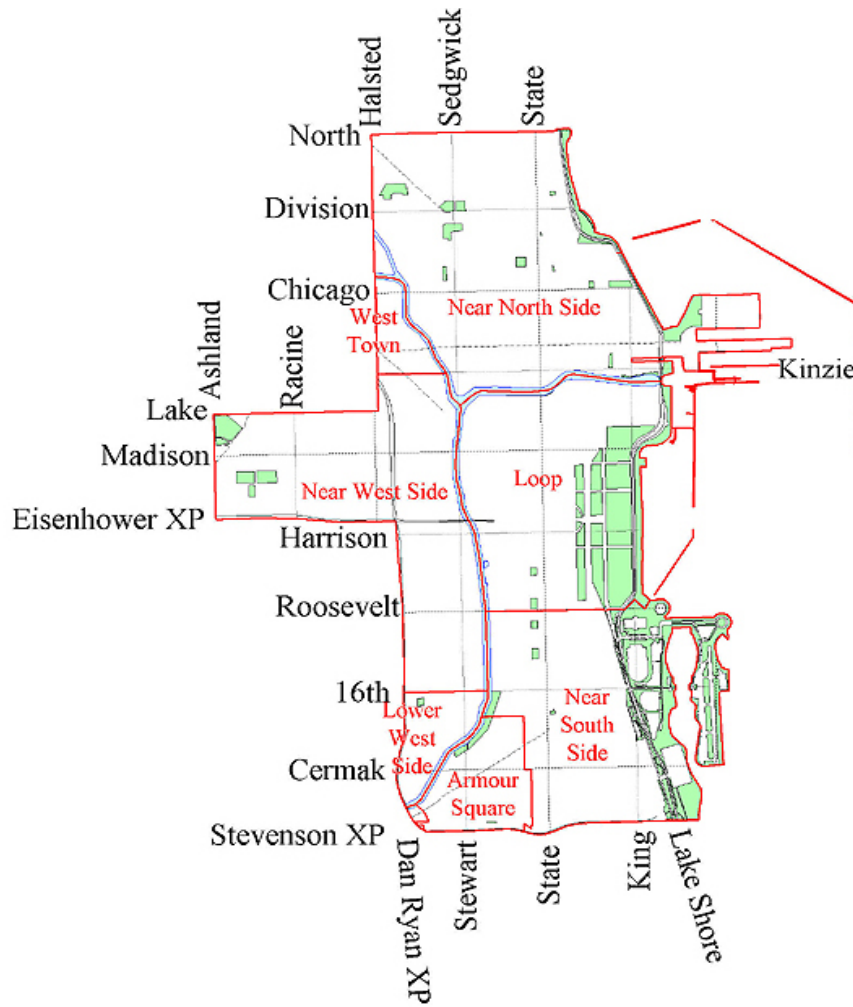


Şekil 2.14 Chicago kent merkezi, Michigan bulvarı ve Magnificent Mile

2.2.3.4 Chicago Kent Merkezinin Tarihsel Gelişimi ve Karma Kullanımlı Yapılar

Jean Baptiste Point Du Sable, 1780 yılında, şu anda Chicago'nun bulunduğu bu bölgede, Chicago nehrinin kuzey kıyısında ilk ticari bölgeyi kurdu. Fort Dear Bonn, 1803-1804 yılları arasında ise bu nehrin karşı kıyısında, bu yapılaşmaya devam etti. Güney bölgesinde yer alan South Water Caddesi 1830'ların başında artık hareketin ve aktivitenin merkezi olmuştu. Bu dönem periyodunda Loop Bölgesi şehrin tüm fonksiyonlarını barındıran bir alandı. [3]

Çoğu Chicago'lunun etnik kökenine bakıldığında, kökenlerin Loop bölgesinin tarihsel çekirdeğinde olduğu görülmektedir. 1850'lerde şehrin kuzey ve batı bölgesi, Alman karakterine sahipken, şehirde birçok farklı etnik grubun yer aldığı görülmektedir. Bu dönemde iş bölgelerinin, trenyolu hattı boyunca ilerlediği görülürken, bu ilerleme yakın bölgelerde konut alanlarının oluşmasına neden olmuştur. [3]



Şekil 2.15 Chicago kent merkezi

1859 savaş yılları zamanında, ilk arabanın kullanılmaya başlanması ile beraber Şehir merkezinde hızlı bir büyüme görölmüŐtü. Savaşın bitimi ile birlikte Potter Palmer¹, bu bölgede otel, alışveriş merkezi ve ticari binalar yaparak, bu bölgedeki ticari gelişimin yöneticisi olmuştur. [3]

Şehirde görölen bu gelişmeler, 1871 yılında meydana gelen büyük Chicago yangınına kadar devam etmiştir. Yangından sonra, ayakta çok az yapı kalabilmiŐ ve bu yangında, ağırlıklı olarak konut alanları yıkılmış olmakla beraber, tarihi birçok kilise ve okul binası da yokolmuŐtur. Bu felaket sonucunda, kentin büyük bir bölümü yok olsa da, Şehrin üretim kapasitesini çok fazla etkilememiŐtir. Doğu bölgelerinden alınan yardımlarla beraber, bu bölge tekrar yapılanmaya başlamıştı. [3]

Tarihi Chicago yangını ile 1.Dünya savaşı yılları arasında geöen dönemde Şehir, büyük bir endüstri gücü haline gelmiş ve bu dönemde sahip olduğu bu güç ile birlikte Şehir hızla gelişmeye başlamıştı. 1897 yılında Şehrin merkezini ring Şeklinde dönerik saran tren hattı yapılmış ve toplu taşıma dönemine geöilmiŐti. Böylelikle bu bölgenin değeri daha da artmış, 4-5 katlı yapılan binaların yükseklikleri zamanla daha da yükselmiŐti. Ayrıca bu dönemde, asansör icad edilmiş, ve yeni yapım teknikleri yüksek yapılarda uygulanmaya başlanmıştı. Bu sebeple, kat yüksekliğindeki sınırların yukarılara doğru öekildiği görölmektedir. İlk gökdelenin Chicago'dan önce, New York'da bir 10 yıl kadar önce, 1870 yılında yapıldığı söylenebilmektedir ama Chicago'nun ticari kent merkezindeki gelişimi New York'a göre çok daha hızlı olmuştur. [3]

1880'li yıllara gelindiğinde, Şehrin kent merkezindeki arsa değerlerinin artması ile beraber, endüstri alanları Şehrin daha ilerisine kaymaya başlamıştı. Böylelikle Chicago, 20.yy başında endüstri alanları planlanarak gelişen kentlerin başında yer almaktadır. [3]

Bu inanılmaz büyüme, Şehrin merkezine hava kirliliğini, gürültüyü ve karmaşıklığı getirmiŐti. Bu dönemde yavaş yavaş halk yaşamak için kent merkezinden, banliyölere doğru yönelmeye başlamıştı. Bu yönelim sonucunda, Şehrin konut alanlarında, zengin ve fakir ayrımı görölmüŐtür. [3]

(1) Potter Palmer; 1826-1902 yılları arasında yaşamıştır. Kent merkezindeki State Street'in gelişmesini sağlamış yatırımcıdır. 1860 yılında bu caddenin $\frac{3}{4}$ 'ünü satın alarak birçok bina yapmıştır.

Birinci Dünya Savaşı yılları sırasında, Loop bölgesinde ve etrafında arsa değerleri yükselmeye devam etmiş, bu artış da konut alanlarının kent dışına ve çevre bölgelere kaymasına sebep olmuştur. Yerleşimin şehrin merkezinden dış bölgelere doğru kayabilmesinde bir önemli etken de ulaşım idi. Kent halkı kendi arabasına sahip olmaya başlamıştı ve bu da kent içi ile şehir dışındaki konut alanları arasındaki ulaşım için olanak sağlamıştı. 1920'li yıllarda karayoluna yapılmış olan yatırımlar da bu yönelimde önemli bir etkendi. [3]

Loop bölgesinde, 1923 yılında çıkarılan yasalarla birlikte, yüksek katlı yapıların arttığı görülmüştür. Bu dönemde, Michigan Caddesi'nin kuzey bölümünde yer alan Chicago nehri üzerinde yapımı tamamlanan köprü ile beraber, ticari bölge kuzeyde nehrin öteki tarafına doğru kaymaya başlamıştır. Günümüzde bu bölgeye Magnificent Mile denir. [4]

1920'lerde gelir düzeyinde görülen artış, konut alanlarının da gelişimine olanak sağlamıştır. Şehrin banliyö bölgelerinin fazlaşmasının yanı sıra, kentin belli alanlarında apartman bölgeleri oluşmaya başlamıştı. Yaşama alanlarının banliyölere doğru kayması, bu bölgelerin de kendi içinde yaşamalarını, kendi alışveriş merkezlerinin, sinemalarının, ve tiyatrolarının oluşmasını sağlamıştır. [3]



Şekil 2.16 Chicago 1930

2. Dünya savaşı devamındaki 10 yıl boyunca, özellikle altyapı sistemine önemli yatırımlar yapılmıştı. Loop bölgesinde savaş sonrası görülen durgun dönemden sonra, 1950'lerin sonuna doğru, tıpkı 1880 ve 1920'lerde görülen canlanma ve hareketlilik görülmeye başlanmıştı. Mimarisini SOM gibi ünlü firmaların yaptığı Sears Towers ve John Hancock Binası gibi yüksek katlı yapılar bu süreç içerisinde yapılan en önemli yapılardır. 1970'lere doğru

Michigan Bulvarı'nın kuzey bölgesinin devamında Water Tower Place gibi karma kullanımlı yüksek yapıların yapıldığı görülmektedir. [3]

Bu dönemde Loop etrafındaki konut alanlarının düşük kalitede olması, konut bölgelerinde büyük çapta yenileme hareketinin başlamasına neden olmuştur. Özellikle Yakın Güney bölgesinde büyük konut alanları yıkılmış, ve bu alanlarda yeni konutlar yapılmıştı. Bu yenilemede amaç, orta gelir düzeyindeki şehir halkını, kent merkezindeki yaşama yakın tutmaya çalışmaktı. [4]

2. Dünya Savaşından sonra şehrin merkezinde görülen nüfus azalmasına karşın, banliyölerde hızlı bir nüfus artışı görülmeye başlanmıştır. 1948 ve 1963 yılları arasında 50.000 aile kent merkezinden, farklı konut alanlarına ve banliyölere taşınmıştı. Ayrıca bu süre içerisinde, endüstriyel alanındaki ilerleme azalmış, bu azalışın aksine şehir çekirdeğindeki iş hacminde hızlı bir gelişim görülmüştür. Finansal alandaki gelişmeler, ekonomik büyümeyi tetiklemiş, böylelikle ofis binalarının yapımında da artış görülmeye başlanmıştır. 1980'lere doğru kent merkezinde yeni yapılan ofis binalarının niteliğinin değişmesi ile birlikte, konut amaçlı kullanım da bu bölgede yaygınlaşmıştır. Şehrin çekirdeği, tekrar yaşama merkezi haline dönüşmeye başlamıştır. Bu çalışmada, hem yatırımcıların hem de yerel yönetimin desteğinin alındığı görülmektedir. Chicago Belediye Başkanı Richard J.Daley, özellikle Loop bölgesi için, canlandırma çalışmalarında bulunmuş, merkezde görülen ticari ve ekonomik ağırlığı, teşvik ettiği yatırımlar ile beraber yaymaya çalışmıştır. [5]



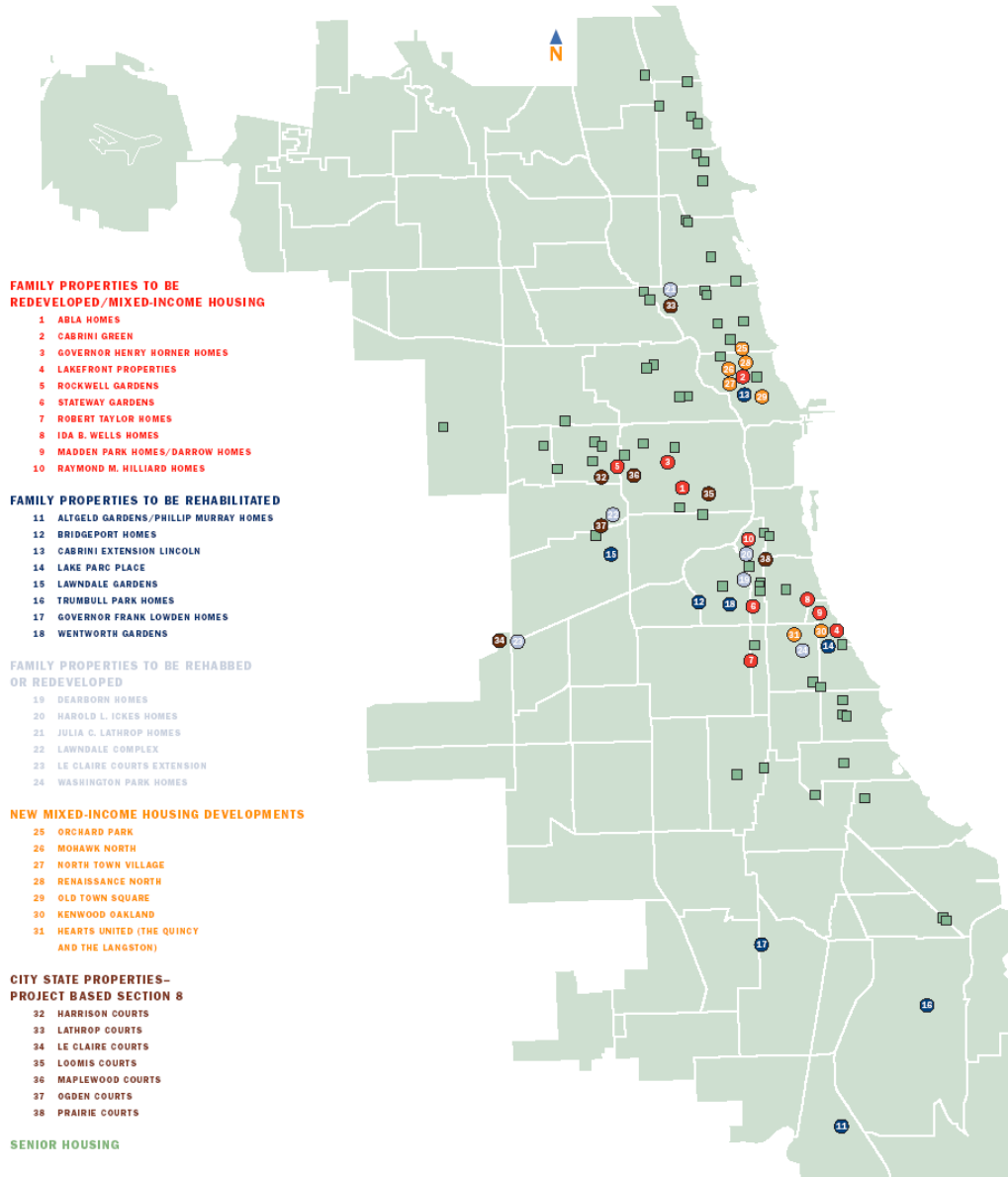
Şekil 2.17 CHA afişi



Şekil 2.18 CHA karşıt afişi

2000’li yıllarda ise, Loop’un güney ve batı bölümündeki konut alanlarında yeniden büyük çaplı yenileme hareketleri görülmeye başlanmıştır. Buna gerekçe olarak da bu bölgelerde artmaya başlayan yoksulluğun, kentin çekirdeğinde suç oranının artmasına sebep gösterilmiştir. [5]

Bu yapılan çalışmalardan en son dönemde dikkati çeken ise, CHA (Chicago Housing Authority) tarafından sürdürülen *Plan for Transformation* yani, yenileme ve rehabilitasyon çalışmasıdır. Projenin amacı kent merkezine yakın olan bölgelerdeki düşük gelir düzeyli konut alanlarının, tekrardan yenilenmesi ve geliştirilmesidir. [5]



Şekil 2.19 CHA projesi

Bu çalışma kapsamında kent çekirdeğine yakın konut alanlarının karma kullanıma dönüştürülmesi desteklenmiştir. CHA¹'nin kuruluş amacı, düşük gelir düzeyinden oluşmuş olan alanların rehabilite edilmesi, gelir seviyesi farklı olan gruplarla kaynaştırılması, kentin tüm bölgelerine dağıtılmasıdır. CHA tarafından hala yürütülmekte olan *Plan for Transformation*² projesinin, aslında gelir düzeyi düşük olan halkın kentten tamamen uzaklaştırıldığını, kent merkezinin ise gelir düzeyi yüksek kesim için kullanılacağını düşünen bir karşıt görüş de vardır. [6]



Şekil 2.20 Günümüzde Chicago silueti

Kent merkezinin turistik amaçlı kullanımını arttırmak ve daha çok gelir elde edebilmek için düşük gelir seviyesinde yaşayan halkın tamamen yaşadıkları yerden koparıldığını düşünen karşıt bir grup, bu amaçla çeşitli çalışmalar yapmaktadır. Bu görüşün ortaya çıkmasının bir sebebi de CHA'nın daha önceki dönemlerde sergilemiş olduğu ırkçı ve ayrımcı tavrıdır. [6] CHA ilk kurulduğu yıllarda pozitif yaklaşımı olan bir kurumken, 1945 yıllardan sonra Chicago siyasetinin zorlayıcı ve ırkçı tutumları neticesinde bu idealist yaklaşımı yıpranmıştır. 1999 yılında başlattığı *Plan for Transformation*² programı neticesinde, daha önceki yıllarda sahip olduğu ırkçı tutumunu değiştirmiş, şehirde izole edilmiş alt gelir gruplarının olduğu bölümleri dağıtmaya çalıştığı gözlenmiştir.

-
- (1) CHA (Chicago Housing Authority): Chicago'da 1937 yılında kurulan bu kuruluşun amacı, düşük gelir düzeyinde yaşayan halkın, konutlarının daha yaşanılır hale gelebilmesi için maddi yardım sağlamaktır. 1945 yıllardan sonra Chicago siyasetinin zorlayıcı tutumları neticesinde bu idealist yaklaşım yıpranmıştır. Bu yıllarda sonra oluşan ırkçı yaklaşımı nedeniyle, alt kentler yeni gettolar oluşturulmak üzere sosyal konutlar haline dönüştürülmüştür. Kent meclisi, sözde sağlıklı ve düzenli bir kent yaklaşımı içinde olduğunu iddia ederek, sosyal konutları şehirden izole edip, şehri ötelemiştir.
 - (2) Plan for Transformation: CHA'nın yürütücülüğünü yaptığı, karma gelir grubu ailelerin oluşturduğu yerleşimlerin hedeflendiği program.

Chicago’da geçmişte tamamlanmış olan ve günümüzde halihazırda uygulanmakta olan bu projelerin amaçlarına bakıldığı zaman, amaçlarının kent halkının yaşama alanları arasındaki farklılıkları azaltmak, gelir düzeyi düşük halkın kent yaşamına daha etkin bir şekilde katılmasını amaçlamak olduğu görülmektedir. Karma kullanımlı yapıların ve karma kullanıma ait alanların, kent yaşamına kattığı hareket ve dinamizm bu noktada önemli rol oynamaktadır. Chicago’daki gelişim projelerinde olduğu gibi amaç kent merkezinin canlanması olunca da, kent merkezinin genel karakteri olan yüksek yapılar, karma kullanımlı projeler olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 2. 21 Chicago Kent Merkezinin Havadan Görünümü

Chicago’daki yapılarda görüldüğü gibi, yapılan sadece birçok fonksiyonu bünyesinde barındıran bir yapı değil, aynı zamanda farklı gruplara hizmeti amaçlanan ve gelir gruplarına göre farklı statüdeki insanların kaynaştırılmasını hedefleyen projelerdir. Bu tür yapıların, çevresine ve kente etkileri bu bağlamda daha önemli bir noktadır. Şehirlerin kent merkezlerinde ve kentin arsa değeri yüksek bölgelerinde görülen karma kullanımlı yapılarda kat adedinin artmaya başladığı görülmektedir. Bu yapıların hem yüksek olması, hem de karma kullanımlı olması, bulunduğu kente ve çevresine olan etkilerinin projelendirme aşamasında düşünülmesini gerektirmektedir.

Karma kullanımlı yüksek bir yapı bulunduğu çevreye ve bulunduğu kente etkilerinde, o kentin silüetini, altyapısını, ulaşımını, ekolojisini, kentin kendi kültürel birikimini ve kimliğini kapsamaktadır.

2.3. Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Bina- Kent İlişkisi

Karma kullanımlı binaların kentle ilişkisi, bu binaların bulunduğu kent ile yeteri kadar bütünleşip, bütünleşmemesiyle ilgilidir. Bu nedenle, karma kullanımlı yüksek bir yapının, inşaa edildiği çevre ve bulunduğu kent ile ilişkisinin incelenmesinde, bazı alt başlıklarına da değinilmesi gerekmektedir. Bu alt başlıklar içinde, bu yapıların kent içindeki konumlarının analizi, yakın çevresinde ve kentin bütününde oluşturduğu trafik ve altyapı yükü, kentte oluşturduğu siluet etkisi ve yapının kendi ekolojik etkileri sayılabilir.

Birden fazla fonksiyonu barındıran bu tip yapılarda, öncelikle kendi alt fonksiyonlarının (konferans, seminer, sergi, alışveriş, sinema, ..vs) bir bütün içinde çalışması sağlanmalıdır. Kendi içinde bir sisteme oturtulabilen bu yapıların daha öncelikli olarak bulunduğu kentin, sosyal ve kültürel hayatı ile bütünleştirilmesi gerekmektedir. Çünkü yapılan sadece yüksek katlı bir yapı değil aynı zamanda hem ofis, hem konut, hem kültürel ve sosyal aktivitelerin olabileceği, hem de geçici konaklamanın sağlanabileceği bir yapı bütünüdür. Bir ofis yapısının bulunduğu çevreden beklentisi ile, bir konut yapısının bulunduğu çevreden beklentisi arasında bazı farklılıklar olmaktadır. Bu farklılığın gerekçesi de bu yapılardaki farklı fonksiyonlardır. Farklı fonksiyonlar farklı ihtiyaçları doğurur. Bu ihtiyaçların ise optimumda çözümlenmesi istenir. Bu yapıların kent içinde inşaa edildiği alanlar ise, yoğunlukla tüm bu ihtiyaçların karşılanabildiği noktalardır. Bu yapıların, yoğunlukla kent merkezi içinde olmasının gerekçesi de kent merkezlerinin tüm bu ihtiyaçları sağlayabilen ortak alanlar olmasıdır. Bu bölgelerde ise arsa fiyatlarının yüksek olması nedeniyle, bu yapılar dikeyde yükseklik göstermişlerdir.

2.3.1 Kent İçindeki Konumları

Yüksek katlı binaların kent dokularının oluşmasında olumlu veya olumsuz çok önemli katkıları olduğu düşünüldüğünde, bu yapıların kent içinde nerelerde yapılacağıın önemi de daha iyi bir şekilde anlaşılmaktadır. Şehrin tarihsel mirası, kendine has dokusu, mevcut alt yapı, ulaşım ağı ve yerleşim düzeni, o şehrin bir parçası haline gelecek bu binaların yer seçimlerinde önemli bir rol oynamaktadır.

Fonksiyonları ne olursa olsun, yüksek katlı binaları psikolojik baskılar ve siluete olumsuz etkiler yapmayacak şekilde kent içinde konumlandırmak gerekmektedir. Bu hedeflerin

tespitinde, yüksek binaların yer alacağı alanların belirlenmesi ve insan için uyumlu mekanlar yaratılması istenmelidir. Bu noktada, yapıların fonksiyonları ve bu fonksiyonların nerelerde yer alması gerektiğinin belirlenmesi önemlidir.

Karma fonksiyonlu yapılar için, yerleşim kararları verilirken, arsanın ulaşılabilirliği ve kent içinde bulunduğu konum en önemli değerdir. Ağırlıklı olarak şehrin, yeni gelişen ve yüksek yapılaşmaya imkan tanıyan bölgelerinde yapılandığı görülmüştür. Şehirlerde yeni gelişen ofis ve ticaret alanlarının, kent içindeki ulaşımında ana arterler üzerinde bulunması, karayolu dışında da metro gibi toplu taşıma sistemleri ile desteklenmesi, bu bölgelerin şehir yaşamında, en etkin alanlardan biri olmasına sebep olmuştur. Bu nedendir ki, şehirlerde ‘prestijli mekanlar’ diye tabir edilen ve arsa değeri oldukça yüksek olan, aynı zamanda şehir yaşamının merkezi sayılan bu bölgelerde, karma fonksiyonlu yüksek yapılar yapılmaya başlanmıştır. (Aytıs, 1996)

2.3.2 Çevresel Etkileri

Fonksiyonları ne olursa olsun yüksek binaların yer seçiminde, çevresel etkilerin belirleyici rolü görülmektedir. Komşu binaların durumu, konumu, şehrin karakteristik özellikleri ekolojik denge gibi unsurlar dikkatle değerlendirilmeli, yerleşim bölgelerinin daha önceden oluşmuş dokuları, o şehrin tarihsel değeri, yeşil alanları, ve şehrin altyapısı gibi çevresel etkileri göz önüne alınarak yer seçimine karar verilmelidir. (Ruchelman, 1988)

Kentsel mekan yaratmada yüksek binalara düşen önemli roller dikkate alındığında, yakın çevresinin, binanın biçiminden, cephe sisteminden, çevresindeki yeşil alanlardan, kamuya açık mekanlarla ilişkisinden ve çevresine yaptığı gölgelenmelerden etkilendiği görülmektedir.

Bazı şehirlerin belirli bölümlerinin bazı şehirlerin ise tümünün yüksek yapı ile uyuşmayacağı bir gerçektir. Kentlerin yer aldığı doğal çevrenin özellikleri ile çağlar boyunca oluşan yapılaşmalar, mimari ve tarihsel özellikler bir bütün halinde kentin kimliğini oluşturmaktadır. Tarih, mimari ve kentleşme kültürlerinin birlikte oluşturdukları dinamizm ve enerji de o kentin imajını ölümsüzleştiren ana karakterini ortaya çıkarmaktadır. İstanbul, Roma , Siena, San Fransisco gibi şehirler, bu özgün kişiliğe sahip kimlik sahibi şehirlerdir. (Aytıs, 1996)

Yerleşimlerin tarihi çekirdeklerinde yüksek binalar mevcut karakteri bozacağından, pek çok şehirde yapımlarına sınırlamalar getirilmiştir. Paris'te, şehrin dışında sonradan oluşturulan La Defense' bölgesinde yüksek yapıların yapımına izin verilmiştir. Londra'da ise, yapılacak binaları denetlemek için bir konsey oluşturulmuştur. London City Council isimli bu konsey, Londra'da yapılacak yüksek yapılar için ilkeler koymakta ve bu ilkelere uyulup uyulmadığını denetlemektedir. (Özdeş, 1992)



Şekil 2.22 Günümüzde Roma

Karma fonksiyonlu yüksek yapılarında da inşaa edilmesi sürecinde, çevredeki yeşil alanların ve ortak kullanıma açılmış kamu arazilerinin zarar görmemesi de önemli ilkelerden biridir. Yüksek binaların zemin katlarında arsaya fazla yayılma sonucu doğal yaşama zarar verebileceği göz önünde tutulmalı, arsanın tümü yapıya ayrılmadan yeşil alan olarak düzenlenmesi sağlanmalıdır. (Öke, 1992)



Şekil 2.23 La Defense bölgesi

La Defense: Paris şehrinin yeni ticaret ve iş merkezidir.

Ünlü Fransız mimar Le Corbusier (1887-1965) 1922 yılında Amerikan gökdelenlerinin etkisiyle, merkezinde 24 tane 60 katlı haç planlı büro binasının ve 10-12 katlı konut bloklarının bulunduğu ve bu merkezin yeşil bir alanla çevrelendiği ‘Üç Milyonluk Çağdaş Kent’ tasarımını yapmıştır. 1925 yılında Paris için yaptığı *Plan Voisin* ise eski yapılan yıkılmasıyla açılacak alanda, gökdelenlerin ve yeşil alanların yer aldığı yoğun bir yapılaşmayı öneren bir çalışmadır. Her iki planlamada da taşıt trafiği kolonlar üstünde yerden yükseltilmiştir. (Aydın, 1997)

Yüksek binaları uygun noktalara konumlandırırken, yakın ve uzak çevresini her yönüyle dikkate almak ve çevre düzenlemelerini de ona göre yapmak gerekmektedir. Mevcut ulaşım ağlarına gerekiyorsa takviye yapılmalı, yoğun yapılaşmanın olduğu özel bölgelerde, önce altyapı ve ulaşım sorunlarının çözülmesi ilk şart olarak görülmelidir.

2.3.2.1 Trafik

Yerleşim bölgelerinin çok hızlı kentleşmesi, belediyenin plan yapma konusunda kentleşme hızının gerisinde kalması ve bu hıza ayak uyduramaması sonucu pek çok kentte önemli altyapı ve ulaşım sorunları yaşanmaktadır. Kişiler üzerinde ciddi fiziksel ve ruhsal rahatsızlıklar meydana getiren ulaşım sorunu, kimi zaman yönetimlerin duyarsızlığı sonucu, kimi zaman araştırma ve planlamalardaki gecikmeler, kimi zaman da mevcut kent dokusuna müdahale edilmemesi nedeniyle çözümsüz kalmakta ve özellikle belirli saatlerde artan aşırı yüklenmeler ulaşım ağında ciddi tıkanmalara sebep olmaktadır. (Erbil, Özaydın ve Ulusay, 1989)

Altyapı ve ulaşım sorunlarının yaşandığı yerleşimlerde, kent merkezinde yüksek yapılaşmaya gidilmesinin , mevcut yoğunluğu artıracığı ve tıkanmaları daha da çözümsüz hale getireceği düşünülerek, bu konularda çözüm getirebilecek projeler üretilmeden yüksek yapılaşma konusu gündeme getirmemek gereği ortaya çıkmaktadır. Bu tür olumsuzluklara meydan vermemek için, yüksek binaların konumlandırılmasında, ana ulaşım aksına yakın olmasına ve birden fazla ulaşım seçeneğinin (metro, tren, otobüs, deniz ulaşımı...vs.) bulunmasına, özellikle o bölgelerde toplu taşıma sisteminin geliştirilmesine dikkat edilmelidir.

Şehir merkezlerindeki yapılaşmalar, merkeze yakın olan yerlerde arsa talebinin artmasına sebep olmakta, ve bu yerleri daha da değerli hale getirmektedir. Çoğunlukla iş merkezi fonksiyonu olan yüksek binaların da bir prestij ve güç simgesi olarak en seçkin bölgelerde yapılandırılması, o bölgelere ağır bir yük ilavesine neden olmaktadır. (Baransü, 1992)

Ön araştırma süreci içinde arsa değerlendirmeleri yapılırken, mevcut ulaşım ağı üzerinde de araştırmalar yapılması, bölgeye getirecek ilave trafik, altyapı yükünün azaltılmasının mümkün olup olmayacağını belirlenmesi büyük önem taşımaktadır.

2.3.2.2 Altyapı

Şehirleşmede önemli faktörlerden biri olan altyapı sorunu, karşımıza teknik altyapı ve sosyal altyapı olarak iki şekilde çıkmaktadır. Altyapı problemleri, bütün yerleşimlerde ve fonksiyonu ne olursa olsun her türlü binada çok büyük önem taşımakta, bu önem yüksek binalarda katlanarak büyümektedir. Altyapı problemlerinin çözümünde, kent topraklarının dengeli kullanımı sağlandığı takdirde, dikey yerleşimlerde, yatay gelişmeye oranla daha ekonomik çözümler üretilebilmektedir. Bu da ancak imar planlarında yer seçimi, yön ve işlev bölgelerindeki yoğunluk faktörlerinin önceden saptanmış olmasıyla mümkün olabilmektedir. (Ergen, 1989)

Yüksek yapılarda gündeme gelen altyapı sorunları, genellikle teknik altyapı başlığı altında işlenmektedir. Teknik altyapı tanımlaması, yol, içme, ve kullanma suyu tesisleri, atıksu şebekesi, yağmur suyu drenaj sistemi, elektrik ve telefon hatları, havagazı ve doğalgaz sistemlerini içermektedir. Kentlerin can damarı olan nitelenen altyapı sistemleri, yaşanabilir bir çevre için vazgeçilmez bir unsurdur. (Aytıs, 1996)

1990'lı yıllarda hayata geçen Paris La Defense bölgesinin alt yapı sistemlerinin yapımı, 1960'lı yıllarda başlatılmış ve 2000'li yıllar hedef alınmıştır. Buradan hareketle yüksek binaların yapımının ileriye yönelik çok kapsamlı altyapı sistemleri sayesinde başarıya ulaştığı bir gerçektir. (Demeyer, 1991)

Altyapı sistemlerinin kapasite belirlenmesinde yapılan yanlış hesaplamalar, ve hatalar büyük olumsuz sonuçlara neden olabilmektedir. Yüksek yapının bünyesinde bulunan farklı

fonksiyonların ayrı çalışan sistemleri, yüksek yapının altyapıya getirdiği yüklerle birleşince, binanın bulunduğu noktadan çevresine çok daha fazla yük oluşturmaktadır. (Samsunlu, 1992)

2.3.2.3 Ekoloji

Dünya genelinde giderek artan nüfus yoğunluğu, kaynak tüketimi ve çevre kirliliğinin gezegenimizin ekolojisini olumsuz yönde etkilediği açıktır. Doğal kaynak akışının önemli düzeyde azalması, insan neslini ve doğada yaşayan diğer canlıların geleceğini tehlikeye sokmaktadır. Doğal kaynakların, gerçekte sanıldığı gibi motorlu araçlar tarafından değil, ağırlıklı olarak yapı sektörü tarafından tüketildiği göz önüne alındığında, sürdürülebilir kalkınmanın ve bu bağlamda sürdürülebilir mimarlığın gelecek nesiller için ne denli önem taşıdığı otaya çıkmaktadır. (Özgen, 2003)

Yapılarda kaynak kullanımının boyutları sözkonusu olduğunda, yüksek binaların ön plana çıktığı açıktır. Gerek yapım, gerekse kullanım sürecinde yüksek binalarda kaynak kullanımı, az ve orta yükseklikteki yapılara oranla artış göstermektedir. Bu artışın yoğunlaştığı alan da, tasarımında ve yapımında teknolojik zorluklar içeren düşey sirkülasyon araçları ve cephe sistemleridir. Günümüzde yüksek binaların çoğu mekanik sistemlerle havalandırılmakta, bu da gerek enerji harcamaları gerekse kullanıcı sağlığı açısından olumsuz sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. (Özgen, 2003)

Hayatımızın %70'inden fazla bir bölümü iç mekanlarda geçmektedir. Bu mekanların, yaşayanların sağlığını, psikolojik ve fizyolojik konforlarını, üretkenliklerini sürdürmeleri mimari tasarımla doğrudan ilişkilidir. İç hava kalitesi (ısı, hava hareketleri, havadaki nem oranı, temiz hava..gibi), aydınlık düzeyi, ve gürültü seviyesi konfor koşulları belirlenirken, konfor koşullarının gerektiği gibi düzenlenmelidir. Enerji krizi ile birlikte, dış ortamdan gelen doğal hava akışının kısıtlanması, benzeri çeşitli enerji tasarruf yöntemleri ve binalarda yapay malzeme kullanımıyla birlikte yüksek katlı binalarda yaşayanlarda görülen belirtiler iç hava kalitesi kavramının gittikçe önem kazanmasını sağlamıştır. [7]

Yapı malzemeleri arasında insan sağlığına ve doğal çevreye zararlı kimyasallar içeren bir çok malzeme bulunmaktadır. İç ortamlarda malzeme seçiminde, bu malzemelerin kimyasal

analizleri yapılarak, insan sağlığına zarar verebilecek olan malzemelerin kullanılmamasına dikkat edilmelidir.

Yüksek yapılarda, havalandırma ve mekanik sistemlerin doğru ve uygun seçilmemesi durumunda da, insan sağlığına zarar verebilecek durumların oluşması söz konusudur. Mekanik sistem, gerekli havalandırma düzeyini sağlayabilmeli, malzeme ve sistem seçiminde zehirli gaz yayan malzemelerin kullanılması engellenmelidir. Halka açık alanlarda (asansör, hol, wc'ler..) ayrı havalandırma yapılmalıdır. Bu sistemlerde bakteri üremesine karşı önlem alınmalı, hava filtreleri, nem düzenleyiciler belirli standartlarda olmalıdır. (Morhayim, 2005)

Çok katlı yapılarda, doğal ortamdan uzaklaşıldığı için peyzajın önemi artmaktadır. Bitkiler, iç ortamlarda oluşan farklı kimyasalların zararlı etkilerini azaltmaktadır. Bitkilerin kullanımı arttırılmalı, peyzaj çeşitli şekillerde yüksek yapıların tasarımında yer almalıdır. (Morhayim, 2005)

Yüksek katlı binalarda etkin enerji kullanımı için, binaların biçimlenişı ve çevresiyle ilişkisi, mekanik ve elektrik tesisat sistemleri, enerji yönetim sistemleri, ve düşey sirkülasyon sistemlerinin gerektiği şekilde tasarlanması gerekmektedir.

2.3.2.4 Siluet

Toplumların doğa ile ilişkilerinin, fiziksel çevrenin oluşmasında tarih boyunca önemli rolleri olmuş ve olmaya devam etmektedir. Karakteristik tarihi özellik taşıyan ve belli kültürel kişiliğe bürünmüş şehirlerde, mevcut değerlerin zarar görmemesi için tarihsel çizgilerin, mevcut kütlelerin, doğal verilerinin algılanma ilkeleri ışığı altında değerlendirilerek yeni yapılaşmaların, bu ilkelerle uyum sağlamasına dikkat edilmelidir. (Karaman, 1989) Şehirlerin siluetleri tarih boyunca değişiklik göstermiştir. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli nokta, geleceğe yönelik yeni düzenlemeler yapılırken, mevcut değerlerin yitirilmemesine ve yokedilmemesine dikkat etmektir.

Binaların insan ölçeğine göre yapılmasının yanında, pek çok doğal verilerle de uyum sağlayabilmesi, kentsel tasarım için büyük önem kazanmaktadır. Manzaraya yönelmek için yüksek binaların yan yana dizilerek, geri planda kalan normal yükseklikteki binaları ve diğer verileri kapatması, kentsel tasarım ilkelerine göre doğru bir yaklaşım sayılmamaktadır.



Şekil 2.24 İstanbul'un eski ve yeni yapıları

Anıtsal yapılara, kentsel öğelere ve dolayısıyla karakteristik tarihi bir silüete sahip olan şehirlerde, yüksek yapıların yakın çevresinde oluşacak yapılaşmalar için çok yönlü silüet araştırmalarının yapılması gerekmektedir. Tarihi eserlere yakın yerlerde yapılacaksa, bu değerlere zarar verip vermeyeceği, kentsel merkezden nasıl görünüp görünmediği üzerinde durulmalıdır. Ayrıca, yapılacak yapının, komşularının gelişmesinde engel teşkil edecek bir biçimde konumlanmasına izin verilmemektedir. (Karaman, 1989)



Şekil 2.25 İstanbul'un gece oluşan silüeti

Şehir silüetinde yükselmek, ayırt edici olmaktır. En yüksek olanlar diğerlerini gölgede bırakmaktadır. Böyle bir yarış kent için zarar verici hale gelebilir. Bu binaları, kentsel fonksiyonların dağılımında önemli roller üstlenen bir planlama ve tasarım aracı olarak görmekte yarar vardır.

3. KARMA KULLANIMLI YAPILARIN ÇÖZÜMLENMESİ ve ÖRNEKLER

3.1 Karma Kullanımlı Yüksek Yapılarda Bulunan Fonksiyonlar

Karma kullanımlı yapıların örneklerine geçmeden önce, bu yapıların genel anlamda içinde bulunan temel birimleri kısaca şu şekilde sıralayabiliriz:

- Konut
- Büro
- Alışveriş Merkezi

Yukarıda bulunan temel fonksiyon birimlerinin dışında, kompleksin yeri ve konumu itibari ile daha farklı fonksiyonlar da ilave edilebilir. Bunlar ;

- Kültür Merkezi
- Otel
- Sağlık Merkezi
- Müze
- İbadethane

diye sıralanabilir. Yukarıdaki listede görülen birimler, karma kullanımlı yapıları oluşturabilen temel fonksiyon birimlerinden bazıları sayılabilir. Yeni yapılan bu tip karma kullanımlı yapılarda, bu fonksiyonlara ihtiyaç doğrultusunda yeni birimler de eklenebilmektedir. Çalışmanın bu aşamasında, bu temel birimler ve kompleks içindeki ağırlıklı oluşlarına göre değerlendirmesi yer alacaktır.

3.1.1 Konut ve Barınma Fonksiyonu

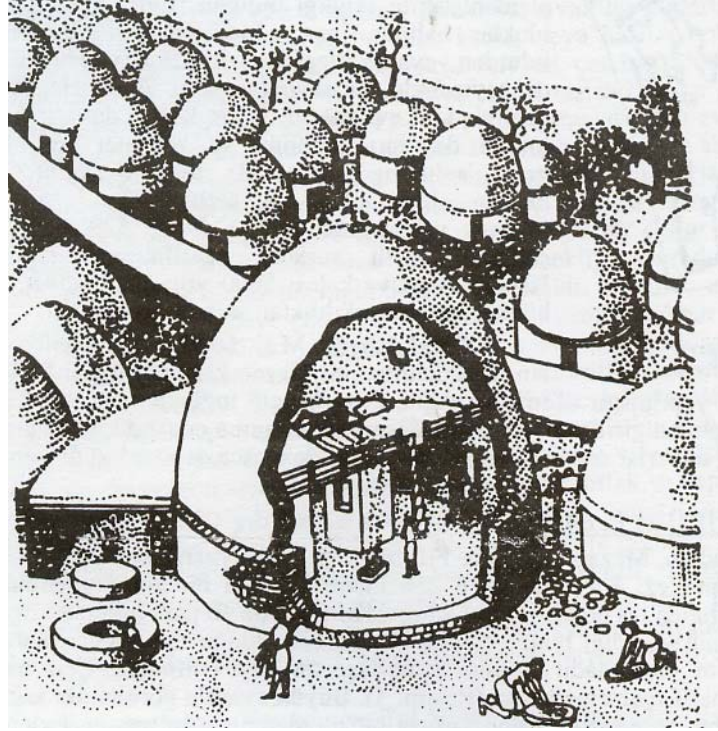
Konut, insanların gereksinmesini karşılayan, onları dış tesirlerden (etmenlerden) koruyan ve güvenlik içine yaşamlarını sürdürmesini sağlayan ilk ve en önemli yapı türüdür. Konutta insanın düzenleme ve yaratma isteği, yaşamının büyük bir bölümünü bu ortamda geçirdiği için, diğer yapı türlerine göre daha da belirgindir. Bu nedenle konut, ilk çağlardan bu yana, toplumun gelişim süreci içinde hızla değişerek mağaradan bugün ki konutlarımıza kadar çevre koşullarına bağlı olarak evrim geçirmiştir.(Erurun,1980)

Konut, insana yaşamı için gerekli olan fiziksel çevrenin olumlu etkilerini sağladığı gibi, insanın yaşamı için gerekli olan ortamın oluşmasını sağlar. İnsanı zararlı ve olumsuz

etkilerden koruyan konut, güneş ışığından, manzaradan, temiz havadan yararlanacağımız ortamı oluşturur. Beslenme ve dinlenmenin bir aracı oluşu gibi, soğuk ,yağış, toz ve gürültü gibi genellikle insanın fizyolojik ve psikolojik yönden sağlığına zararlı koşullardan koruma gibi önemli bir işlevi de taşımaktadır. (Arcan ve Evcı, 1999)

İlk insan korunma amacıyla barındığı mağaranın girişlerine taşlar yığarak, ısınma amacıyla yaktığı ateşinin dumanının çıkması için, duvar ya da tavana delik açarak, eşyalarını koymak için duvarlarda oyuklar kazarak, duvarları resimlerle bezeyerek, mekan düzenleme yolu ile mimariyi başlatmış olmaktadır. (Mutlu, 1973)

Çok eski çağlardan bu yana, insanoğlu yaşamını sürdürebilmek ve doğanın tüm olumsuz etkilerinden korunabilmek için, içinde rahatça yaşayabilecekleri konut veya barınakları yapmışlardır. Mağara, çadır, kulübe, ev, apartman vb. gibi isimler altındaki çeşitli mekanlar insanların yaşadıkları çağın teknik, kültürel, ve toplumsal özelliklerini yansıtmışlardır. (Uran, 1977)

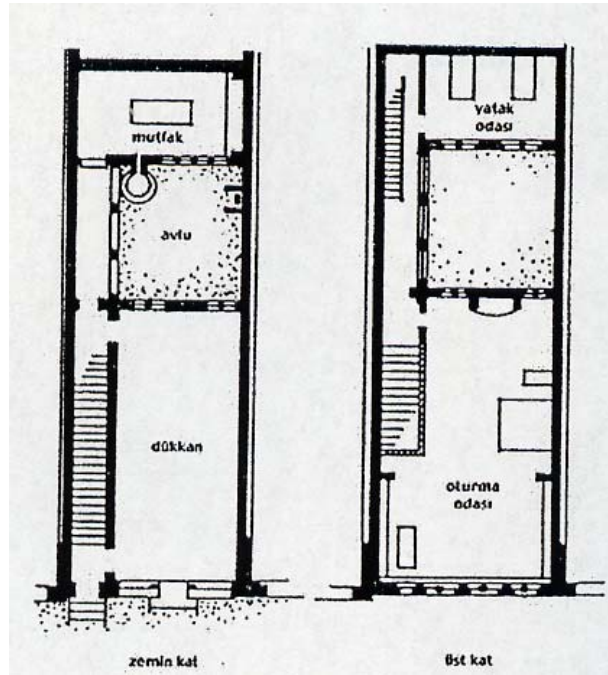


Şekil 3.1 Neolitik çağ dönemine ait bir ev

İlk insanın konutu, tarih öncesi çağlarda birlikte yaşadıkları, barındıkları ve en ilkel biçimde gereksinimlerine cevap verebilen mağara ve benzeri doğal barınaklardı fakat daha sonraları bu barınakların yerini vahşi hayvanlardan korunmak amacıyla ağaç üzerinde yapılmış yarı

insan yapısı kulübeler almıştı. Bunlardan sonra da yiyecek ve su gereksinmelerini kolayca elde edilmek için, her aile tek mekanlı kulübeler oluşturmuştu. Daha sonraki dönemlerde göçebe toplumlarda görülen tek mekanlı barınaklar olan çadırlar, tek mekanlı çok amaçlı kullanım anlayışının göçebe bir toplum için en kullanışlı iç düzeni sağlamıştır. (Arcan ve Evcı, 1999)

İnsanoğlu avcılığı bırakarak tarıma bağlı bir yaşam sürdürmesi sonucu, ilk konut tipleri gelişmeye başlamış, mekan içinde eylem alanları ayırılmaya başlayarak, mekanlar değişik işlevler yüklenmiştir. (Dökmecibaşı, 1978)



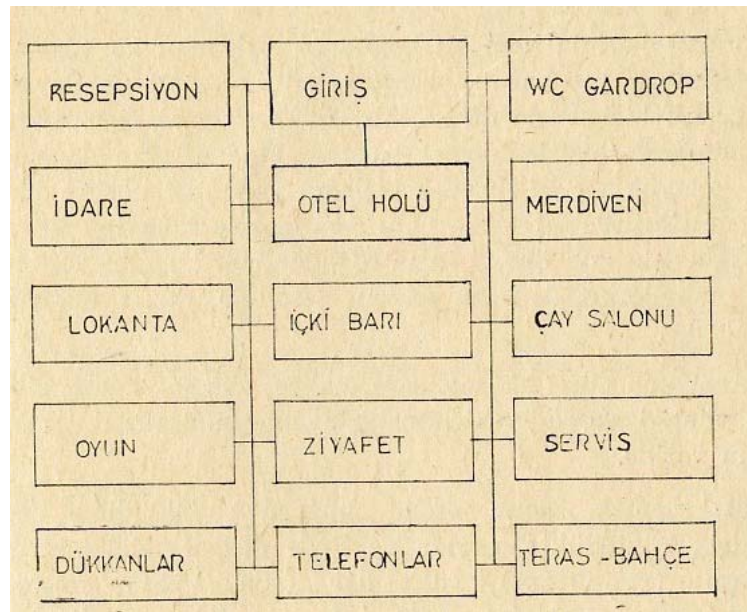
Şekil 3.2 12.yy Fransa'da ev ve işin bir arada olduğu tüccar evi

Bugünkü konut biçimlerinin oluşmasına, toplumun teknik ve kültürel gelişmesine paralel olarak geçirdiği değişimler sebep olmuştur. Bu evrim içindeki değişim, bugün de devam etmekte ve ilerde de devam ederek insanın artan ve değişen gereksinmelerine cevap verebilen ve belki de bugünkü biçiminden çok farklı olan bir konut anlayış ve biçimine dönüşecektir. (Arcan ve Evcı, 1999)

Barınma fonksiyonun bünyesinde yer alan konutların dışında oteller de bu değişimin bir parçası olarak incelenebilmektedir. İnsanların çok eskiden beri çeşitli nedenlerle seyahat ettikleri bilinmektedir. Gerekçeleri ne olursa olsun, bazen şehirlerarası, bazen ülkeler arası oluşan bu seyahatler, bir takım ticaret hareketlerinin de oluşmasına neden olmaktadır. Seyahat edenlerin ihtiyaçlarını karşılamak ve bundan ticari kazanç sağlamak isteyenler de

olmuştur. Yolculuk yapanların ihtiyaçlarının kolaylıkla sağlanabilmesi, bu sayıyı arttırmış; bu artan hareket aynı yönde etki yaparak, bu konuda ticari faaliyet gösterenlerin iş hacmini arttırmıştır. Böylece seyahat hareketleri ile, bu hareketten yararlanan bir takım faaliyetler, birbirlerini aynı yönde etkiler olmuşturlar. (Uran, 1977)

Yolculuk yapanların bir şehire geldikleri zaman kalabilecekleri yerler olan oteller de, kazancını bu hareketlerden sağlayan bir çeşit ticari iş yerleridir. Oteller, seyahat hacminin artması ile gelişmiş, büyümüş ve artmıştır. Otellerin gelişmesi de, aynı yönde etki yaparak yolculuk hacminin daha da artmasına ön ayak olmuştur. (Uran, 1977)



Şekil 3.3 Otel holü basit fonksiyon şeması

Oteller gördükleri hizmetler yönünden farklılıklar gösterebilirler de, bunların hepsinde görülen ortak özellik, otele gelen misafirlerin dinlenme, yeme-içme ve eğlenme ihtiyaçlarının sağlanmasıdır. Otellerin gördüğü bu hizmetler, bir kısım otel yapılarında basit fakat yeteri bir konfor içerisinde, bazı otel yapılarında daha büyük bir konfor içerisinde, diğerlerinde ise lüks sayılabilecek özellikte sağlanabilmektedir. (Uran, 1977)

Konaklama fonksiyonu, karma kullanımlı yapıları oluşturan en önemli fonksiyon alanlarından biridir. Özellikle kent merkezlerine yakın bölgelerde bulunan yüksek yapıların bünyesinde geçici veya daimi konut alanları bulunmaktadır. Bazı yüksek katlı yapılarda alışveriş ve konut alanları birarada yer alırken, bazılarında ise konut, alışveriş ve büro birarada olduğu görülmektedir.

3.1.2 Büro ve Çalışma Fonksiyonu

Ticari, idari, teknik ve benzeri konularda, içinde çalışma yapılan birimlere büro denmekte, ve ayrıca bu birimleri bünyesinde bulunduran yapılara da büro denmektedir. Büro sözcüğü, sözlük anlamıyla, yazı masası, daire, yazıhane, çalışma odası, iş yeri, ofis, bir kurumun yazı işlerine bakan yer olarak da tanımlanabilmektedir. Büro, masa kaplamasında kullanılan bir malzemenin adı iken, zamanla çalışma masasına verilen ad olarak kullanılmış ve daha sonraki dönemlerde çalışma masasının bulunduğu mekana da büro denmeye başlanmıştır. (Uran, 1977)

İlk büro yapısı olarak 1560'da Floransa'da Giorgio Vasari tarafından tasarlanan Uffizzi Binası kabul edilse de, çağdaş büro yapılarına ancak 19.yüzyılın ikinci yarısındaki gelişmelerin sonucunda rastlanır. 19.yüzyıla kadar yapılan işler küçük çaplı ve aynı aile bireyleri tarafından yürütülebilecek tarzda olduğundan, bürolar önceleri konutların zemin katlarında daha sonraları konutlardan ayrı ama aynı mahallede evlere yakın atölyeler şeklinde gelişmiştir. (Uluengin, 2003)



Şekil 3.4 Floransa'da bulunan Uffizzi binası

İletişim alanındaki gelişmeler sonucunda, yeni gereksinimler var olan ortamın değişmesini zorunlu kılmış, bürolar 19.yüzyılda evlerden bağımsız olarak farklı semt ve kentlerde yapılmaya başlamıştır. Bu devirde organizasyonlarda geleneksel büro tipi gelişmiştir. 19.yüzyıl sonlarında ve 20.yüzyılın ilk yarısında büro çalışanlarının çoğunluğunun tek bir iş yapmak yerine yönetimin her aşamasında çalışan memurlardan oluştuğu görülür. İş

sektörünün büyümesi ve bunun sonucunda iş potansiyelinin artmasıyla büro mekanında her iş farklı ve belirgin görevlere ayrılmış ve 20.yüzyıl başında endüstriyel üretimdeki gelişmeye paralel olarak iş bölümü gelişmiştir. Büro mekanlarında hiyerarşik sıra düzeninde yerleştirilmiş masaların oluşturduğu bu şema, 1904 yılında Frank Lloyd Wright'ın tasarladığı Buffola'daki Larkin binasının orta mekanında yüceltilmiş ve bu düzen 20.yüzyıl başlarından 1960'lı yıllara kadar pek çok büronun planlanmasında örnek alınan bir model olmuştur. 1960'lı yıllara gelindiğinde büro düzeni alçak bölme duvarlarıyla bütünleşen açık büro kavramıyla tamamen değişmiştir. (Uluengin, 2003)



Şekil 3.5 Larkin Building

Büro yapıları tek bir müessese veya şirkete ait olabileceği gibi, çeşitli şirket veya firmalar tarafından kat, kat veya oda, oda kiralanmış da olabilir. Genellikle büro yapıları şehir merkezinde, ticaret ve iş bölgelerinde yapılır. Ticaret bölgelerinde zemin katlar alış-veriş için veya müşteri ile çeşitli iş konularında temas konusunda çok yararlı olmaktadır. Bu yüzden de, büro yapıları genellikle zemin katlarında dükkanları veya daha büyük mağazaları barındırırlar. (Uran, 1977)

İş bölgesinin özelliğine ve ihtiyacına göre, bazı hallerde büro yapılarının zemin ve bodrum katları, lokanta, sinema, lokal ve benzeri gene ticari özellikteki kuruluşlara da ayrılabilir. (Uran, 1977)

3.1.3 Alışveriş Merkezi ve Sosyal Fonksiyonlar

Alışveriş, insanların birtakım ihtiyaçlarını karşılamak üzere birbirleriyle karşılıklı olarak ilişkilere girmeleriyle ortaya çıkmış sosyal bir eylemdir. Zamanla değişen koşullara bağlı olarak ihtiyaçların da değişip farklılaşması, alışveriş kavramının boyutlarının değişmesine neden olmuştur. İnsanoğlunun belirli bir değer ölçüsünü bulması ve uygarlığın giderek ilerlemesi, kişisel ihtiyaçların artmasına, bu da mal çeşidinin ve alışveriş yoğunluğunun artmasına neden olmuştur. (Sayılı, 1992)

Ticaret, şehrin kuruluşundan günümüze kadar, şehirlerde var olan bir fonksiyondur. Şehrin ilk kurulduğu yıllarda, mal değişimi halinde başlayan bu eylem, Ortaçağ' da şehrin sahip olduğu politik, kültürel ve dini ağırlığına denk bir öneme sahipti. Avrupa şehirleri için, 10.yy dan itibaren ticaret, şehri simgeleyen bir eylem olmuştur. Ondan dolayıdır ki, o yılların en önemli şehirleri ticaret yolları boyunca dizilmişlerdir. (Göçer, 1984)

Şehirler, ortaçağda pazar meydanı etrafında gelişmiş, pazar meydanı da ticaretin yoğunlaştığı bir merkeze kavuşmuştur. Zamanla pazar meydanının dolması, gelişmeye olanak vermemesi üzerine, ticaret eylemi şehrin her noktasına yayılmış ve belirli malları satan dükkanlardan oluşan sokaklar ortaya çıkmaya başlamıştır. Giderek ticaret yapan kişiler, politik bir organizasyon olan kuruluşları getirmeye başlamışlardır. (Göçer, 1984)

19.yy'da, ekonomik ve teknik devrim sonucu, şehre gelen göçler ticaretin de yeniden yönlenmesine yol açmıştır. Şehirlerin sınırları o yıllara kadar olan sınırları aşmış, bu gelişme de yeni mekanlar yaratmaya başlamıştır. Bunun sonucunda pek çok tür ve sayıda ticari eşyanın satıldığı büyük mağazalar ortaya çıkmaya başlamıştır. (Göçer, 1984)

Böylelikle, modern tüketim kültürünün ana hatlarının, 19 yüzyılın ikinci yarısında biçimlendiğini görmekteyiz. Üretimdeki gelişmeler, şehirlerdeki gelirin yükselmesi, ulaşımın kolaylaşması, seri üretim pazarlarının gelişmesini sağlamıştır. Kısa bir süre sonra da alışveriş kültürü ve tüketim hızla değişmiştir. Bu değişimde rol oynayan büyük mağazalar, perakende ticarete büyük bir devrim olarak gösterilmiştir. (Dökmeci, 1995)

19.yüzyıla kadar, perakende ticaret iki aşamada oluşuyordu:

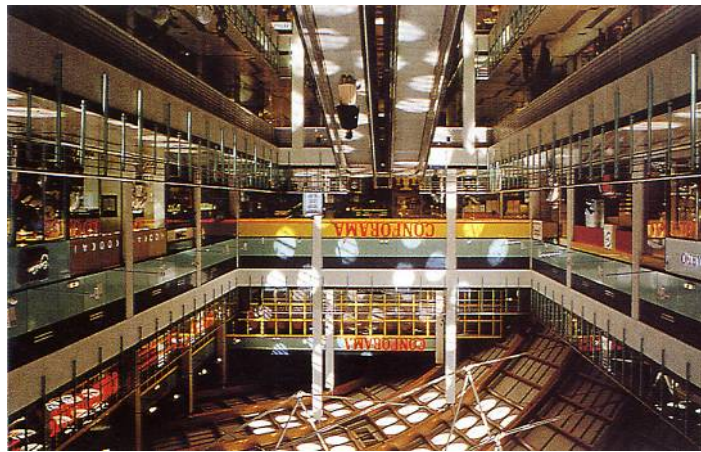
1. Günlük gereksinmeye yanıt veren yerel pazarlar ve mahalle dükkanları
2. İpek, mobilya ve porselen gibi lüks malların satıldığı butiklerdi

19.yüzyılın ikinci yarısında bu geleneksel alışveriş kültürü ve tüketim hızla değişmiştir. Mahalle dükkanları ve sokak satıcıları yerlerini, mağaza zincirlerine ve büyük çapta perakende ticaret yapan ticaret firmalarına bırakmaktadır. (Dökmeci, 1995)



Şekil 3.6 19.yy boyunca alışveriş mekanı

Bu dönemde ortaya çıkmaya başlayan bu mağazalara örnek, 1852’de Paris’de Bon Marche, 1865’de Galeri La Fayette, 1880’de yine Paris’de Auprintemps örnek verilebilmektedir. 1879’da Almanya’da Kaufhof , 1881’de Karstadt gibi büyük satış mağazaları görülmeye başlanmıştır. (Göçer, 1984)



Şekil 3.7 Paris’teki Bercy alışveriş merkezi

Ticaret ve alışveriş eylemi, sadece mekanda örgütlenmekle kalmamış, aynı zamanda mimarlık ve şehircilikte de bazı teknik gelişmelerin öncüsü olarak bilinmektedir. Örneğin, su

ile işleyen ilk asansör 1865’de Amerika’da bulunan ‘Strawpridge and Clothier’ mağazasında, elektrikle işleyeni ise 1876’da yine Amerika’da bulunan ‘ Macys’ de kullanılmıştır. Yine bir başka teknik gelişme ise, yürüyen merdivenlerdir. İlk yangın söndürme cihazları da yine ilk defa Amerika’daki büyük mağazalarda kullanılmıştır. (Göçer, 1984)



Şekil 3.8 İstanbul Akmerkez alışveriş merkezi

Şehirler büyüdükçe, şehir merkezlerinin önemli ticari yollar boyunca geliştiği görülmektedir. Büyük mağazaların ortaya çıkması ile ticaret ve alışveriş tüm şehre yayılmıştır. Günümüzde ise, ticaret- mekan ve fonksiyon ilişkileri, şehir dokusunda yeni gelişmelere sebep olmuştur. (Göçer, 1984)

Tüketim toplumunun bir parçası olan alışveriş merkezleri, sadece alış-veriş eyleminin yapıldığı bir mekandan öte, bazı fonksiyonlarla desteklenip, sosyal hayatın ayrılmaz bir parçası olmuştur. Ağırlıklı olarak kent merkezlerinde gördüğümüz karma kullanımlı yüksek yapıların ayrılmaz bir parçasıdır. Sadece alışveriş fonksiyonu değil, kültürel aktivitelerin tamamını kaplayan çarşı tanımlamasını bünyesinde barındırır.

3.1.3.1 Sinema ve Eğlence Fonksiyonu

Alışveriş merkezlerinin, artık birer hoş vakit geçirme merkezleri olduğu düşünüldüğünde, bu yatırımların içinde sinema fonksiyonunun olmaması düşünülemez duruma gelmiştir. Toplum içinde, toplumun eğlence hayatı ile ilgili olarak, sinemanın önemli bir yeri olduğu bilinen bir husustur. Sinema yapıları da, sinemanın icadından sonra ortaya çıkmış ve sinema tekniğine bağlı olarak, sürekli değişmiş, ve günümüze kadar özellikle teknolojideki ilerlemlerle beraber farklı konfor koşullarına göre tasarlanabilir olmuştur. (Uran, 1977)

Sinema, icadının ilk dönemlerinde, mevcut tiyatro yapılarından yararlanılmış, özel sinema salonları yapılmamıştır. Tiyatro tekniğine uygun olarak inşaa edilen tiyatro yapılarının, sinema tekniğine uymadığının görülmesi ile, sinema yapıları tamamen sinema tekniğine göre inşaa edilmek zorunda kalmıştır. Böylece sinema yapıları, sinemanın ilerleyen tekniğine uyarak, kendine özgü yapı tipleri olarak gelişmiş ve gelişmektedir. (Uran, 1977)

Sinema yapıları, genellikle şehir eğlence bölgelerinde inşaa edildiklerinden, değeri yüksek olan arsalarda yapılmaktadır. Günümüzde ise sinema yapıları, şehir kent yaşamının ayrılmaz bir parçası olarak varlığını sürdürmekte ve yeni yapılan bu tip karma fonksiyonlu yapılarda eğlence fonksiyonunu oluşturan ana parçalarından biri haline gelmektedir.

3.1.3.2 Müze ve Sergileme Fonksiyonu

Müze kelimesi kökü olarak, Latince Museum, Yunanca Museion kelimelerinden gelir. Helenistik dönemde İskenderiye’de sanat eseri sergileyen yerlerle, kütüphanelerin bir araya geldiği kültür binalarına Museion denmiştir. Rönesans döneminde bu kelimenin kullanıldığı en erken örneği, 1543’ de Como’da Paolo Giovio’de inşaa edilen binada görmekteyiz. 19.yy’da ise sanat, kültür, bilim ya da teknik koleksiyonlarının korunduğu ve sergilendiği yapıya da bu ad verilmiştir. (Bakırküre, 1992)

İlk defa değerli eşyaların toplanması fikri Yunanistan’da doğmuştur. Delfii, Efes, Olimpia gibi Yunan tapınaklarında bu tip eşyalar, adaksal bir amaçla toplanıyorlardı. Roma’da da sanat koleksiyonları, yine tapınaklarda ve sivil yapılarda toplanmıştır. Bunlar arasında da Forum’daki Concordia Tapınağı, Campo Marzio’daki Apollon Tapınağı gelebilir. (Bakırküre, 1992)

Hristiyanlığın kuvvetlenmesi ile antik çağdaki tapınakların yerini ilk kez kiliseler almıştır. Kiliseler 13.yy'a kadar ki tek kamu müzesi biçimidir. Kiliselerin hızla artması ve buralardaki eserlerin bir övünç kaynağı olarak görülmesi, sanat eseri üretimini teşvik ediyordu. Humanizm ile birlikte, sanat koleksiyonlarının estetik değerinden evvel, tarihsel ve öğretici değeri üzerinde durulmaya başlanmıştır. (Bakırküre, 1992)

Fransa'da ise Rönesans dönemi ile birlikte, önceleri sanatsal değer taşıyan eşyaların sonra da ilgi çekici doğal nesnelere, bilimsel ve tarihsel eşyaların koleksiyonları yapılmaya başlanmıştır. 16.yy'da kurulan ilk müzeler, formlarını kurulmuş bulunan binalardan alıyorlardı. Bunlar ince uzun, dikdörtgen formlu, iki tarafında kolon dizileri ve nişler bulunan odalardan oluşuyordu. Bu odalara formlarından dolayı galeri denmekteydi. Fakat galeriler o kadar popüler oldular ki, bu ad en sonunda sanat sergilerinin düzenlendiği binalarla özdeş hale geldi. (Bakırküre, 1992)

18.yy'ın ikinci yarısında antik kazı çalışmaları hız kazanmış ve eski uygarlıklara ait yüzbinlerce parça, koleksiyonlarda toplanmıştı. Fransa'da halkın gezebileceği müzeler kurma fikrini ilk ortaya atan La Font de Saint Yenne adında bir yazardır. Böylelikle burjuva sınıfının kültür araçlarını yönetmek için de hakkını araması ile akademiler ve araştırma enstitüsü kurulmaya başlanmıştır. 30 Ağustos 1792'de Fransız Ulusal Kongresi sonrasında, müzelerin toplumun malı olduğu kabul edilmiş, Louvre'un büyük galerisinde bulunan krallık koleksiyonları, 27 Temmuz 1793'de halka açılmış ve bu Avrupa'nın ilk ulusal müzesi olmuştur. Bu dönemden sonra kamuya ait müzeler oluşmaya başlamıştır. 1823'de Londra'da British Museum, 1824'de yine Londra'da National Gallery kurulmuştur. (Bakırküre, 1992)



Şekil 3.9 Fransa'daki Louvre müzesi

Sanayide görülen gelişmeler sonucunda eski gelenekler, yok olmaya başlamıştır. Bunun üzerine 1870'lerden itibaren, halk yaşamı ve zenaatle ilgili eşyala toplanarak, folklorik müzeler kurulmaya başlanmıştır. Avrupa'da müzenin işlevi pasif bir nitelik kazanırken, Amerika'da daha eğitici ve öğretici bir niteliğe sahip olmuştur. Osmanlılarda ise 20. yüzyılda müzecilik çalışmaları başlamıştır. (Bakırküre, 1992)

20.yy'da, tüm ülkelerde açılan müze sayısında, büyük bir artış olmuştur. Günümüzde ise, müze ve sergi alanları sosyal ve kültürel yaşamı tamamlayan en önemli unsurlardan ve aktivetelerden biridir. Kentin kültürel yaşamının bu önemli parçası, özellikle yeni yapılan karma gelişim projelerinde de yer almaktadır. Müze yapıları apayrı bir kompleks olsa bile, daha küçük ölçekte olan sergi alanlarının, karma kullanımlı projelerde ve yüksek katlı yapılarda yer aldığını görebilmekteyiz.

3.2 Karma Kullanımlı Yüksek Yapılardaki Çözümleme Sorunları

Kentsel anlamda şehir yaşamına kattığı olumlu ve olumsuz yanların dışında, komplekslerin kendi içlerinde de bu karma kullanımdan ötürü zorluklar oluşmaktadır. Örneğin tek bir komplekste farklı strüktür, mekanik, tesisat ve elektrik sistemlerinden dolayı, farklı çözümlerin kombinasyonun düşünülmesi gerekmektedir. Her ne kadar farklı çözümlerin kombinasyonu olsa da, tek bir çözüm ve fonksiyon için harcanan değerden çok daha fazla olacağı kesindir. Farklı bir nokta da, örneğin kompleks içinde bulunan konut ve ofis yapılarının giriş ve çıkış bölümlerinin ayrı olması gerekliliğidir. Bunun gerekçesi ise farklı birimleri kullanan farklı insan gruplarının olması ve bunun ortaya çıkardığı güvenlik problemidir. Örneğin aynı kompleks içinde bulunan ofis ve alışveriş merkezi giriş çıkışlarının da çok iyi planlanması gerekmektedir çünkü alışveriş merkezini kullanan halktır ve alışveriş merkezinin iyi çalışabilmesi için dışa dönük olarak tasarlanması gerekmektedir. Ofis yapısı ise güvenliği arttırılmış ve belirli bir kesime hitap eden dışa kapalı mekanlardır. Bu yüzden her iki fonksiyonu barındıran alanlardaki giriş ve çıkışların doğru çözülmesi beklenir. (Thompson, 2002)

Karma kullanımlı yapılar içinde doğru planlanmış ve yerleştirilmiş merdiven sistemi ile tek defada sirkülasyonun çözümlenebilmesi sözkonusudur ama genellikle bu tip yapılarda giriş, çıkış, asansör ve merdiven sistemleri ayrı çözümlenir ve bu da maaliyeti arttıran bir faktördür.

Sistemantik olarak daha basit olan binaların strüktüel çözümlmelerine bakıldığı zaman, kolon sistemlerinin oluşturulmasının daha basit olduğu görülmektedir fakat farklı fonksiyonların yer aldığı bu tip yapılarda, değişik fonksiyona hitap eden birçok mekan yer almaktadır. Farklı olan her mekanın ise değişik boyutları olacaktır ve bu da tasarım aşamasında farklı fonksiyonların çakışmasına sebep olacaktır. Örneğin konut alanlarında taşıyıcı sistem, ara paneller veya bölücü duvarlarla gizlenebilmesi istenebilirken, ofis ve ticari alanlarda büyük mekansal açıklıklara ihtiyaç duyulmaktadır. Kullanım açısından bakıldığında her bir fonksiyonun en yüksek kazançla en iyi sonucu alması için, tasarım ve planlama aşamasında herbirinin optimum bir değerde kombinasyonun oluşturulması gerekmektedir. (Thompson, 2002)

3.3 Karma Kullanımlı Yüksek Yapılardan Örnekler

Bu bölümde dünyada günümüzde halihazırda kullanılmakta olan karma kullanımlı yüksek yapılara, ve hala inşaat aşamasında bulunan örneklere yer verilecektir. İlk bölümde ise, karma kullanımlı yüksek yapıların ilk örneklerinin çıkış noktası sayılan ve sayıca en fazla görüldüğü şehir olan Chicago şehrindeki örnekler yer almaktadır.

3.3.1 Halihazırda Kullanılmakta Olan Karma Kullanımlı Yüksek Yapılara Chicago Kentinden Örnekler

Karma kullanımlı yüksek yapıların kronolojik gelişimine bakıldığı zaman ilk örneklerini Chicago şehrinde görmekteyiz. Bunun sebebi de, Chicago'nun tarihsel gelişimi içinde yer almasıdır.

3.3.1.1 Auditorium Building

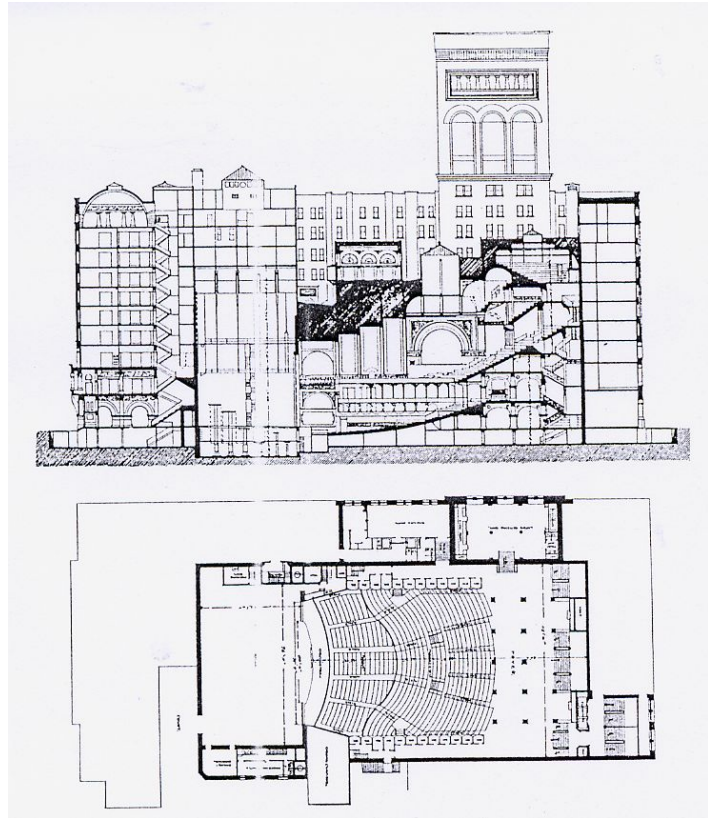
Auditorium Building, 1886-1889 tarihleri arasında Amerika'nın Chicago kentinde, mimar Louis Henri Sullivan¹ tarafından yapılmış olan karma kullanımlı yapılara ilk örnek sayılabilmektedir. Yapı, bünyesinde 4000 kişilik dönemin en iyi akustiğini sağlayan opera, otel ve de ofis bloğunu barındırır. Auditorium Binası, yapıldığı dönemde Chicago'nun en yüksek yapısıydı. (Frei, 1992)

Louis Henri Sullivan: (1856) Chicago Okulu'nun yenilikçi kanadından olan mimar. Özellikle Chicago yangınından sonra şehrin yeniden yapılandırılması sırasında birçok eser bırakmıştır. Yüksek yapıların öncüsü sayılan Wrainright Building, Auditoruim Building, Schiller Building gibi bir çok eserde Louis Henri Sullivan'ın imzası görülmektedir.



Şekil 3.10 Auditorium Building

Chicago o dönemde büyük bir yangın atlatmıştı. Bu yüzden, şehir yeniden yapılanmakta ve gelişimi için büyük yatırımlar yapılmaktaydı. İlk gökdelenlerin ve yüksek yapıların Chicago'da görülmesinin sebeplerinden biri de budur. Louis Henri Sullivan ise, bu yapıda bir çok fonksiyonu birarada kullanmıştır. Böylelikle mimar, Chicago'nun kültürel çeşitliliğini bu yapıda yansıtmıştır. [8]



Şekil 3.11 Auditorium Building kesit ve planı

Yapının orijinal girişi 17 katlı olan ve Rönesans kulelerini çağrıştıran kulenin altındandır. Bu yapı, hem Sullivan'ın kariyerinde bir dönüm noktasını oluşturur hem de, modern mimarinin ilk adımlarının atıldığı öncü yapılardan birini oluşturmaktadır. Günümüzde ise bina, halen Chicago Roosevelt Üniversitesi bünyesinde faaliyetine devam etmektedir. [8]

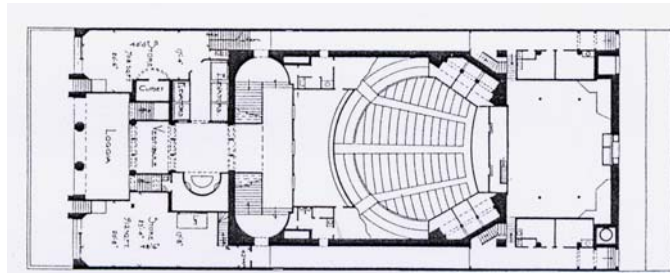
3.3.1.2 Schiller Building

Schiller Building, 1890-1892 tarihleri arasında Amerika'nın Chicago kentinde, Louis Henri Sullivan tarafından yapılmış olan diğer karma kullanımlı yüksek yapılardan biridir. Yapı, 1961 yılında yıkılmıştır. (Frei, 1992)



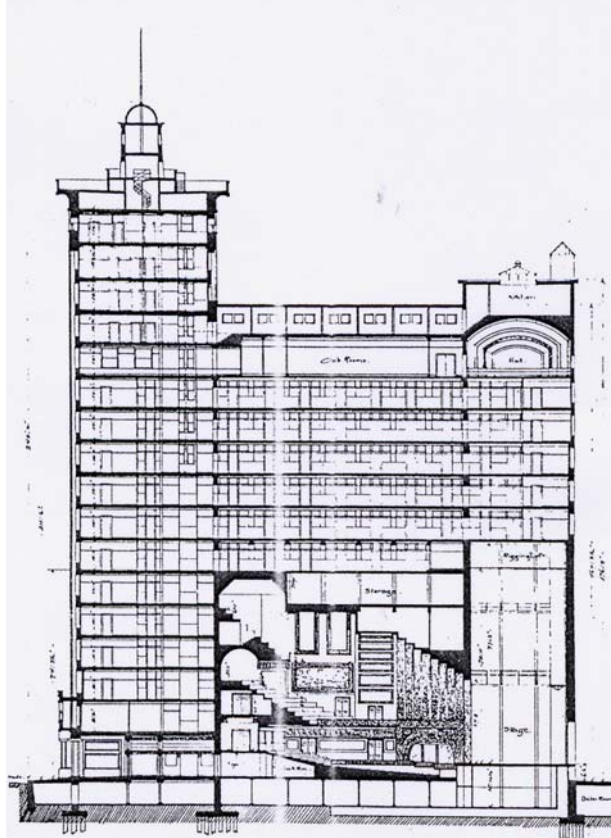
Şekil 3.12 Schiller Building

Schiller Building, Sullivan'ın yapmış olduğu yapılar içinde, en yüksek olanıdır. Binanın bünyesinde 1270 kişi kapasiteli bir tiyatro ile birlikte 342 odadan oluşan ofis bölümü yer almaktadır. [8]



Şekil 3.13 Schiller Building planı

Yapı, çeşitli yükseklikteki bloklardan oluşmaktadır. Böylelikle, yapının yapıldığı bölgedeki bitişik nizam yerleşim göz önünde bulundurulduğunda, ofis alanlarının arka bölümlerinin de ışık alması sağlanmıştır. Şekil 3.13'de görünen yapının zemin kat planıdır. Bu plana göre tiyatro salonu, yapının tam orta noktasında yer alır. Binanın ön bölümü ise ofis alanlarına ayrılmıştır. Ayrıca Şekil 3.14'de görülen kesitte, tiyatro salonunun üst kısımlarının ofis alanı olarak kullanıldığı görülmektedir. (Frei, 1992)



Şekil 3.14 Schiller Building kesiti

3.3.1.3 Chicago Temple Building

Chicago Temple Building, içinde bulundurduğu fonksiyon grupları nedeniyle farklı bir niteliğe sahiptir. 1922-1923 tarihleri arasında Amerika'nın Chicago kentinde yapılmış olan bu yapının mimarisi, Holabird and Roche firmasına aittir. Yapının yüksekliği 169 m, toplam kat adedi ise 29' dur. [9]

Yapının bünyesinde bulunan fonksiyon birimleri; ofis ve kilisedir. İlk 21 katı ofis amaçlı kullanılırken, yapının en üst 2 katı ile en alt katı ibadet amaçlı kullanılmaktadır. Binanın çatı kısmında görülen ve kilisenin simgesi olan sivri kule, daha sonraki dönemlerde ilave

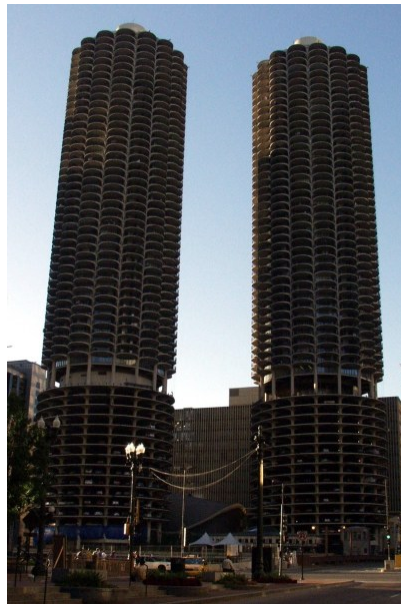
edilmiştir. Bina tamamlandığı zamanda Chicago'nun en yüksek, dünyanın ise 2. büyük yapısıydı. Günümüzde ise hala en yüksek kilise ünvanını korumaktadır. [9]



Şekil 3.15 Chicago Temple Building

3.3.1.4 Marina City

Kompleks Amerika'nın Chicago kentinde 1959-1964 yılları arasında yapılmış olup, Bernard Goldberg tarafından tasarlanmıştır. Yüksekliği 179 m'dir. [10]



Şekil 3.16 Marina City

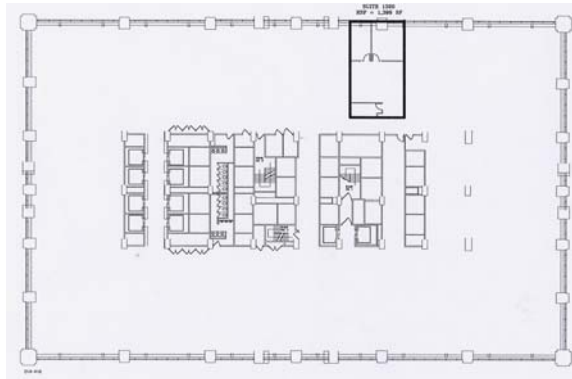
Yapının 16 katı ofis, 41 katı da konut olarak kullanılmaktadır. Yapı, Chicago'nun merkezinde yer alan marinateda inşaa edilmiştir. İkiz kulelerden birinde yer alan konut bölümü, yapının 20. katından itibaren başlar. Yaklaşık olarak 60 katlı olan yapının 2/3'ünde, toplam 450 adet konut yer alır. Binanın diğer fonksiyonları; 16 katlı ofis alanı, 1750 kişi kapasiteli tiyatro, 700 kişi kapasiteli oditoryum, mağazalar, restoranlar, spor salonları, ve rekreasyon alanlarıdır.[10]



Şekil 3.17 Marina City

3.3.1.5 John Hancock Center

John Hancock Center, Skidmore, Owings & Merrill (SOM), firmasından Fazlur Kahn ve Bruce Graham tarafından yapılmış olup, 1969 yılında tamamlanmış olan karma kullanımlı yüksek yapıdır. Günümüzde ise, halihazırda dünyada yapılmış olan karma kullanımlı en yüksek yapı sayılmaktadır. Yapıldığı dönemde ise, Chicago'nun en yüksek yapısıydı. Binanın toplam kat adedi 100'dür, bunun ise 49 katı konut, 29 katı da ofis olarak kullanılmaktadır. [11]



Şekil 3.18 John Hancock Center 13. kat planı

Yapının bünyesinde bulunan fonksiyonlar; konut, ofis, alışveriş merkezi, sosyal alanlar (restoranlar, sağlık ve spor merkezi, yüzme havuzları..), otopark ve gözlemevidir. Projenin 827.481 sf ofis alanları, 144.462 sf alışveriş ve çarşı bölümleri, 16,947 sf ise 94. katta yer alan gözlemevi, 33.527 sf en üst katlarda yer alan televizyon ve radyo birimlerine aittir. [11]



Şekil 3.19 John Hancock Center

Binanın toplam yüksekliği 344 m olup, bunun 1.-5. katları arası alışveriş ve çarşı, 6.-12. katları arası otopark, 13.-41. katları arası ofis, 44.-92. katları arası konut, 93.-100. katları arası ise gözlemevi, restoran ve mekanik amaçlar için kullanılmaktadır. [11]

3.3.1.6 Water Tower Place

Water Tower Place, 74 katlı olup, 1976 yılında tamamlanmıştır. Toplam alanı 287. 997 m², yüksekliği ise 262m 'dir. Yapının mimarisi Loebel Schlossman & Hackel Ass.'e aittir. Chicago'daki diğer karma kullanımlı yüksek yapılar gibi Water Tower Place de Michigan caddesi üzerinde yer almaktadır. [12]

Yapının 3 ana fonksiyonu vardır. Bunlar:

1. Otel
2. Konut
3. Alışveriş Merkezi



Şekil 3.20 Water Tower Place

Yapının podyum katında alışveriş merkezi yer almaktadır. Kule bölümünde ise, otel, çalışma alanları ve konutlar yer alır. Alışveriş merkezi, 8 atrium katından oluşmakta ve günümüzde Chicago'da bulunan en büyük 3 alışveriş merkezinden biri olmaktadır. Diğer ikisi ise, 900 North Michigan ile Chicago Place'dir. [12]

Water Tower Place ilk yapıldığı zaman bünyesinde bulunan alışveriş merkezi, Chicago'nun önemli mağazalarını bulunduran Michigan caddesinden Oak caddesine kadar olan tüm dükkanları bünyesine alabilecek büyüklükteydi. [12]

3.3.1.7 900 North Michigan

900 North Michigan, 1987-1989 tarihleri arasında inşaatı tamamlanmıştır. Toplam 66 kattan oluşmaktadır. Yapının yüksekliği ise, 265.5 m'dir. Toplam yüzey alanı 250.00 m² olan bu yapının mimarisini Kohn Pederson Fox üstlenmiştir. Yapı, Chicago'da kent merkezinde Michigan caddesi üzerinde yer alır. [13]



Şekil 3.21 900 North Michigan

Binanın beş ana fonksiyonu vardır. Bunlar;

1. 7 kattan oluşan alışveriş merkezi
2. Four Season Oteli
3. Ofis alanları
4. Konut alanları
5. Otopark

Yapının zeminden itibaren ilk 6 katı alışveriş merkezi ile otele hizmet vermektedir. Yukarıya doğru çıkıldıkça 20 kat ofis , bir üstünde 17 kat otel ve en yukarıda ise 19 kattan oluşan konut bölümü yer alır. Binanın tepe noktasında, 4 adet fener yer almakta, dış cephesi ise mermer ve reflektif özelliğine sahip yeşil camdan oluşmaktadır. [13]

3.3.1.8 Park Tower

Park Tower, 1998 ile 2000 yılları arasında tamamlanmış olup, toplam yüksekliği 67 kattır. 78.688 m² alana sahip ve 257.3 m yüksekliktedir. Park Tower da diğer karma kullanımlı yüksek yapılar gibi Michigan Avenue üzerinde yer almaktadır. Yapının mimarisi ise Lucien Lagrange Associates'e aittir. [14]



Şekil 3.22 Park Tower

Park Tower da bulunan fonksiyon grupları şunlardır:

1. Konut
2. Otel
3. Alışveriş Merkezi

Park Tower Plaza'nın alt katları otel olarak kullanılırken, üst katları ise konut amaçlı olarak kullanılmaktadır. Toplam 193.000 ft² otel, 474.000 ft² konut, 20.000 ft² alışveriş merkezi ve 92.000 ft² ise park alanı olarak tasarlanmıştır. 9. ve 19. katlar ise mekanik katlardır. [14]

3.3.2 Halihazırda Kullanılmakta Olan Karma Kullanımlı Yüksek Yapılara Dünya Kentlerinden Örnekler

Karma kullanımlı yüksek yapıların ilk çıkış noktasında ağırlıklı olarak Amerika ve özellikle Chicago kenti görülse de, günümüzde son yıllarda dünyanın diğer bölgelerinde de bu tip karma kullanımlı binaların yapımına sıkça rastlamaktayız. Örneklerin bu aşamasında Chicago kenti dışında, günümüzde inşaatı tamamlanmış ve kullanımda olan projeler yer almaktadır.

3.3.2.1 Dubai Creek Tower

Yapı, 1993-1995 yılları arasında Birleşik Arap Emirliklerinin Dubai şehrinde yapılmış olan karma kullanımlı yüksek yapılaradır. Mimari projesi Khatib & Alami tarafından, inşaatı ise Al Habtoor Mühendislik tarafından yapılmış olan bu yapının yüksekliği 117 m olup, toplam kat adedi 25'dir. Projenin toplam alanı ise 50.000 m² dir. [15]



Şekil 3.23 Dubai Creek Tower

Yapının, 2 mezanin katının üzerinde, 2 kanatta toplam olmak üzere 25 kat bulunmaktadır. Bu en alt 2 mezanin katında alışveriş merkezi, çarşı ve dükkanlar yer alır. Ofis bölümü ise 22 katlı olup, her bir katta 3 özel ofis bölümü bulunmaktadır. Yapının konut alanı ise 22 katlıdır

ve her katta lüks nitelendirilebilecek daireler yer alır. Binanın üst son 3 katı ise, sağlık merkezi, ve servis alanları olarak kullanılmakta olup, çatı katında havuz ve kafeteryalar yer alır. [15]



Şekil 3.24 Dubai Creek Tower denizden görünümü

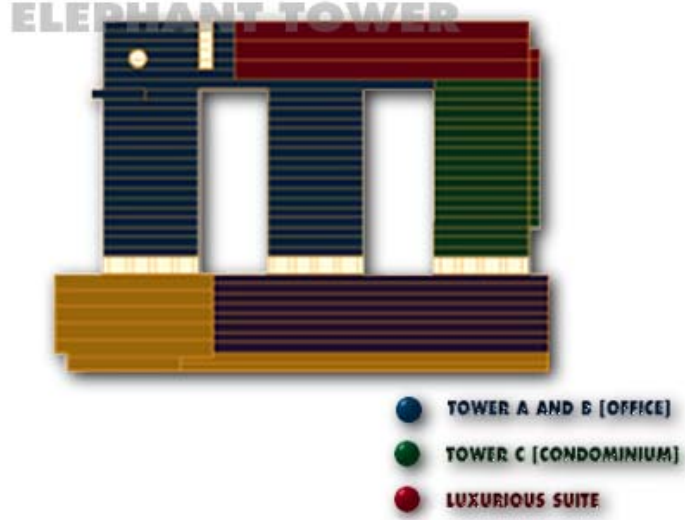
3.3.2.2 Elephant Tower

Elephant Tower, 1997 yılında Bangkok 'da Arun Chaserie Group tarafından yapılmış olan karma kullanımlı yüksek yapılara ilginç bir örnektir. Yapının toplam yüksekliği 102 m olup, toplam kat adedi 32'dir.[16]



Şekil 3.25 Elephant Tower

Yapının bünyesinde bulunan fonksiyonlar; ofis, konut, spor alanları, alışveriş merkezi, ve rekreasyon alanlarıdır. Şekil 3. 25’de görülen kesitte, mavi renk ofis alanlarını, yeşil renk konutları, kırmızı renk ise lüks konutları, simgelemektedir. [16]



Şekil 3.26 Elephant Tower fonksiyon dağılımı

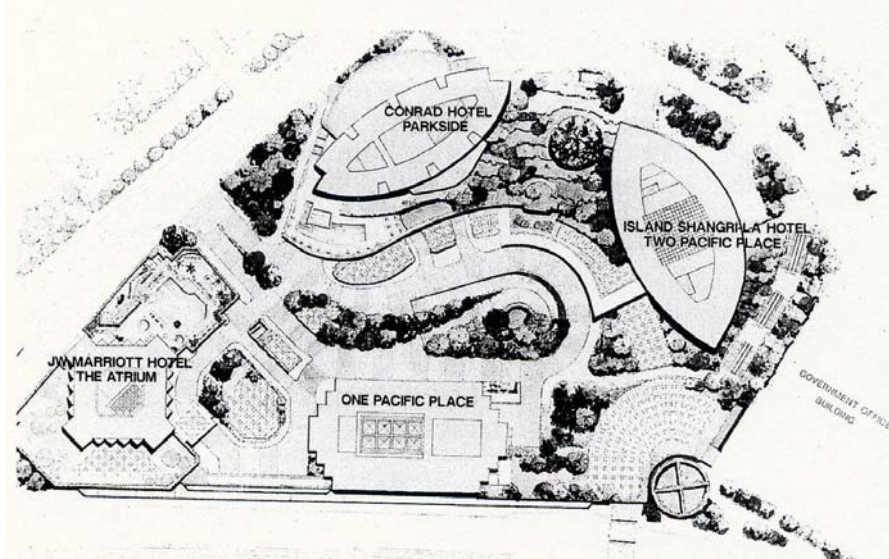
3.3.2.3 Pacific Place

Pacific Place, Wong& Ouyang firması tarafından Hong Kong’da yapılmış olan karma kullanımlı bir komplekstir. Proje, Hong Kong’un önemli iş gelişim projelerinden biri olup, 2 aşamalıdır. Birinci aşamasında, sinemalar, dükkanlar, çeşitli kademelerde birbirleri ile bağlantılı olan çarşı podyumu ile iki tane kule bina yer almaktadır. Bu yapılardan birincisi 36 katlı ofis binası, diğeri ise 40 katlı otel binasıdır. Bu otel binasında toplam 609 oda ve 140 konut bulunmaktadır. (Lampugnani, 1993)



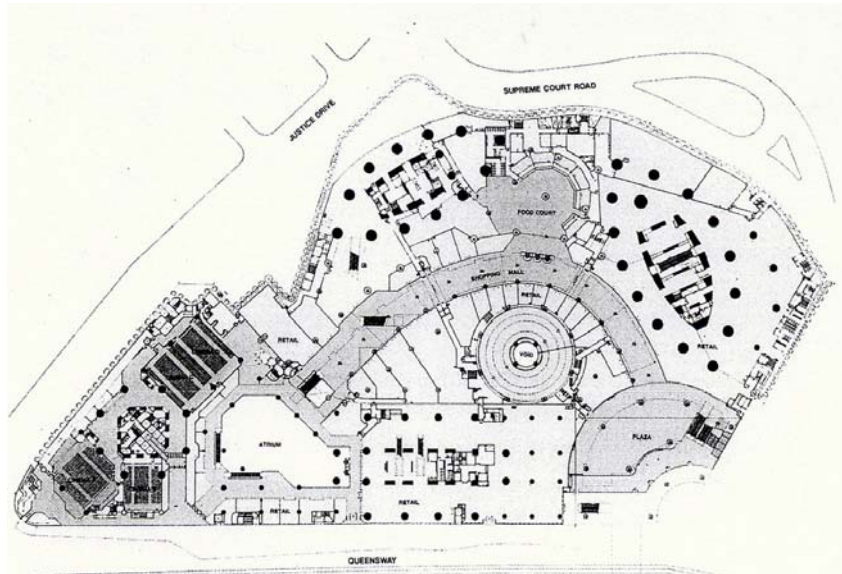
Şekil 3.27 Pacific Place

Projenin ikinci aşamasında ise, iki eliptik kule yer alır. Bu kulelerden bir tanesi, 36 katlı olup, 511 odalı Conrad Oteli ile birlikte 240 uniteli Parkside konutlarından oluşmaktadır. Diğer eliptik kule ise, 50 katlı olup 566 odalı Shangri-La Oteli ile birlikte 65.000 m²'lik ofis alanı mevcuttur. (Lampugnani, 1993)



Şekil 3.28 Pacific Place vaziyet planı

Podyum katı, 3 katlı alışveriş merkezinden oluşmakta ve projenin birinci aşamasının bir uzantısı olarak devam etmektedir. Projenin tamamı 490.000 m² kullanım alanına sahiptir. Alışveriş merkezi 65.000 m² olup, alt 2 katında 650 araçlık otopark bölümü yer almaktadır. Pacific Place kompleksin Admiralty İstasyonuna tünel bağlantısı mevcuttur. (Lampugnani, 1993)



Şekil 3.29 Pacific Place planı



Şekil 3.30 Pacific Place birimler

Projenin Bünyesinde Yer Alan Birimler:

1. One Pacific Place- 79.900 m2 ofis kulesi
2. Two Pacific Place- 65.000 m2 ofis kulesi
3. Three Pacific Place- 60.000 m2 ofis kulesi, yapım aşamasında
4. Alışveriş Merkezi- 65.951 m2
5. Pacific Place Apartments- 136 odalı (Atrium)
6. Pacific Place Apartments- 243 odalı (Parkside)
7. Konferans Salonu- 500 kişilik
8. Conrad Honk Kong -513 odalı, 5 yıldızlı
9. Island Shangri-La Hotel- 565 odalı, 5 yıldızlı
10. Jw Marriott Hotel- 602 odalı, 5 yıldızlı

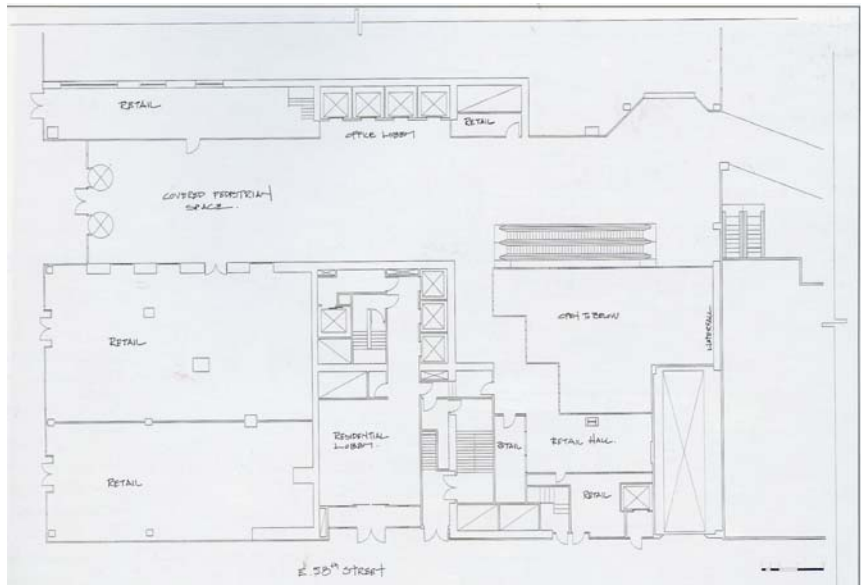
3.3.2.4 Trump Tower

Trump Tower, 1982 yılında Amerika'nın New York kentinde yapılmış olan karma kullanımlı yüksek yapılara örnektir. Swanke Hayden Connell firması tarafından projelendirilen bu yapının yüksekliği 202m olup, toplam kat adedi 68'dir. 1982 yılında tamamlandığında ise New York'un en uzun betonarme binasıydı. Yapının 13 katı ofis ve büro fonksiyonu olarak kullanılıp, 6 katı çarşı ve alışveriş merkezi olarak kullanılmaktadır. (Tibet ve Yılmaz, 2002)



Şekil 3.31 Trump Tower, New York

Yapının plan sistemi, çevredeki strüktürlerin etkisini göz önünde bulundurur. Kulenin kuzeydoğu tarafı binaya bitişik olan IBM Dünya Genel Merkezi'ni tamamlamak üzere şekillenmiştir. (Tibet ve Yılmaz, 2002)



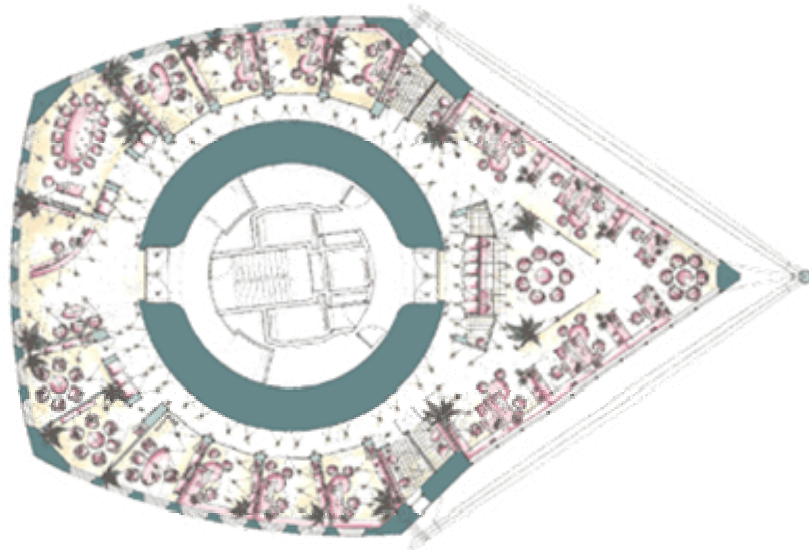
Şekil 3.32 Trump Tower giriş kat planı

Turning Torso, ağırlıklı olarak konut ve barınma fonksiyonunu içerir. Yapıda bulunan en büyük konut 230 m², en küçük konut ise 45 m²'dir. Zemin kattan itibaren ilk 12 kat ofis amaçlı kullanım için tasarlanmış, geri kalan diğer üst katlar ise, konut amaçlı kullanım için ayrılmıştır. [17]



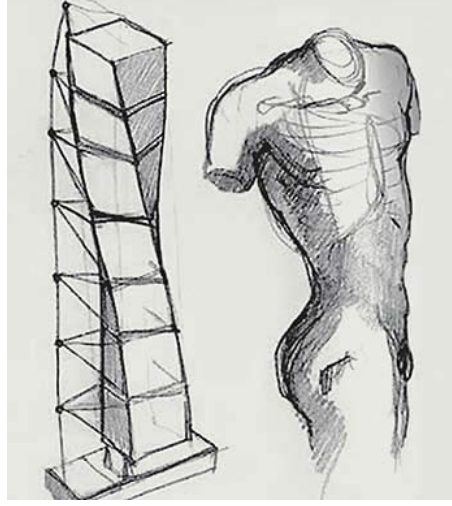
Şekil 3.34 Turning Torso

Konutlar için çeşitli büyüklüklerde, farklı birçok plan tipi tasarlanmış olup, toplam 152 adet daire yer almaktadır. Her katın yaklaşık olarak büyüklüğü 400 m² dolayındadır. Konut alanlarının toplam büyüklüğü yaklaşık olarak 15000 m²'dir. [17]



Şekil 3.35 Turning Torso ofis kat planı

Şekil 3.35’de görülen bu yapıya ait ofis kat planıdır. Şekil 3.36’de ise bu projenin tasarımının ilham kaynağı görülmektedir. Tıpkı binanın adından da anlaşılacağı gibi bu tasarımın temel konsepti burulmadır. [17]



Şekil 3.36 Turning Torso tasarım konsepti

3.3.3.2 Trump İnternational Chicago

Trump İnternational Tower, Chicago’nun merkezindeki Michigan caddesi üzerinde, yapımına 2005 yılı itibari ile başlanmış olan çok katlı karma kullanımlı yüksek yapılardan biridir. 2005 yılı içersinde başlayan inşaatının, bitim tarihi 2008 yılı olarak belirlenmiştir. [18]

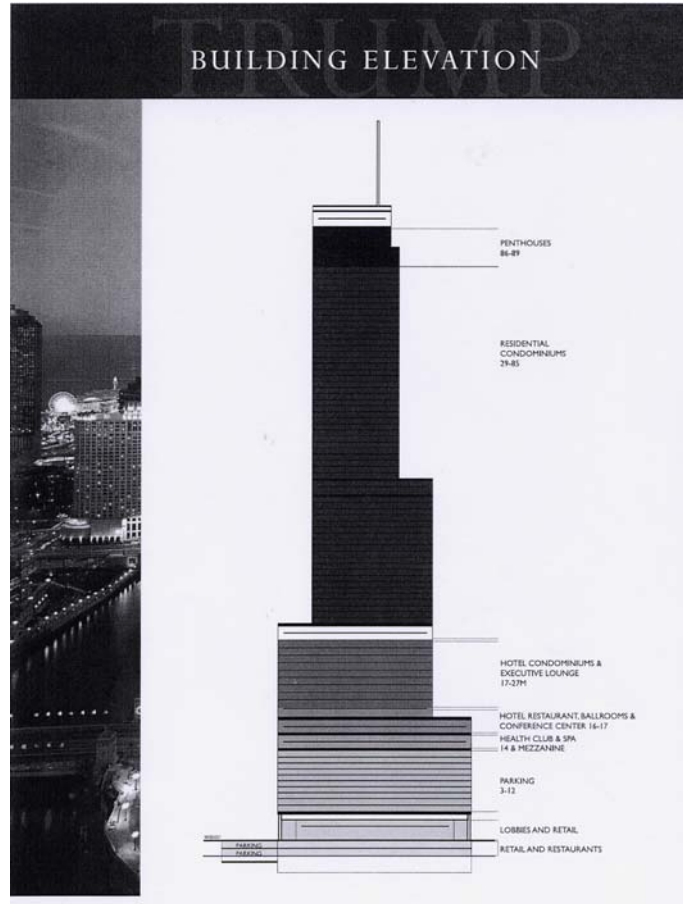


Şekil 3.37 Trump İnternational Chicago

Toplam 92 kattan oluşmakta olan bu yapının, bünyesinde yer alan fonksiyonlara göre bakıldığında şu bölümlerin yer aldığı görülmektedir:

- Konut
- Hotel
- Konferans Salonları
- Sağlık Klübü
- Alışveriş Merkezi

Konutlar, 472 adet olup, 3 odalıdan 7 odalıya kadar çeşitli büyüklüktedir. Ayrıca hizmet anlayışına bakıldığında zaman, yapının bünyesinde yer alan tüm otel hizmetlerinden yararlanabilmektedir. Bu hizmetler, güvenlik, otopark, sağlık merkezi, oda servisi, konferans merkezine geçiş..vs'dir. [18]



Şekil 3.38 Trump International Chicago kesiti

Otel ise, toplam 286 odadan oluşmaktadır ve günümüz koşullarında tüm teknolojik hizmetleri müşterilerine sunacak şekilde tasarlanmıştır. [18]

Trump Tower'ın satış ve pazarlamasına bakıldığı zaman öne çıkarttıkları unsurlardan bir tanesi yapının konumudur. Yapı, Chicago'nun iş ve yaşam merkezi olarak sayılabilen Michigan Caddesi üzerinde yer almaktadır. Diğer bir unsur ise konutların da otel sistemi gibi belirli dönemlerde kiralanabilir olmasıdır. Böylelikle konutlarda istenildiği dönemlerde ve sürelerde kalınabilmektedir. [18]

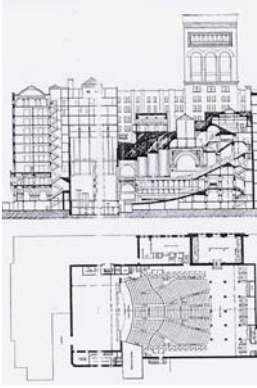
3.3.4 Yurtdışında Yapılmış Olan Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Değerlendirilmesi

Karma kullanımlı yüksek yapıların yurtdışı örneklerini genel olarak değerlendirdiğimizde, hangi kentte olursa olsun bünyesinde bulundurduğu fonksiyonları konut, ofis ve alışveriş merkezi olarak sıralayabiliriz. Buna ek olarak, yapının bulunduğu kent ve bölgeye göre, tıpkı örneklerde de görüldüğü gibi, farklı fonksiyon grupları da olabilmektedir.

Chicago kentinde bulunan karma kullanımlı yüksek yapıların ilk dönem örneklerinde, ofis ve oditoryum fonksiyonlarını bir arada görürken, günümüze doğru yapılan örneklerinde ise konut, otel ve alışveriş merkezi üçlemesini daha sık görmekteyiz. Bu yapıların ortak noktası ise, kent merkezinin göbeğinde olmalarıdır.

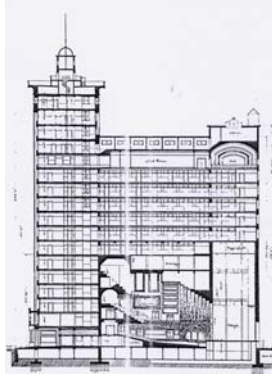
Yurtdışında Chicago kenti dışında bir çok farklı mimari özellikte karma kullanımlı yüksek yapılara rastlanabilmektedir. Elephant Tower gibi postmodern ve simgesel bir yaklaşımın da bu yapılarda sergilenebildiğini görmekteyiz. Hong Kong'da bulunan Pasicif Tower ise, karma kullanımlı yapılardan oluşmuş bir komplekstir. Kompleksin içinde birden çok yüksek katlı yapı mevcuttur ve her biri farklı veya benzer fonksiyonları barındırır. Orta Doğu bölgesinde özellikle Dubai kentinde de karşımıza karma kullanımlı yüksek yapılar çıkmaktadır.

Yapımı günümüzde halihazırda tamamlanmamış olan bir diğer dikkat çeken yapı da Turning Torso'dur. Bu yapının mimari özelliği, fonksiyon dağılımının niteliğinden çok daha öne çıkmaktadır. Günümüzde hala yapım aşamasında olan bir diğer yapı da, Chicago kentindeki Trump International Tower'dır. Bu yapı, Chicago'da bulunan diğer karma kullanımlı yüksek yapılar gibi, kent merkezinde yer almaktadır ve bünyesinde konut, otel, alışveriş merkezi gibi fonksiyon gruplarını barındırır.



Auditorium Building

Yapım Tarihi:1886-1889
Fonksiyonlar:Ofis,otel ve opera



Schiller Building

Yapım Tarihi:1890-1892
Fonksiyonlar: Tiyatro ve ofis



Chicago Temple B.

Yapım Tarihi:1922-23
Fonksiyonlar: Ofis ve kilise



Marina City

Yapım Tarihi:1959-64
Fonksiyonlar:Ofis konut, ve otopark



John Hancock Center

Yapım Tarihi:1969
Fonksiyonlar:Konut, ofis alışveriş merkezi



Water Tower Place

Yapım Tarihi:1976
Fonksiyonlar:Otel, konut alışveriş merkezi



900 North Michigan

Yapım Tarihi:1987-89
Fonksiyonlar: Otel, konut alışveriş merkezi,ofis



Park Tower

Yapım Tarihi:1998 2000
Fonksiyonlar:Otel,konut alışveriş merkezi

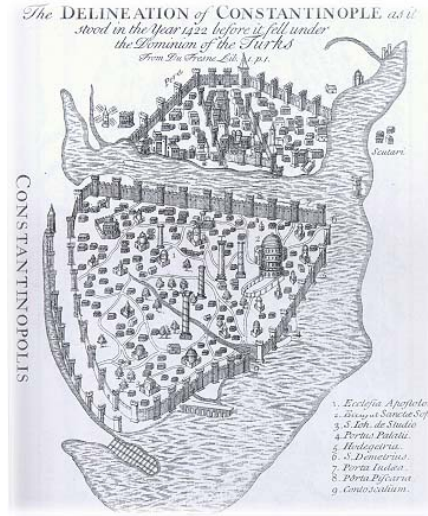
Şekil 3.39 Chicago'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapıların kronolojik sıralaması

4. İSTANBUL'UN GELİŞİMİ PARALELİNDE YÜKSEK ve KARMA KULLANIMLI YAPILAR

4.1 İstanbul ve Merkezi İş Alanlarının Tarihsel Gelişim Süreci

İstanbul tarih boyunca coğrafi konumu nedeniyle ticaret, kontrol ve koordinasyon merkezi olmuştur. Kentin, merkez kent olma özelliği tarihin hemen hemen her döneminde değerini kaybetmemiştir. Bu özelliğini kaybetmemesinin sebeplerinden biri sahip olduğu doğal altyapısıdır. (Diren, 1993)

İstanbul'un ilk M.İ.A.'sının ilk nüvesi Bizans Dönemi'ne kadar uzanmaktadır. Yerleşimin agorası bugünkü Ayasofya Meydanı'dır. Merkez, M.S. 330'da Doğu Roma İmparatorluğu döneminde Konstantinopolis'te Hipodrom ile Çemberlitaş'ı bağlayan portikli Divan yolu, daha sonra Beyazıt, Aksaray ve Cerrahpaşa'ya doğru uzayarak varlığını sürdürmüştür. (Berköz, 1996)

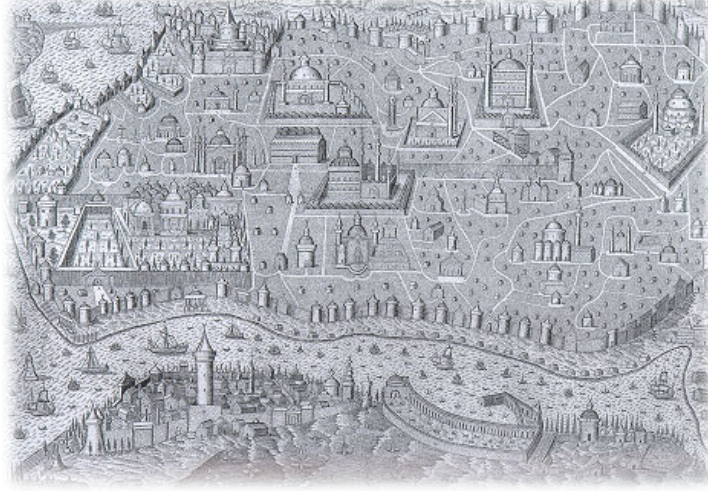


Şekil 4.1 İstanbul 1422

Fatih çağında kentin idari, ticari bölgeleri, Konstantinopolis'in idari ve ticari bölgeleri üzerine ve yanına kurulmuştur. Bütün yol akslarının değişmemesi, topoğrafyanın doğal sonucudur. Surlar dışında gelişme eğilimi bu çağda henüz sınırlıydı. (Kuban, 1993)

Kentin ticaret bölgesi, onaltıncı yüzyılda Sirkeci, Unkapanı ağırlıklı olmak üzere daha da gelişmiştir. Ağırlıklı ticaret yolu deniz olmakla beraber, İstanbul artık karayolu ile de beslenmeye başlamıştır. Kentin ilk kuruluşundan itibaren Haliç bölgesi, ticaret ve sanayi

bölgelerinin yerleşim alanı olmuştur. İstanbul yakasında en önemli iskele hem iç, hem de dış ticarete kullanılan Eminönü iskelesiydi. İstanbul'un kuruluşundan beri liman bölgesi olan Sirkeci- Eminönü ile batı ile sürdürülen ilişkiler nedeniyle dış ticaretin odaklaştığı Galata-Beyoğlu'nun 1846'da Galata Köprüsü ile birleştirilmesi kentin o tarihten sonraki ana merkezinin bu yönde gelişmesi için atılan ilk adım olarak kabul edilir. (Kuban, 1993)



Şekil 4.2 16.yy'da İstanbul

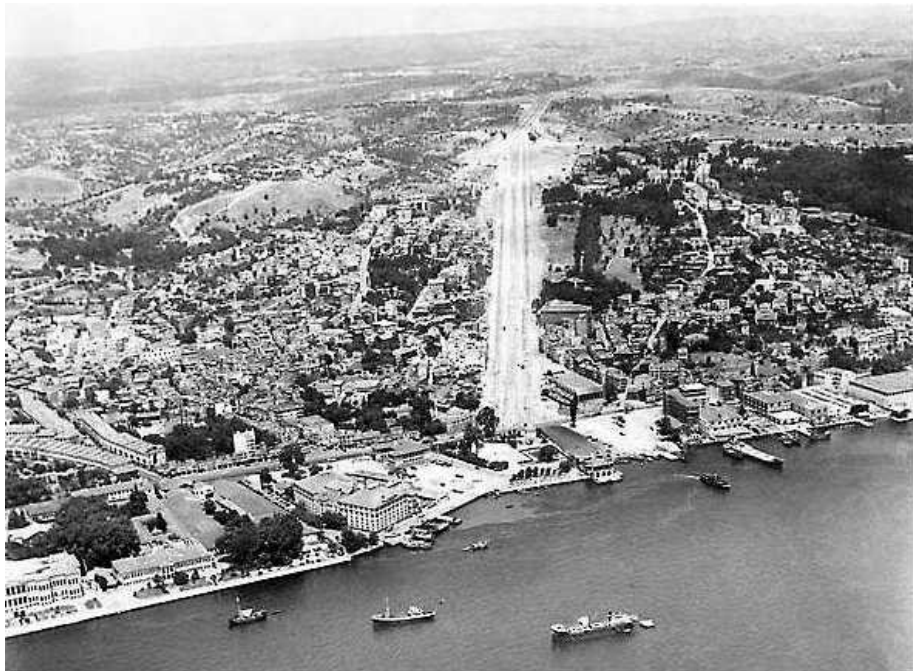
19 yy.'da Beyoğlu, İstanbul'un eğlence merkezi olması yanında, lüks mağazaları, ticarethaneleri ve büro binaları ile uluslararası bir ticaret merkezine dönmüştür. Bu dönemde eski iş merkezinin yapısı değişmekte, yeni tip iş hanları ortaya çıkmaktadır. Galata ve Beyoğlu ise çağdaş iş ilişkilerinin görüldüğü iş bölgesi durumuna gelmiştir. 1900'lerde Galata ve Beyoğlu'nun nüfusu Tarihi Yarımada'nın nüfusuna yaklaşmış, perakende ticaret nüfus artışına paralel olarak gelişmiştir. Bankalar ve İstiklal Caddesi'ndeki büro binaları da bu dönemde yapılmıştır. (Berköz, 1996)



Şekil 4.3 19.yy 'da Beyoğlu

Cumhuriyet'in ilan edilmesi ve yeni devletin kurulması ile birlikte İstanbul'da sönük ve sessiz bir dönem başlamıştı. Başkentın Ankara'ya taşınması, yüzyıllardır başkent olan İstanbul'un ayrıcalıklı önemini yitirmesine neden olmuştu. Bu durum 1945'lerde İstanbul'un Merkezi İş Alanı'nda tüketim malları satan dükkan ve depoların boşalmasına ve ticaretin daha önceki dönemlere nazaran sönükleşmesine neden olmuştur. (Berköz, 1996)

Cumhuriyetten sonraki yılları kapsayan ilk dönemde, ülke fiziksel yapısında önemli atılım kararları almaya başlamıştı. Nüfus artışının ve kentleşmenin yavaş olduğu bu dönemde kent merkezleri, tarımsal ve sınırlı boyutta tarım dışı üretimi denetleyen ve hizmet sunan mekanlardır. 1950'li yıllar ile dünyada başlayan ve Türkiye'yi de kısa sürede etkileyecek olan altyapı üretme süreçleri, kentsel alanlarının ekonomik, sosyal ve coğrafi mekanını hızla değiştiren ve dönüştüren bir hareket olmuştur. Türkiye ekonomisinde, 1950'lerde başlayan gelişme kısa sürede İstanbul'da da çok yönlü ve yapısal değişmeyi ortaya çıkarmaya başlamıştır. Bireysel girişimciye öncelik verilmesi ve dış piyasalara açık ekonomi politikasının izlenmesi 1930'ların ekonomik durgunluk içine soktuğu İstanbul'u hızlı bir gelişme süreci içine sokmuştur. (Kılıçarslan, 1993)

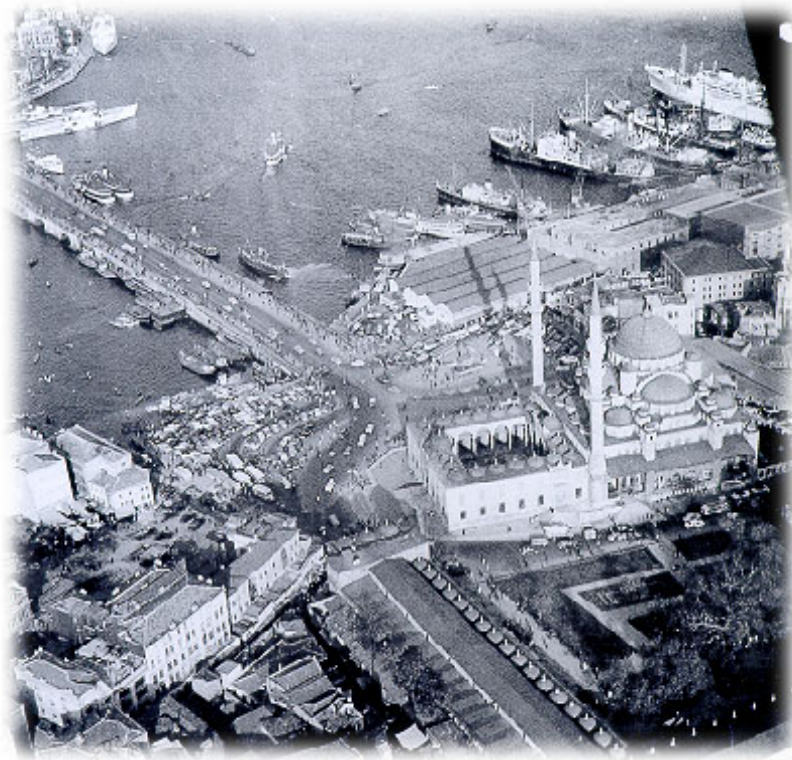


Şekil 4.4 İstanbul 1950-60 imar hareketleri döneminde Barbaros Bulvarı

1950-1960 yılları arasında İstanbul'da önemli imar hareketleri yaşanmıştır. Aynı dönem içinde önceki devirde merkez işlevlerinde yoğunlaşma sürecinin yaşandığı Eminönü Bölgesi, surdışında gelişmeye başlayan merkezlere doğru yeni ulaşım altyapılarının verdiği olanaklar

ile yayılmasını güçlendirirken, doğu yakasında Üsküdar ve Kadıköy yönetici merkezin ulaşımına bağlı uzantıları biçiminde ikinci derecede merkez fonksiyonlarını kapsamaktadır. (Berköz, 1996)

1960'larda işlerin büyük bölümü şehir merkezinde yoğunlaşmıştı. İlk olarak vapurlar, arabalar ve metro, daha sonraları otobüsler tarafından ulaşım sisteminin oluşturulmasının ardından, merkezi bölge, yerel niteliklere ve geniş sahalardaki ofis tabanlı hizmetlerin ve ticaretin arayışı sonucu ortaya çıkan potansiyel iş imkanlarına sahip oldu. Şehrin 1970'lerdeki büyümesi ile beraber İstanbul'da yeni mekansal yapı meydana gelmekteydi. Bu özellikle ilk halkada oluşan istihdam ve ticaret altmerkezleriyle birlikte nüfusun ve istihdamın artan bir şekilde merkezden ayrılması şeklinde bir yapıydı. (Dökmeci ve Berköz, 2000)



Şekil 4.5 İstanbul Eminönü meydanı

Gelişme sürecinde özel otomobil kullanımının artması, çok açıktır ki ulaşımı yaya ve toplu taşıma ile yönlendirmiş İstanbul şehir merkezinin ekonomik, kültürel ve fiziksel yapısına ters düşmekteydi. Dolayısıyla, dar sokaklar motorlu araçlar tarafından işgal edilmiş, ses ve hava kirliliği dayanılmaz seviyelere yaklaşmıştı ve yürümek de artık hoşnutsuzluk yaratır hale gelmişti. (Dökmeci ve Berköz, 2000)



Şekil 4.6 İstanbul-Aksaray 1950-60 İmar Hareketleri Dönemi

İstanbul'da eski şehir merkezlerinin genel karakteri tehlike altındaydı ve merkezi iş alanlarının gerilemesi, multi-çekirdekleşme için yeterli koşul oluşturabilmekteydi. Bu gelişiminle ilgili şunlar söylenebilir:

1. İlk halkada, daha düşük arsa ve/veya nakliye arayışı sonucu, yeni firmalar açıldı. Bu firmalar evrensel ve ulusal ilişkiler kurma eğilimindeydi ve merkeze olan bağları zayıflamaktaydı.
2. Dünya Savaşı'ndan sonra Marshall Yardımı ile birlikte ulusal anayolların inşası, nakliye bağlantıları bütünüyle şehrin limanına bağımlı olan eski merkeze karşılık, giderek yeni bir merkez yarattı. Bu yeni merkez, havaalanı ile ulusal anayollara rahat ulaşımı sağlayan radyal ve çevresel anayolların kesişmesi sonucu gelişti.
3. İstanbul'un 1970'lerden sonraki ekonomik yapılanmasının sonuçlarından biri de firmaların daha geniş alanlara ihtiyaç duymasıydı. Yeni firmalar, arsa parselleri çok küçük olduğundan ve yapıların yükseklikleri de eski MİA'daki koruma alanlarına uygulanan yoğunluk kuralları nedeniyle sınırlandırıldığı için, eski merkezde yerleşmek için yeterli mekan bulamadılar. Yeni merkez, modern ve geniş iş binaları ve park alanları için geniş parseller sağladı.

4. 1980'lerden sonra artan uluslararası ilişkilerin bir sonucu olarak, yeni iş binaları için arsa talebi arttı ve yeni merkez, anayollar boyunca gelişmeye devam etti. (Dökmeci ve Berköz, 2000)

1970'lerde toplu işyerleri ve sanayi sitelerinin yapımı örgütlenmiş ve bu işyerlerinin tarihi kent merkezlerinden uzaklaşması ile merkezde üretim işlevinin payı düşmüş, denetim ve ona bağlı olarak toptan perakende ticaretin payı artmıştır. 1973 yılında açılan Boğaz köprüsü ve çevre yolları Avrupa ve Asya Yakaları arasındaki erişebilirliği kolaylaştırarak, Kadıköy İlçesi'nin hızla gelişmesine neden olmuştur. Çevre yollarının kentin gelişmesindeki bir diğer etkisi de Şişli ve Beşiktaş gibi ilçelerde ana arter boyunca büroların giderek artmasıdır. (Osmay, 1998)



Şekil 4.7 İstanbul-Boğaziçi Köprüsü ve asya yakası

Daha önceki dönemin kendi içinde büyüyen merkezleri arasında tanımlanan Beşiktaş ve Kadıköy ise sunulan ulaşım altyapılarının bağlı olarak gelişen merkezlerdir. Özellikle Kadıköy, Boğaz Köprüsü'nün yarattığı konut nüfusunun merkez talebine, öncelikle kendi içinde bütünleşerek ve yoğunlaşarak ve giderek yayılarak bir merkez olma niteliği kazanmıştır. Beşiktaş ise, gerek kuzeyinde yayılma gösteren Mecidiyeköy iş merkezi ile, Levent ve Boğaz'daki konut nüfuslarının, gerekse Boğaz Köprüsü'nün yarattığı hareketler ile kendi içinde bütünleşen ve yoğunlaşan bir merkez olarak gelişmektedir. (Yenen, Dinçer, Şengezer, ve Dikçınar, 1996)

1970'lerden sonra Türkiye'de otomobil üretilmeye başlanması ile otomobil sahipliği yaygınlaşmıştır. Kent çevresi yeni ulaşım akslarının genişletilmesi, yeni altmerkezlerin büyümesini teşvik etmiştir. Altmerkezler genişlemiş ve birbirleriyle birleşmiştir. Ayrıca bu dönemde dünyada yaşanan ekonomik yeniden yapılanma ve telekomünikasyon teknolojisindeki gelişmeler kentlerde etkisini göstermeye başlamıştır. Metropolitan kentlerde merkezi iş alanlarının sayıca arttığı saptanmıştır. (Osman, 1998)

1980'li yıllarda İstanbul kenti için getirilen hizmet kenti tanımı, iki temel olguya dayanmaktadır. Sanayi sektörünün ağırlığını hizmet sektörüne bırakıyor olmasının dünyada gözlenen yeni bir eğilim olarak ortaya çıkması ve dönemin yönetiminin kuvvetle benimsediği küreselleşme söyleminde hizmet sektörünün birinci sektör kabul edilmesidir. Merkezi iş alanının gelişme yönünde olan ve yeni iletişim ve ulaşım olanaklarından yararlanarak gelişen bir olgu, büyük sermaye sahibi holdinglerin ve bankaların genel müdürlüklerinin yer aldığı çok katlı büyük iş merkezlerinin bina komplekslerinin ve plazalarının ortaya çıkmasıdır. (Yenen, Dinçer, Şengezer, ve Dikçinar, 1996)



Şekil 4.8 İstanbul- Büyükderece caddesi

1980 sonrasında İstanbul'da, Şişli- Mecidiyeköy merkezi iş alanının uzantısında, bu tür büyük iş merkezlerinin toplandığı yeni bir merkez gelişmeye başlamıştır. Büyükdere Caddesi aksında oluşan bu merkezde büyük şirketlerle, holdinglerin genel müdürlüklerinin yanı sıra, iletişim ve koordinasyon işleri için bürolar, otopark alanları, eğlence ve alışveriş merkezleri

yer almaktadır. Gelişen bu yeni alan üzerine yapılan bir araştırmaya göre, 1980'den başlayarak Zincirlikuyu- Ayazağa aksında yerleşen kuruluşların büyük bir bölümü üretici hizmetlerine yöneliktir. Kentin geleneksel merkezi iş alanlarının, Büyükdere Caddesi aksına taşınması için gösterilen en önemli neden, daha geniş bir alan ihtiyacı, daha iyi altyapı ve ulaşım olanağıdır. (Osma, 1998)

1980'lerde İstanbul'da altmerkezlerdeki ekonomik yaşam canlı bir biçimde büyümeye başlamıştı. Perakende ticareti arttı. İlk olarak perakendeciler dükkanlarını merkezden uzaklaştırma konusundaki isteksizliklerini yendiler ve bir patlama halinde olan altmerkezlere doğrudan hizmet vermeye başladılar. Varlıklı bölgelerdeki bu yeni altmerkezler, banliyölerdeki zengin müşteriler tarafından hemen kabul edildiler. 1980'lerde, kapalı alışveriş merkezleri, eski şehir merkezindeki büyük çarşılarından ilham alarak, Bakırköy gibi altmerkezlerde gelişmeye başladı. 1990'larda, yeni bir dönem başladı. Merkezden uzaklaşan nüfusun dikkatle takip edilmesi yerine, perakende esnafı, metropolitan alan çevresinde stratejik bir şekilde yeni kapalı mega-alışveriş merkezlerini, ulaşım kolay olan yeni anayol koridorları boyunca yerleştirmeye başladı. Bazı durumlarda, çevrenin yeni merkezleri, yüksek ofis binaları ve konutlardan oluşan lineer bir formda, banliyö otoyol koridorları biçiminde geliştiler. Bundan dolayı son zamanlardaki sosyal ve ekonomik değişiklikler, kentsel yapıyı, kendine has özellikleri olan çok merkezli bir forma dönüştürmüştür. (Dökmeci ve Berköz, 2000)



Şekil 4.9 Ataköy ve Atrium alışveriş merkezi

Metropolitan alan boyunca iki paralel otoyolun ulaşımına açılması ile, daha geniş bir alanın yerleşime açıldığı gözlenmiştir. Özel oto kullanımının artması ve çevre alanlardaki arazi fiyatlarının düşük olması bu eğilimi güçlendirmektedir. (Berköz, 1996)

4.1.1 İstanbul'un Kent Merkezinin ve Fonksiyon Alanlarının Değişim Süreci

Küreselleşme süreci doğrultusunda incelediğimizde, İstanbul'un 1980 ve 1990'lı yıllarda özellikle yoğunlaşan değişim sürecini ekonomik, sosyal ve kültürel boyutlarıyla izlemek ve incelemek olanaklıdır.

İstanbul'da kentsel merkezin ve fonksiyon alanlarının değişim süreci, iki temel faktörün yörüngesinde belirmektedir. Bu iki temel faktör;

- İstanbul'daki sanayi alanlarının değişimi,
- İstanbul'daki hizmet alanlarının büyümesi ve yoğunlaşmasıdır.

Teknolojik gelişmelerin, iletişim ve ulaşım alanında yepyeni olanaklar ve kolaylıklar yaratması , üretimin ve yönetimin ayrışmasına sebep olmuş, ve bu ayrışmada yeni mekan kullanımları gündeme gelmiştir. İstanbul'da sanayinin başka bölgelere kayması, üretim ve yönetim alanlarının birbirinden kopmasına neden olmuştur. Teknolojik olanakların bu kopmadaki etkisinin yanı sıra, bu kopuşun en büyük nedeni İstanbul kent toprağına oluşan rantın artmasıdır. Bu sebeple, sanayi alanları farklı bölgelere kaymaya, yerlerini hizmet alanları almaya başlamıştır. (Akın, 2000)

İstanbul'da sanayinin yerinden oynamasına yönelik ilk örnekler, özellikle 1980 sonrası döneme denk gelir. Bu dönemde, Haliç ve çevresindeki sanayi bölgelerinin ve Kazlıçeşme deri sanayi yer değiştirmiş, kentin Bakırköy- Levent gibi merkezi bölgelerindeki sanayi alanlarının yerinden oynadığı görülmüştür. Bugün için İstanbul'un mekansal değişiminin temel unsurlarından biri olarak küreselleşme olgusunu görebilmekteyiz. Hizmet ve sanayi işlevlerinin ayrışması, sadece iki kentsel işlevin ayrılması olarak algılanmamalıdır. Bu ayrımın kentin mekansal yapısı içinde çok farklı anlamları bulunmaktadır. (Hacısalihoglu, 1999)

İstanbul'da mekansal gelişimin fonksiyonel farklılaşmasıyla işleyen sürecin çok boyutlu etkilerinden biri de, kentin merkezinde bir dönüşümün yaşanmasıdır. İstanbul'un merkezi iş alanına ilişkin bu dönüşümün iki boyutu bulunmaktadır. Birincisi geleneksel formdaki bu merkezi iş alanlarının değişime uğraması, ikincisi kentin metropol sınırlarında yeni iş alanlarının oluşmasıdır. Kentin tarihi eskiye dayanan geleneksel merkezlerinin, yeni alışveriş

alanlarının yaratılmasıyla, oluşan bu yeni duruma ayak uyduramayışı, bu merkezlerinin bir güç kaybına uğradığının söyleyebiliriz.

Dev alışveriş merkezleri, oyun-eğlence alanları, fuar, sergi ve gösteri mekanları ve çok katlı çalışma alanları, birbiriyle yakın ilişkili, ortak bir tasarımla içiçelik göstererek yapılanmaktadır. Bu oluşum, küreselleşme sürecinde kentsel mekan içinde, kentin değişen anlamının en önemli unsurlarından birini oluşturmaktadır. Bu dev alışveriş merkezlerinin üç temel unsuru (Giyim-ev dekorasyonu- yiyecek) yeni örnekleriyle artarak, bu defada kültür ve sanat faaliyetlerini bünyesine almaya başlamıştır. Bunun en iyi örneği sinemalardır. Böylelikle kent merkezine ilişkin, kültürel aktivitelerinde bu dev kapalı alanlar içine alınarak, kent merkezinde yaşanacak bir günün, tamamen aynı mekan içinde kalınarak geçirilmesi sağlanmıştır. (Hacısalıhoğlu, 1999)

Gerek mimari tasarımlarıyla, gerek içsel donanımlarıyla bu merkezler, aslında kendi içinde yaşayan kapalı mekanlardır. Küreselleşme süreci boyunca şekillenen kültürel benzeşme olgusunun, mekansal yansıması olarak karşımıza çıkan tekil yapılardır. Sundukları alışkanlıklarıyla, bağımlılıklarıyla, aslında yeni oluşan bir yaşam tarzının önemli bir unsuru olarak da değerlendirilebilirler. Buna göre, alışveriş-eğlence-oturma ve çalışma aktivitelerinden oluşan dört unsurlu yaşam biçiminin yeni tarzıyla alışveriş merkezleri birinci ayağını oluşturmaktadır. İkinci unsuru oluşturan eğlence mekanları birinci unsurla bağlantılıdır ve bu ikinci unsurun zaman zaman ithal yaşam tarzını yerleştirmektedir. Üçüncü unsur veya ithal yaşam biçiminin üçüncü ayağı, oturma alışkanlığındaki değişimdir ve dördüncü unsur ise çalışma aktivitelerinin gökdelenler ve plazalar olarak bilinen çok katlı dev iş merkezlerinin odaklarının yeni çalışma mekanlarının yaratılmasıdır. İthal yaşam tarzının unsuru olarak nitelendirilebilecek ‘Gökdelenleşme’ kavramı, iş mekanları olarak çalışma alanında da yeni alışkanlıkları, yeni eğilimleri temsil etmektedir. . (Hacısalıhoğlu, 1999)

Bu dört unsurun birarada, kent içinde kendi mekansal formunu oluşturması, kentin kültürel, tarihsel ve ekolojik özelliklerine dayalı özgün yapısına uygun olmayan bir durum yaratmasına sebep olmuştur. Bahsedilen bu dört unsurun, tek bir kompleks içinde yer alması da yeni oluşan bu yaşam tarzının bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

4.1.2 İstanbul'un Yeni Mekansal Gelişme Aksları

Yapılanma süreci içinde İstanbul'da geleneksel merkezlerden ayrı bir ticari yapılaşma mekanı oluşmaya başlamıştır. Kentin tarihsel kökleri çok eskiye dayanan geleneksel merkezleri güç kaybına uğramış, bu yeni süreç doğrultusunda yeni mekansal yapılanma alanları oluşmuştur. Bu alanları altı başlıkta toplamak mümkündür. (Hacısalıhoğlu, 1999)

- Zincirlikuyu- Maslak Aksı
- Altunizade-Bağlarbaşı Aksı
- Kozyatağı- Ataşehir Aksı
- Güneşli- İkitelli Aksı
- Beylikdüzü- Haramidere Aksı
- Kavacık Aksı

Gerek küreselleşme sürecinin koşullandırdığı yaşam tarzının bir parçası olmaları bakımından, gerekse sürecin kent merkezin güç kaybı, kontrol, ve karar işlevinin merkezleşmesi olgularıyla iççelik göstermeleri açısından İstanbul'un bu yeni mekansal yapılaşma alanları benzeşmenin mekanları olarak yorumlanabilir. Örneğin, Zincirlikuyu- Maslak eksenini için New York Manhattan benzetmesinin yapılması, bu eksenin son yıllarda yüklendiği işlev kadar, mekansal yapılanma biçimiyle de ilişkili olduğunu söyleyebiliriz.

1. Zincirlikuyu- Maslak Aksı:

Zincirlikuyu- Maslak aksı içinde daha çok finans ağırlıklı hizmet birimlerinin ve büyük şirketlerin genel merkezlerinin yoğunlaştığı bir ticari yapılaşma alanı olarak tanımlanabilir. Aslında bu aksın potansiyeli, gelişimi daha eskiye dayanan Mecidiyeköy- Esentepe ve Gayrettepe akışının bir devamı olarak algılanabilir. Bu aksın gerisindeki merkezi potansiyel ile TEM otoyolunun varlığı, gökdelenleşme ve yüksek yapı sürecinin bu mekanda yoğunlaşmasında etken olmuştur.



Şekil 4.11 İstanbul Maslak bölgesi

İstanbul'un en yüksek yapıları bu eksen üzerinde yer almaktadır. Bu yapılanma büyük bir aktivite ve yoğunluk sağlamıştır. Bu yoğunluğun oluşması ile, bu eksenin gerek beşyıldızlı oteller açısından gerekse büyük alışveriş merkezleri bakımından çekicilik kazanmasına sebep olmuştur. Son yıllarda bu eksen üzerinde sayısı artan bu tip karma fonksiyonlu yapıların oluşmasında bu yoğunluğun olduğu söylenebilir.

2. Altunizade- Bağlarbaşı Aksı:

Bu eksenin ise E-5 ile 1. Boğaziçi köprüsüne yakın bir konumda olması, bu eksenin gelişmesinde en önemli etkidir. Özellikle şirket merkezlerinin yerleşme eğilimleriyle şekillenerek alışveriş, eğlence ve konut merkezlerinin oluşumlarıyla bugünkü görünümünü kazanmıştır.

3. Kozyatağı- Ataşehir Aksı:

Kozyatağı- Ataşehir Aksı, TEM ile E5 otoyollarının birbirleri ile bağlandığı alan içinde ve stratejik bir nokta olması bu gelişme sürecini hızlandırmıştır. Bu eksenin bugünkü görünümü içinde çok katlı yapılaşma örneklerine rastlamaktayız. Büyük büro ve iş merkezleri, alışveriş merkezleri ile beraber daha çok üst gelir grubunun oturma mekanlarıyla (Ataşehir gibi) bütünleşmiş bir görünüm içinde olduğunu söyleyebiliriz.



Şekil 4.12 Kozyatağı- Ataşehir aksı

4. Güneşli- İkitelli Aksı:

Büyük ölçüde üretim birimlerine dayanan bir mekansal oluşum sözkonusudur. Ticari amaçlı aktivitelerin yoğunlaştığı bölgedir. Havalimanına yakın olması bu mekansal oluşuma çekicilik kazandırmaktadır. Bu yakınlığın bir gerekçesi olarak da çok katlı yapılaşmaya ve gökdelenlere rastlayamayız.

5. Beyl kd z - Haramidere:

Bu eksen ise kent merkezine uzak, uydukent projeleri temelini oluşturmuş yeni mekansal dokudur. Bu aksın bulunduğu saha çok geniş konut alanlarından oluşmaktadır. Bu konut yapılaşmasının doğal bir sonucu olarak, ticari yapılanma da gelişimini göstermeye başlamıştır. Alışveriş ve eğence merkezleri bu aks üzerine yönelmiştir. Ayrıca bu eksenin üzerine bazı büyük ofis binalarının yapılmaya başlandığını da görmekteyiz.

6. Kavacık Ekseni:

Bu bölgenin TEM otoyoluna ve 2. Boğaziçi köprüsünün yakınında bir kavşak noktasında düğümlenen yeni bir ticari yapılaşma alanı olduğu görülür. Ağırlıklık olarak, büyük iş ve ofis alanlarının yer aldığı mekansal bir doku olarak dikkati çeker. (Hacısalihoglu, 1999)

İstanbul, eski kuruluşundan bu yana sürekli olarak insanların yaşamak istedikleri bir mekan olmuştur. Bu isteğin mekana yansması zaman içinde farklı kullanım şekilleri olarak karşımıza çıkar. 1980’li yıllarla birlikte etkinliğini gösteren değişim anlayışı hız kazanarak benimsenmiştir. Ulaşım, iletişim sistemlerindeki hızlı değişme paralelinde tüm yaşam alışkanlıkları, değerler, ihtiyaçlar, modasal akımlarla son derece hızlı değişmektedir. Toplumsal yaşam alanında yaşanan bu hız ve değişim olgusu, mekan kavramında da önemli değişmeleri beraberinde getirmiştir. Teknolojik değişimler, öncelikle sanayi kuruluşlarının ölçeklerini, mekansal alan kullanım boyutlarını, yer seçim tercihlerini, mekanda dağılma ve yığılma eğilimlerini farklılaştırmaktadır. Kentsel mekanlar kendi dinamikleri ve dış dünya ile ilişki kurabilme yetenekleri doğrultusunda yeniden organize olmaktadır.

1980’li yıllar sonrasında küreselleşme kavramı, İstanbul’da ana değerleri değiştirirken, yaşam biçimi üzerinde de etkileşimi tetiklemiştir. Orta- st sınıfın oturduğu konutlarda ya da çalışma ortamlarındaki değişim, geçmiş alışkanlıklara sünger çekecek bir kopuşu da beraberinde getirmiştir. Klasik apartman dairesinin yerine soyutlaştırılmış lüks sitelerdeki, bu dönemle özdeşleşen dev alışveriş merkezleri bu dönemin yansmaları olurken, iş dünyasında ise, İstanbul’daki mekansal değişimin ana eksenini oluşturan yüksek yapılar, bu sürecin önemli bir parçasını oluşturmaktadırlar. Özünde bu üçlü grubun (yeni konut anlayışı, dev alışveriş, ve iş merkezleri) birbirine son derece bağlı olgulardır.

4.2 İstanbul'da Yüksek Yapıların Oluşum Süreci

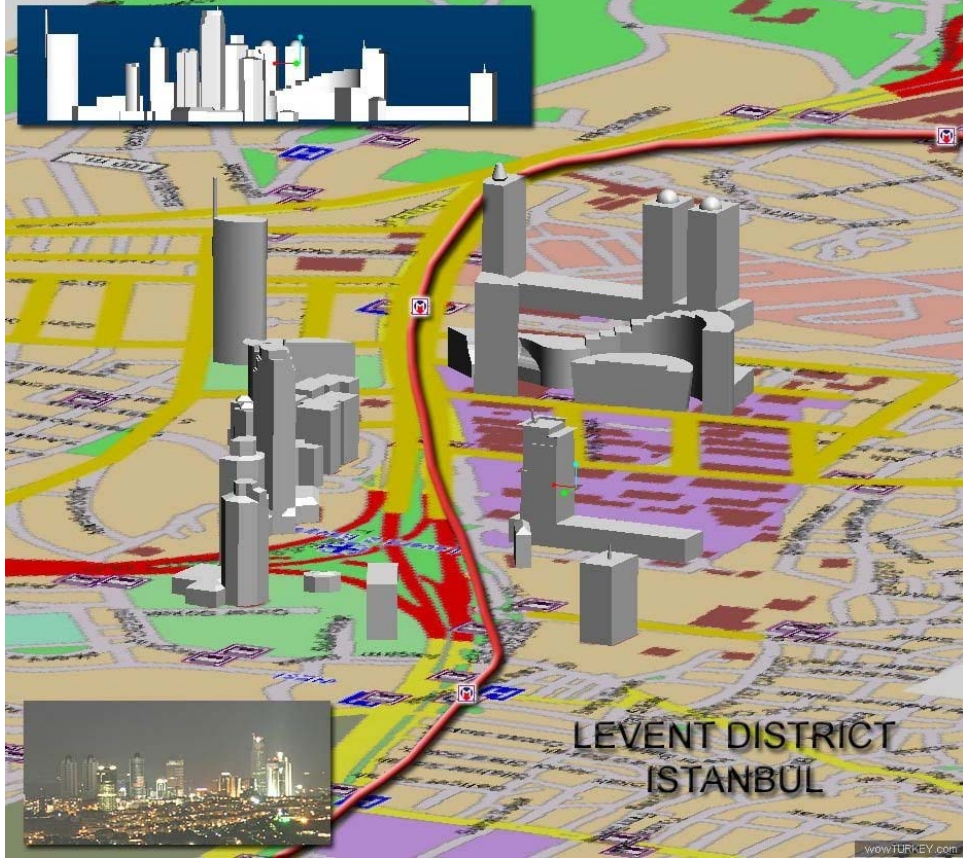
Çok farklı yapılaşmalara sahne olmuş İstanbul kenti, bir yandan tarihin görkemli mimari eserlerini bünyesinde barındırırken, bir yandan da çağdaş yapılaşma olayını yaşamıştır. Cumhuriyet dönemini ile birlikte önemli bir başkalaşım sürecine giren Türkiye'nin sosyo-ekonomik yapısında 1950'li yıllardan itibaren önemli değişimler gözlenirken, İstanbul'un yerleşim alanlarında da hızlı bir artış kaydedilmiştir. (Aytıs, 1996)

İstanbul kenti, kırsal kesimden göçün her zaman birinci hedefi olmuştur. 1950'lerden sonra nüfus hızlı bir artış göstermiştir. Bu nüfus artışının sonucunda İstanbul'da büyük bir değişim ve gelişim başlamış, bu değişim ve gelişim, yerleşim alanlarında da gözlenmiştir. Kent içinde kısıtlı miktarda kalmaya başlayan toprak oldukça değer kazanmıştır. Bu durum arsa fiyatlarının artmasını beraberinde getirmiştir. Kent alanlarındaki arsa fiyatlarının yüksekliği, kentin içindeki yapı alanlarının binalarla dolu oluşu, kentin büyüyerek yayılmasına yol açmaktadır. Tüm bunların sonucunda, elde kalan kısıtlı arazilerin maksimum karla kullanılması kaçınılmaz olmuştur. Bu durumda İstanbul için yüksek binalar gündeme gelmeye başlamıştır. (Onursal, 2005)

Kentleşme adına sağlıksız bir süreç içine giren İstanbul, dünyada büyük bir hızla gelişme gösteren yüksek yapılaşma oluşumunu, tüm Türkiye'de olduğu gibi gecikmeli olarak izlemiştir. Amerika'da 19.yy'ın sonlarına doğru ilk örnekleri görülen ve 20. yy'da çok büyük ilerlemeler ve gelişmeler gösteren yüksek binaların yapımı, Uzakdoğu ülkelerinde de büyük bir hız kazanırken, Avrupa'da aynı heyecan görülmemiş, dolayısıyla da bu hareketsizlik Türkiye'ye de yansımıştır. 1950'li yıllarda az olsa da yüksek bina yapımına sahne olan Türkiye, 70'li yıllardan itibaren bu konuya daha da yakınlaşmaya başlamıştır. (Aytıs, 1996)

1980'lerden sonra İstanbul, kaçak yapılaşmanın önlenememesi, şehrin tarihi ve kültürel değerlerinin gün geçtikçe yok olması, siluetin korunamamaya başlanması, isabetsiz yer seçimleri vb gibi problemler tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Özellikle İstanbul'un mevcut imar planlarının yetersizliği ve devamlı değişmesi yüksek binaların planlamasını ve yapımını etkilemektedir. Gökdelen türü endüstrinin gelişmesi ve köylerin itmesiyle halkın kentlere akın etmesi, arsa değerlerinin büyük artış göstermesi, teknolojinin gelişmesi, ayrıca iş çevrelerinin güç gösterisi istekleri dolayısıyla yaygınlaşmaktadır.

Türkiye’de yüksek binaların yapımı, 1950’lerde başlamış, uzun süre de kat yoğunlukları çok fazla olmamıştır. 1970’lerle birlikte bazı ticari firmaların uluslararası düzeye erişmesiyle modern ofis binalarına talep artmış ve eski kent merkezleri bu talebi karşılayamamıştır. Bu dönemde yapılan binaları kat adedi 25’i pek geçmemiştir. İstanbul’da bu dönemde yapılan yüksek katlı yapılara örnek; İstanbul Hilton Oteli, 20 katlı Etap Oteli, 23 katlı Sheraton Oteli sayılabilir. Günümüzde bu binaların kat yükseklikleri ve sayıları giderek artmaktadır. (Onursal, 2005)



Şekil 4.13 İstanbul Levent Bölgesindeki Yüksek Yapılar

1985 yılına kadar İstanbul’da merkez dışında çok katlı konut bloklarının oluşturduğu Ataköy semti meydana gelirken, hemen yanbaşımda Bakırköy semti de yüksek konut blokları etkisinde kalmıştır. 1985 yılından itibaren İstanbul şehri, yüksek binaların yoğun bir şekilde artışına sahne olmuştur. Bu artışın temelinde prestij unsuru ve spekülatif kazanç istekleri yer alırken, yüksek binaların varlığı ile ilgili yoğun tartışmalar da başlamıştır. Bu tartışmaların temelini, ciddi imar planlarının olmaması, mevcut yasa ve yönetmeliklerin, kişi ve kuruluşların menfaatleri doğrultusunda geçici değişikliklere uğratılması, ciddi boyutlara ulaşan altyapı yetersizliği ve sıklıkla gündeme getirilen imar afları oluşturmuştur. (Aytis, 1996)

Yüksek yapılar tarafından adeta kuşatılan İstanbul'da, bu konu ile ilgili çok yönlü tartışmalar sürerken, Boğaziçi ve İstanbul silüetleri üzerinde de araştırmalar yaparak, yüksek binaların ne tür görüntüler yaratacağı hakkında fikirler yürütülmektedir.

4.3 İstanbul'da Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Çıkış Gerekçeleri

İstanbul'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapıların tarihçesine bakıldığında zaman, İstanbul'daki yüksek yapılardan daha yeni bir geçmişi olduğu görülmektedir. İstanbul'daki ilk karma kullanımlı yüksek yapı olan Akmerkez'in yapım tarihi dikkate alınır, bu yapıların İstanbul'da 1990'lı yıllardan sonra çıkmaya başladığı görülmektedir.

İstanbul'daki yüksek binaların büyük bir çoğunluğu, elindeki arsayı değerlendirmek isteyen yatırımcılar tarafından inşaa edilmekte yada ettirilmektedir. Çok büyük bir arsa spekülasyonunun yaşandığı İstanbul'da, şehir merkezindeki arsaların yüksek değerleri, bu arsadan mümkün olduğunda fazla yararlanarak rant elde etme isteğini gündeme getirmiştir. Arsanın değerlendirilmesi amacı ile yapılan yüksek binalarda fonksiyon seçimi, arsanın bulunduğu yerin ağırlıklı fonksiyonu yönünde seçilmekte, bu seçimde bazen, o yöre için hiç işlenmeyecek fonksiyonlara gidilmesi de söz konusu olabilmektedir. (Aytıs, 1996)

Bu yapıların İstanbul için oluşum gerekçelerini irdelersek, hizmet sektörünün kent merkezinde göstermiş olduğu hızlı gelişim sonucunda bu bölgelerin artan değeri ve insanların bu bölgelerde yaşama istekleri olarak görülebilmektedir. Özellikle kentin kültürel ve sosyal yaşamından kopmak istemeyen ama güvenli ve ayrılmış mekanlarda yaşamayı tercih eden halk için bu tip yapılar oluşmaya başlamıştır. "Şehir içinde şehir" anlayışının görüldüğü bu tip yapıların oluşum süreçlerinde, kentsel anlamda planlamanın varlığını da söylemek güçtür.

5. İSTANBUL'DA BULUNAN KARMA KULLANIMLI YÜKSEK YAPILARA ÖRNEKLER

İstanbul'un tarihsel süreç içinde kent merkezinin değişimini, yüksek ve karma kullanımlı yapıların bu değişim süreci içinde hangi konumda yer aldığı ve kent yaşamına etkileri incelenmiş bulunmaktadır. İstanbul'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapılar, tarihsel kronolojiye göre değerlendirilirse; Akmerkez/ Etiler, Süzer Plaza/ Dolmabahçe, İş Bankası Kuleleri/ 4.Levent, Metrocity/ 1.Levent, Kanyon Projesi/ 1.Levent olarak örneklendirilebilir.

5.1 Akmerkez

Proje Adı: Akmerkez

Konumu: Etiler

Fonksiyonu: Konut + Ofis + Çarşı

Kat Adedi: 14 - 17

Yükseklik: 100 m -75 m

İşveren: Akkök, Tekfen ve İstikbal Grupları

Mimari Avan Proje: Farih Uran

Yüklenici: Yüksel İnşaat A.Ş.

Toplam İnşaat Alanı: 180.000 m²



Şekil 5.1 Akmerkez

5.1.1 Akmerkez'in Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri

Akmerkez, Etiler- Ulus kavşağında yapılmış olan bir komplekstir ve Etiler bölgesinde ulaşımın en işlek olduğu noktada yer almaktadır. İstanbul'un iki yakasını birbirine bağlayan iki köprünün kesiştiği alanda bulunup, İstanbul kent yaşamının en hareketli olduğu bölgelerinden biri olan Beşiktaş ilçesinde konumlanmıştır.

Akmerkez'in kent içindeki konumuna bakıldığı zaman, kentin merkezi sayılabilecek noktalarından birinde yer aldığı görülmektedir. İstanbul'da bulunan diğer karma kullanımlı yüksek yapılara göre değerlendirildiğinde ise yapının, kentin iş yaşamı kadar günlük yaşamında da etkin olduğu bir semtte yer aldığı söylenebilmektedir. Yapının bulunduğu semt, inşaatının tamamlanmasından sonra değerini arttırmış, kentin prestijli alanlarından biri olmaya da başlamıştır. Bu artışın en önemli etkenlerinden biri de Akmerkez olduğu söylenilebilir.

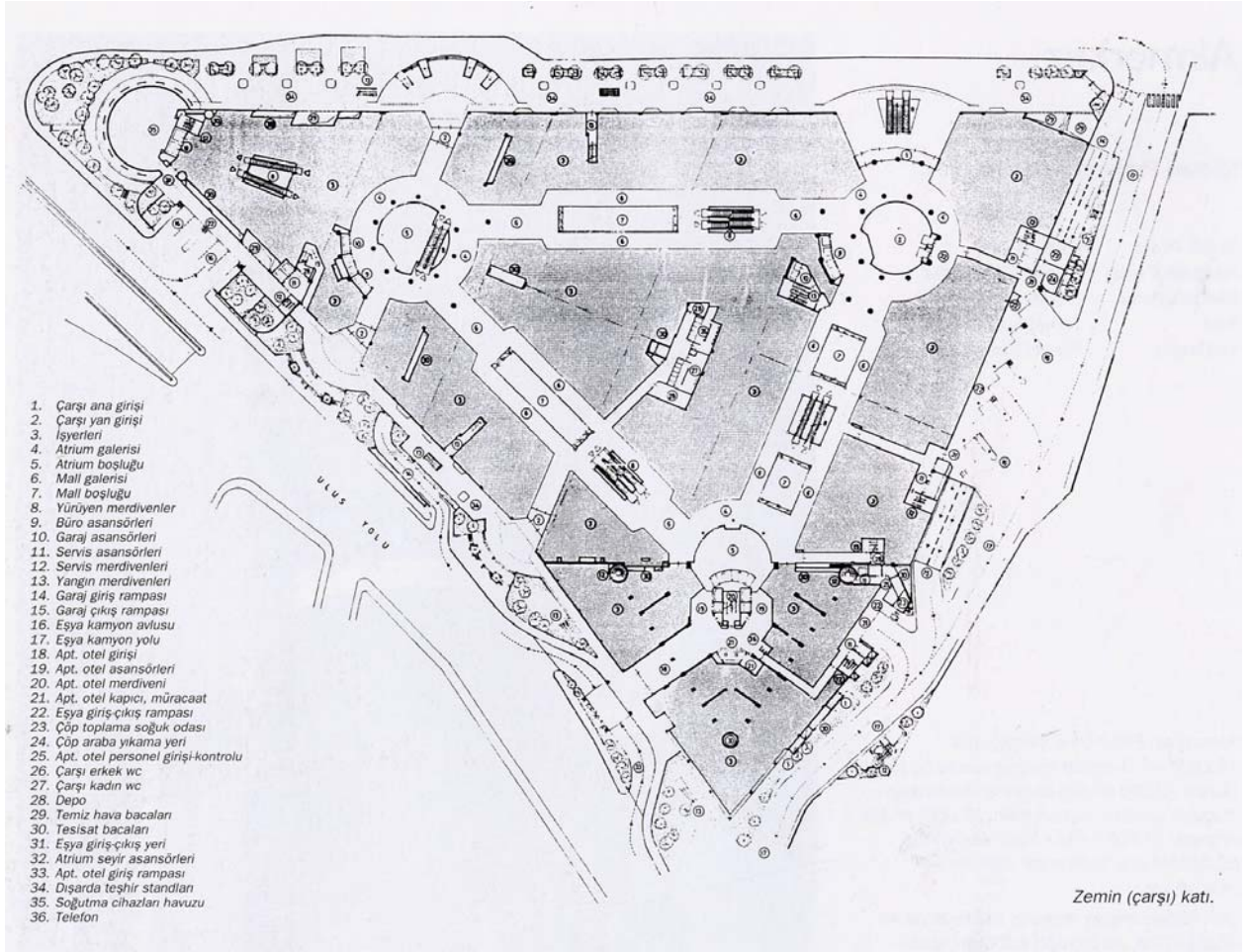
5.1.2 Akmerkez'in Mekansal Çözümü

Akmerkez, Etiler- Ulus kavşağında 180.000 m²'lik inşaat alanında kurulmuş olan bir komplekstir. Bunun 32.500 m²'sini alışveriş merkezi, 55.000 m²'sini otopark, 31.000 m²'sini büro alanları ve 20.000 m²'sini konut alanları oluşturmaktadır. Dört kattan oluşmakta olan alışveriş merkezinde, en küçüğü 11,50 m², en büyüğü 1.300 m² alana yayılmış olan toplam 245 birim bulunmaktadır. Üçgen bir alana yayılmış olan merkezin üç atriumu, ana dolaşım yolları ile birbirine bağlanmış olup, buna ek olarak da panoramik asansörler de ziyaretçilere hizmet vermektedir. Levent yönünde yer alan 14 katlı kule, ve Etiler yönünde bulunan 17 katlı kule toplam 31.000 m²'lik alanı kapsar. Merkezin Ulus'a bakan köşesinde 96 daireden oluşan 23 katlı konut bölümü yer alır. (Uran,1995)



Şekil 5.2 Akmerkez ve çevresi

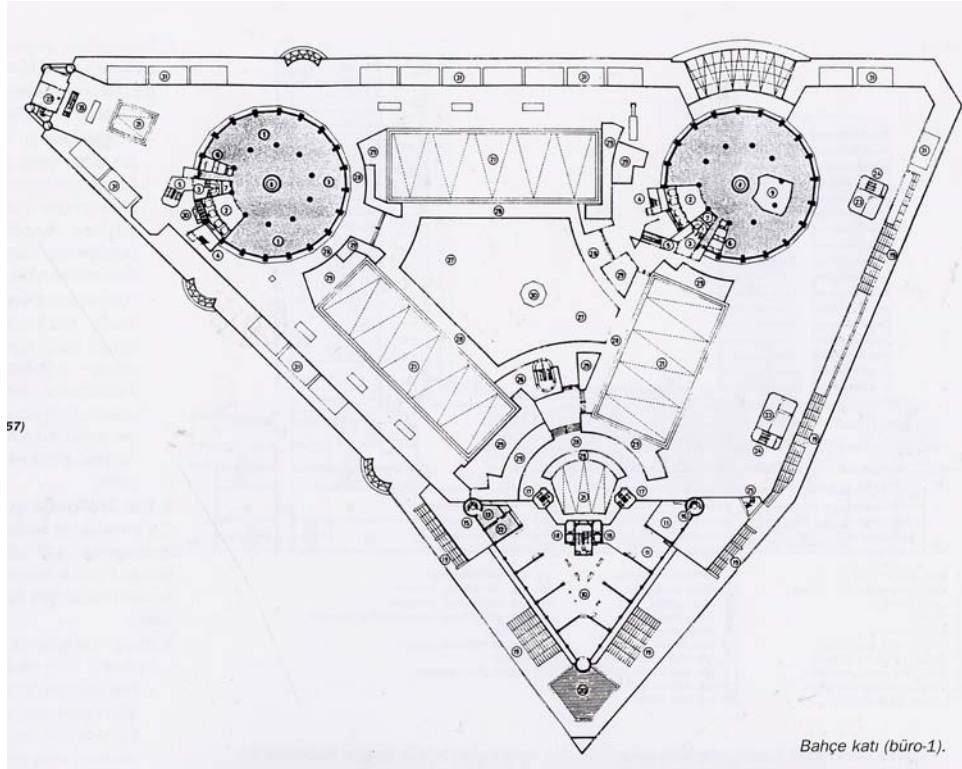
Ayda 1- 1.5 milyon kişinin ziyaret ettiği (ortalama günlük ziyaretçi sayısı, hafta içi 40.000-45.000, hafta sonu ve özel günlerde 70.000 ve üzeri), haftanın her günü 10:00- 22:00 arası hizmet veren Akmerkez alışveriş merkezinin temizlik, güvenlik ve genel bakımı 120 kişilik temizlik, 146 kişilik güvenlik ve 115 kişiden oluşan teknik ve yönetim kadrosu tarafından gerçekleştirilmektedir.



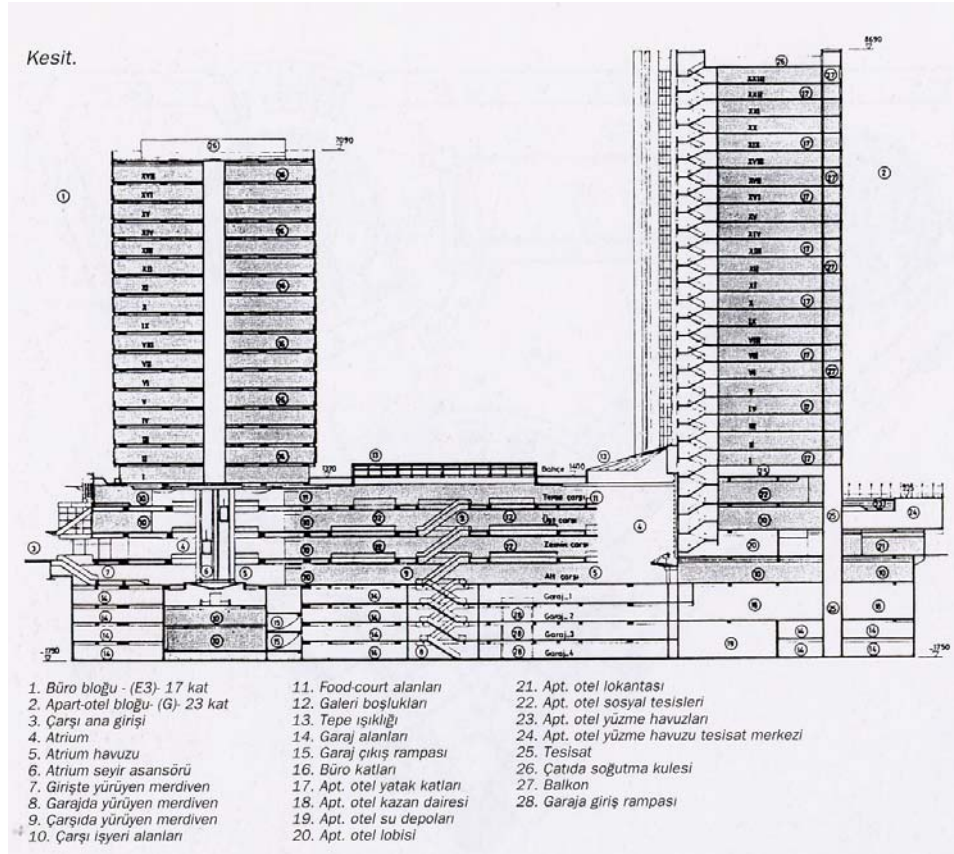
Şekil 5.3 Akmerkez'in zemin kat planı

Dört kattan oluşan Akmerkez alışveriş merkezinde yol boyunca çalışan iklimlendirme cihazları, yangın ihbar ve söndürme sistemleri, modern güvenlik sistemleri, devamlı müzik yayını, bina otomasyonu ile ziyaretçilerin konforlu bir ortamda vakit geçirmelerini sağlamaktadır. 180.000 m²'lik alana kurulu komplekste alışveriş merkezinin yanı sıra, 14 ve 17 katlı ofis binası ile 24 katlı konut binasından oluşmaktadır. Üçgen bir alana yayılmış olan alışveriş merkezinin 3 atriumu, ana dolaşım yolları ile birbirine bağlanmıştır. 41 yürüyen merdiven, 2 panoramik asansör, yayalara ve servislere açık 30 asansörü ile dikey alışveriş merkezi daha çok ziyaretçiye süratli dolaşım olanağı sağlamaktadır. [19]

Akmerkez, 246 mağazasının bulunduğu alışveriş merkezi kadın, erkek, çocuk tekstil ürünlerinin yanı sıra kırtasiye, optik, kuyumcu, oyuncak, spor, ayakkabı, hediyelik eşya dükkanlarıyla beraber ziyaretçilerin tüm gereksinmelerini karşılayacak mağazalara, sinema salonlarına, kafeterya, restoran ve süpermarketlere sahiptir. [19]



Şekil 5.4 Akmerkez'in bahçe kat planı



Şekil 5.5 Akmerkez'in kesiti

5.1.3 Akmerkez'in Fonksiyon Oranları

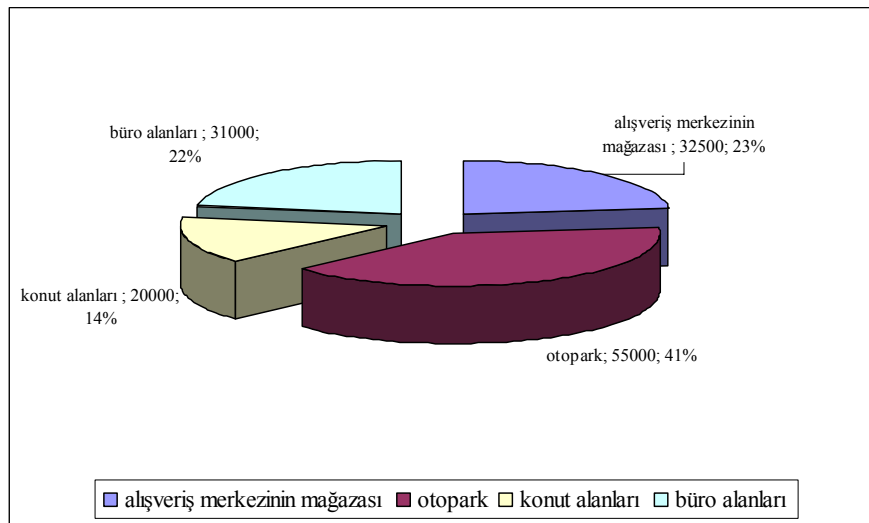
Akmerkez'in bünyesinde 3 fonksiyon grubu bulunmaktadır ve yapının üçüncü boyutunda bu fonksiyon grupları hissedilmektedir. Bu fonksiyon grupları üç bölümde toplanır:

- Alışveriş Merkezi- Eğlenme ve Alışveriş Yapma Fonksiyonu
- Konut- Barınma ve Yaşama Fonksiyonu
- Ofis- Çalışma Fonksiyonu

Bu fonksiyon gruplarının dışında binanın otoparkı ve teknik birimlerinin bulunduğu alanlar yer almaktadır. Şekil 5.6'de de görülebileceği gibi, fonksiyonların mekan büyüklüklerine göre oranlandığı zaman en büyük oranın otopark ve alt birimlerinin olduğu görülmektedir. Alışveriş merkezi ile büro alanlarının ise büyüklükleri birbirlerine yakın olup, en az dilimi konut alanları oluşturmaktadır.

Bu tabloya göre birimler ve oranlar şu şekildedir:

- Alışveriş Merkezi: %23
- Otopark: %41
- Büro Alanları: %22
- Konut Alanları: %14



Şekil 5.6 Akmerkez'de bulunan fonksiyon oranları

5.1.4 Akmerkez'in Genel Değerlendirilmesi

Akmerkez'in yapım tarihine bakıldığı zaman, İstanbul ili içinde bu tip karma kullanımlı yüksek yapıların temelini oluşturduğunu söyleyebiliriz. Konumu itibari ile de yapım tarihinden itibaren bulunduğu bölgede bir prestij noktası haline gelmiştir. Bu gelişimin devamında ister istemez bulunduğu bölgenin arsa ve rant değerinin artmasına sebep olmuştur.

Akmerkez denildiği zaman, bünyesinde bulundurduğu fonksiyonlardan akla ilk gelen, alışveriş merkezi kısmıdır. Yatırımın bu yöne ağırlıklı olarak desteklenmesi ile beraber gözönünde bulunan fonksiyon grubu, bu olmuştur. Bir başka nedeni de, Akmerkez ilk yapıldığı zaman, içinde bulunduğu semtin ağırlıklı olarak konut alanlarından oluşmasıdır. Bu yüzden yapı, kent yaşamı içinde kendini ağırlıklı olarak alışveriş merkezi yönü ile hissettirmektedir.

İstanbul'da bu konseptte yapılan karma kullanımlı yüksek yapılara ilk örnek sayılabilecek Akmerkez, çevresi ile de kat yükseklikleri bakımından farklılıklar oluşturmamaktadır. Bu yüzden etrafı ile bütünleşebilen bir yapı olma özelliğini korumaktadır. Karma kullanımlı yüksek yapılarda görülen en önemli sorunlardan biri olan çevresi ile bütünleşmeme problemi Akmerkez'in belki de bulunduğu konum itibari ile nisbetlerinin insani ölçüsüne daha yakın olması sebebi ile daha rahat aşılmıştır.

Akmerkez içinde bulunduğu semtin değerini arttırsa da, bulunduğu bölgede altyapı eksikliğinden ötürü, trafik problemi yaratmaktadır. Özellikle haftasonları bu merkeze gelmek isteyen araçlardan ötürü önünde bulunan Nispetiye Caddesi'nde trafik yükü artmaktadır.

Akmerkez, İstanbul'da bulunan diğer karma kullanımlı yüksek yapılar kadar yüksekliği olmadığı için, bulunduğu konum itibari ile de İstanbul silüetine etkisi diğer yapılar kadar çok fazla değildir. Kompleksin bu bölgede ilk yapılmış örneklerden biri olması da, hala değerini korumasına gerekçe olarak gösterilebilir.

5.2 Süzer Plaza

Proje Adı: Süzer Plaza

Konumu: Beşiktaş/ Dolmabahçe

Fonksiyonu: Konut + Ofis + Çarşı

Kat Adedi: 34

Yükseklik: 154 m

İşveren: Süzer Holding

Mimari Avan Proje: Doruk Pamir

Yüklenici: Dolmabahçe Turizm A.Ş.

Toplam İnşaat Alanı: 112.000 m²



Şekil 5.7 Süzer Plaza

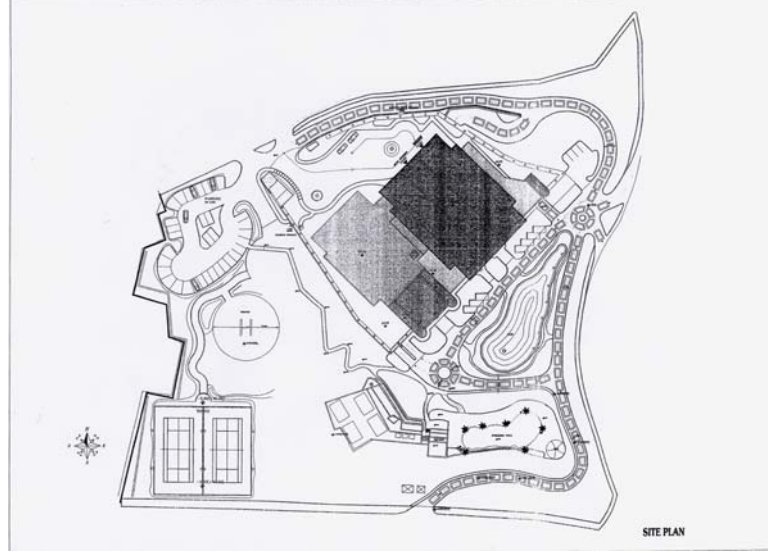
5.2.1 Süzer Plaza'nın Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri

Süzer Plaza, Taksim ve Beyoğlu gibi kentin hem geleneksel yerleşim bölgeleri, hem de kentin gelişen bölgeleri arasında önemli bir noktada yer almaktadır. Süzer Plaza'nın arazisi, Dolapdere-Çevreyolu aksının üzerinde bulunur. Konaklama fonksiyonunu da bünyesinde barındıran Süzer Plaza'ya havaalanından gelen müşteriler, İstanbul'un Uluslararası Hava Limanı Atatürk Havaalanı'nı kullanarak çevreyolundan ulaşabilmektedirler.



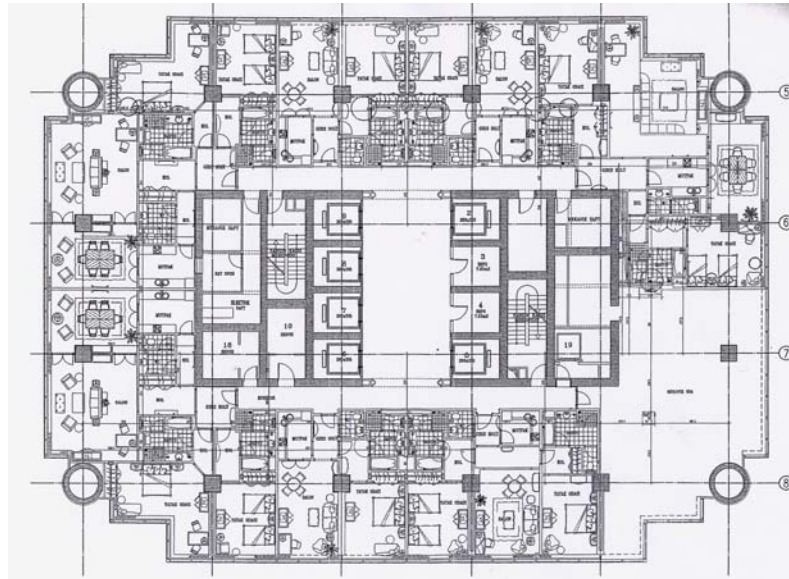
Şekil 5.8 Süzer Plaza'nın boğazdan görünümü

Center'in yanı sıra toplantı salonlarına hizmet veren *Conference Concierge*'de toplantı ve davet sahiplerine hizmet vermektedir. Toplam 1773 m²'lik bir alana sahip olan toplantı ve davet salonları, sunulan hizmetler arasında bulunmaktadır. 705 m² büyüklüğündeki balo salonu, alt toplantı salonu, "Business Center"ın tümü aynı katta yer almaktadır. [20]



Şekil 5.10 Süzer Plaza'nın vaziyet planı

Süzer Plaza içinde bulunan The Ritz Carlton oteli, yapının ilk 14 katını kapsamaktadır. Otelde toplam 244 *deluxe* misafir odası bulunuyor. Bunların 119 tanesi *deluxe*, 51 tanesi *premier deluxe*, 37 tanesi club odası, 15 tanesi *premier club*, 21'i *executive suite* ve 1 tanesi Ritz Carlton Suite'dir. "Otel içinde otel" Club katları, otelin 11., 12. ve 14. katlarından olup kalan misafirlere daha ayrıcalıklı bir hizmet sunulmaktadır.[20]

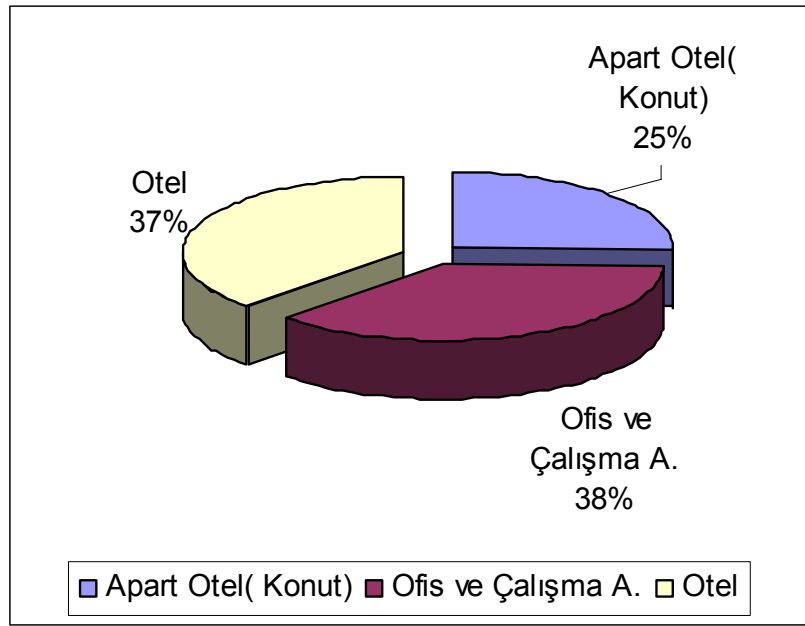


Şekil 5.11 Süzer Plaza'nın apart katı planı

5.2.3 Süzer Plaza'nın Fonksiyon Oranları

Süzer Plaza'nın bünyesinde 3 fonksiyon grubu bulunmaktadır ama yapının üçüncü boyutunda bu fonksiyon grupları çok fazla hissedilmemektedir. Bu fonksiyon grupları üç bölümde toplanır:

- Otel
- Apart Otel (Konut)
- Ofis ve Çalışma Alanları

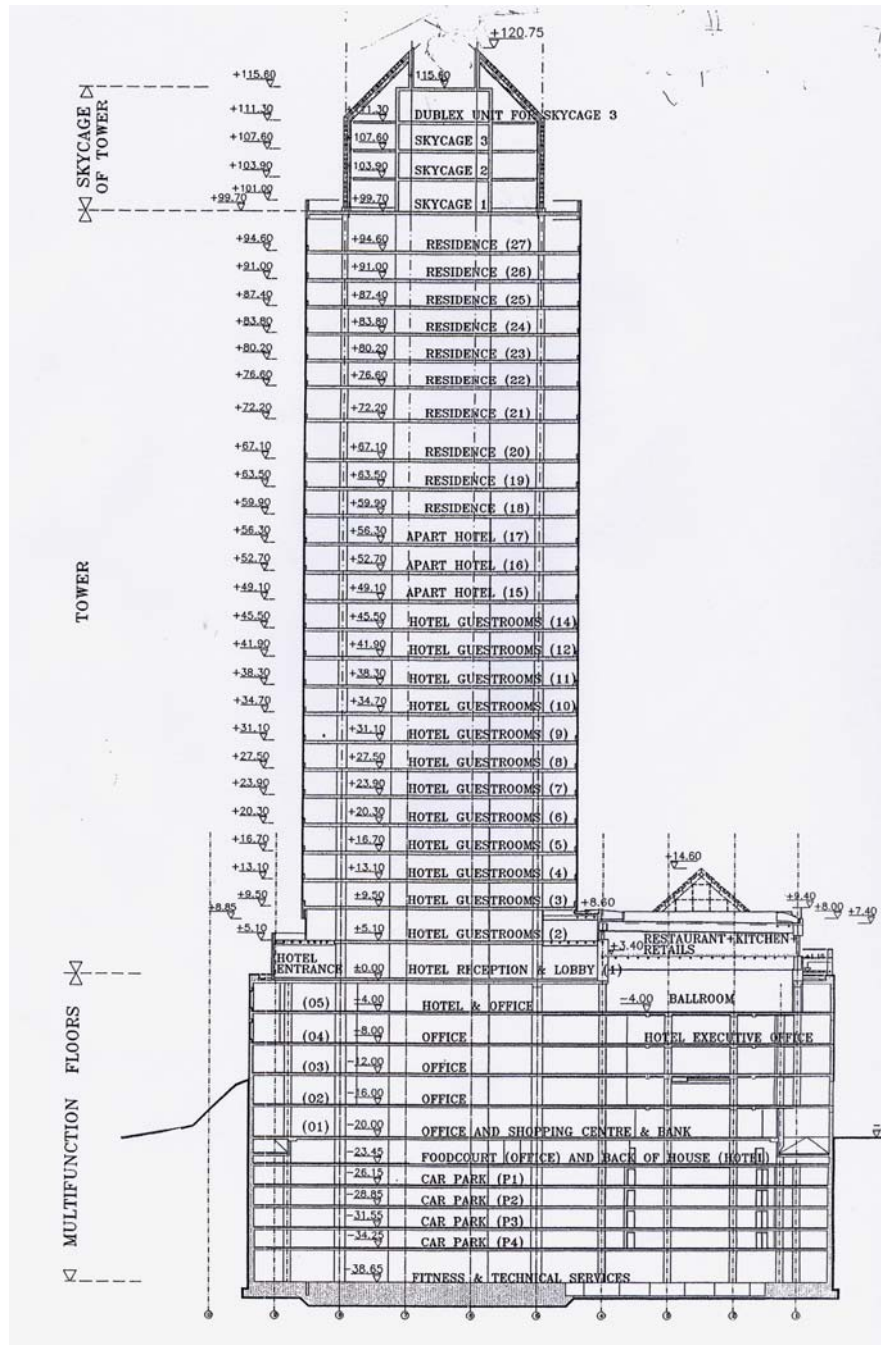


Şekil 5.12 Süzer Plaza'nın fonksiyon grupları oranı

Bu fonksiyon gruplarının dışında binanın otopark ve teknik birimlerinin bulunduğu alanlar yer almaktadır. Şekil 5.12'de görüldüğü gibi fonksiyonları mekan büyüklüklerine göre grupladığımızda otel ile ofis ve çalışma alanlarının büyüklüklerinin birbirine yakın olduğu görülmektedir. Konut alanı ise diğer iki fonksiyon grubuna göre daha azdır.

Bu tabloya göre birimler ve oranları şu şekildedir: (Yazıcı, Doğan, Karslı, Köseoğlu, 2003)

- Otel - %37.8
- Apart Otel (Konut) - %24.5
- Ofis ve Çalışma Alanları -%37.7



Şekil 5.13 Süzer Plaza'nın kesiti ve fonksiyon dağılımları

Süzer Plaza'nın Şekil 5.13'de görülen kesitinde fonksiyon dağılımları ve her katta bulunan kullanım alanları görülmektedir. Bu şemaya göre, *multifunction floors* diye tanımlanan alanda alt katlar otopark ve servis alanları olarak kullanılmakta, orta katlara doğru otele ait alanlar ile ofis ve alışveriş bölümü karma şekilde biçimlenmektedir. Kesitte *Tower* diye tanımlanan kule bölümünde ise alt katlar otel odaları, *residence* diye tanımlanan üst katlar ise konut alanlardır. *Skycage of the Tower* diye tanımlanan üst çatı kısmında ise restoranlar ve barlar bulunmaktadır.

5.2.4 Süzer Plaza'nın Genel Değerlendirilmesi

Süzer Plaza'nın genel değerlendirilmesine geçilmeden önce, yapının projelendirme ve yapım süreci içinde yaşadıklarını incelemek gerekmektedir çünkü İstanbul'da bulunan diğer karma kullanımlı yapıların ve hatta İstanbul'da bulunan yüksek yapıların içinde bulunduğu konum itibari ile farklı bir statüye sahiptir.

İstanbul'un tartışmalı yapılarından 'Gökkafes' diye tanımlanan Süzer Plaza, bulunduğu arazi için de Yargıtay tarafından verilen 'şerhli arazide yapı yapılamaz' kararı bulunmaktadır. Ritz Carlton Oteli, kamuoyunda bilinen adıyla Gökkafes'in bulunduğu araziye Padişah II. Abdülhamid, 1908'de 'Dolmabahçe vadisinde Taşkışla, Gümüşsuyu ve Maçka askeri kışlaları ile İstanbul'a havagazı dağıtan Gazhane tarafından çevrelenen araziye güvenlik gerekçesiyle inşaat yapılamaz' kaydı koydurdu. Ancak, yapılaşma olmadığı için araziyi sekiz ayrı kişiden 159 milyon liraya alan Mustafa Süzer, 1984'de Abdülhamid'in şerhini Tapu Bölge Müdürlüğü'ne başvurarak kaldırdı. [21]

Süzer Grubu, 1983'te İstanbul 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'ndan bölgedeki tarihi Taşkışla binasının boyunu aşmamak kaydıyla, 24.5 metre ya da sekiz kat yüksekliğinde bina için onay aldı ancak Bakanlar Kurulu, yapı yoğunluğu imar planlarının tanıdığı sınırın çok üzerinde olduğu için bölgeyi 'turizm alanı' ilan etti. 1984'te Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla, yükseklik 134 metreye çıkarıldı. 1987 yılında başlayan inşaatın ruhsatı 1988'de alındı. [21]

1989 yılında Büyükşehir Belediye Başkanı olan Nurettin Sözen ise, yan parsellere tecavüz edildiği gerekçesiyle inşaatı mühürledi ve 'tarihi kentin silüetini bozduğu gerekçesiyle' hukuk savaşına başladı. Ancak, 1992 yılında Beyoğlu Belediyesi'nin inşaatın yüksekliğini tekrar 24.5 metreye indirmesiyle çalışmalar yeniden başladı. Dönemin ANAP hükümeti de, inşaatın devamı için 'turizm alanında imar yapma' yetkisini SHP Beyoğlu Belediyesi'nden alarak Bayındırlık Bakanlığı'na devretti. Beyoğlu Belediye Başkanlığı hukukçuları, 1997'de sözkonusu araziye bina yapılamayacağına dair II. Abdülhamid şerhinin tapuya konulması için yeniden mahkemeye başvurdu. [21]

1994'te İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olan Recep Tayyip Erdoğan da suç duyurusunda bulunmasına rağmen binanın yapımını engelleyemedi. Dava, Yargıtay aşamasına geldiğinde, Refah Partili Beyoğlu Belediyesi sınırları içindeki Gökkafes arazisi

Valilik kararı ile, ANAP'lı Cüneyt Akgün'ün başkanı olduğu Şişli Belediyesi'ne geçirildi. Böylelikle şerh davasında Beyoğlu Belediyesi davanın tarafı olmaktan çıktı. Bu dönemden sonra Gökkafes yerel mahkeme, Yargıtay ve Danıştay arasında onlarca davaya konu oldu.[21]

Prof. Dr. Ali Türel, Doç. Dr. Özcan Altaban ve Doç. Dr. Baykan Günay'ın imzasını taşıyan ve Büyükşehir Belediyesinin Yargıtaya açtığı davanın bilirkişi raporunun sonuç bölümünde şu değerlendirmeler yapılmaktadır:

- Yapı, kent merkezinin hemen kenarında, Osmanlı'nın son döneminde oluşmaya başlamış ve Cumhuriyet döneminde olgunlaşmış, kenarları belirginleşmiş bir parktır. Davalı kütle ise Taşkılla ve Stadyum arasında, hiç bir tanımı olmayan bir yere konulmuştur. Yani kenarlar açısından anlamlı bir yenilik getirmemiştir.
- Askeri Ocağı Caddesi yokuşundan çıkarken, tanımsız bir girişten güçlkle girilen bir yapı bir odak oluşturmaz, giderek kentlilerle yabancılaşır. İnsanların eriştiği, rahatlıkla girip çıktığı, kentsel ve kültürel iletişimi güçlendirecek bir yapı değildir.
- Bazen görünür kütleleriyle, bazen kent içindeki önemleriyle bilenen yapı ya da yapı grupları kentin nirengilerini oluşturmaktadır. Nirengiler kentte birşeyi ifade ederler. Galata kulesi, Cenevizliler'in Bizans karşı ticari varlıklarının kanıtıdır. Beyazıt Kulesi, yangın gözetlemek için yapılmıştır. Davalı yapının ise kimliği tanımlanmamıştır. Bir konaklama tesisi midir, otel midir, apart otel midir, yoksa yalnızca yüksek yapı mıdır?
- Dava dosyasında kule yapının bulunduğu yörenin oteller vadisi olduğu savlanmaktadır. Eğer kent tarihinde bu kadar önemli olan bir yer bu türden tanımlamalarla konu olacak ise burada önemli bir sorun var demektir. Kentin tarihi ve kültürü gitmiş, yerini tüketim ekonomisinin değerleri almış demektir. Kentin o yöresinde düşünmediği bilmediği bir nesne yaratılmıştır. Yani durup duruken basit olarak yatak kapasitesi adı altında bürokratik bir yaklaşımla kent içinde yeni bir yapı, daha doğrusu kentin o bölgesindeki tüm değerlere aykırı bir simge yaratılmıştır.

Rapor sonucunda ortaya çıkan sonuçlar, genel değerlendirme kapsamında değerlendirilebilir. Bu eleştirilerin getirilmesinde en büyük etken yapının bulunduğu çevre ile yarattığı uyumsuzluk ve İstanbul'un kültürel yapısında oluşturduğu değişimdir. Kentin en yoğun yol kavşakları arasında yükselen bu yapı yaklaşık 2000 kişilik kullanımla sıkışık trafiği daha da kilitleyecektir.

22. Dünya Mimarlık Kongresi kapsamında İstanbul'a gelen Amerikalı ünlü mimar çift Robert Venturi ve Denise Scott Brown, Süzer Plaza için, "Gökkafes gökten inmiş gibi" demiş ve konuşma şu şekilde devam etmiştir:

"İstanbul'da karşıtlıklar biraraya gelmiş. Mesela bir camiye gidiyorsunuz, tek başına değil, koskoca bir kompleksin bir parçası; sadece bir yapı olarak değil, şehir için inşa edilmiş. Ama tersi de var. Mesela şu an içinde bulunduğumuz otel (Hilton). Bir de tam arkamızda bir yerlerde, buradan çok daha yüksek bir yer var. O yüksek bina (Gökkafes) buradan çok daha kötü. Bu binalar yapılırken, çevre hiç dikkate alınmamış. Mimari yapısını da beğenmedim. Çevresine bakılınca çok yalnız duruyor. Tepeden bakıyor, gökten inmiş gibi.." (Tamer, 2005)

New York'taki AOL Time Warner kuleleri ve İslam Kültür Merkezi'nin Türk mimarı Mustafa Kemal Abadan'ın vermiş olduğu bir röportajında İstanbul ve yüksek yapılar için şu yorumu yapmıştır:

"İstanbul'da bulunan bazı yüksek yapılar, şehrin silüetindeki güzelliği aldı. Gökkafes gibi. Maslak, tarihi şehirden daha uzak olduğu için buradaki binalar sorun yaratmıyor. Ancak o bölgede de altyapı, ulaşım sorunu var. Bu, altyapıyla üstyapının birlikte gelişmemesinden kaynaklanıyor. İstanbul'daki yüksek binalar, kendi içlerine dönük, anayollardan uzak, izole binalar. Oysa şehirleri ayakta tutan, insanların sokakta birbiriyle kaynaşmasıdır. Yüksek binaların çevrelerine katkısı olmalı. Ben bu anlamda Akmerkez'i başarılı buluyorum. Bu tür yapılar şehircilik açısından daha uygun." [22]

5.3 İş Bankası Genel Müdürlüğü Binaları

Proje Adı: Türkiye İş Bankası A.Ş İstanbul

Genel Müdürlüğü Binaları

Konumu: Levent/ Beşiktaş

Fonksiyonu: Ofis + Çarşı

Kat Adedi: 52 - 36

Yükseklik: 181 m - 118 m

İşveren: Türkiye İş Bankası A.Ş.

Mimari Avan Proje: Doğan Tekeli- Sami Sisa

Yüklenici: Tepe İnşaat A.Ş.- Turner Steiner

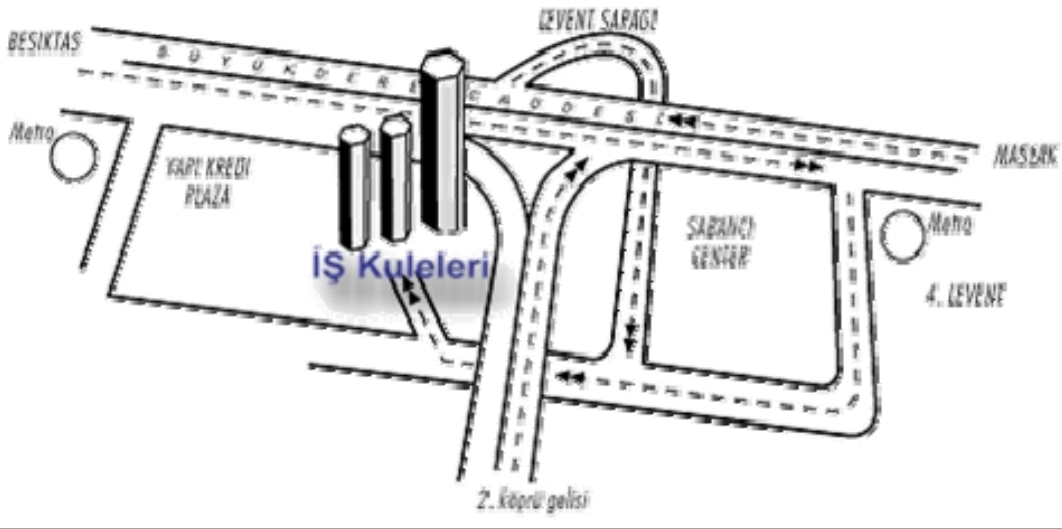
İnternational S.A Girişimi

Toplam İnşaat Alanı: 224.537 m²



Şekil 5.14 İş Bankası Kuleleri

5.3.1 İş Bankası Kulelerinin Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri



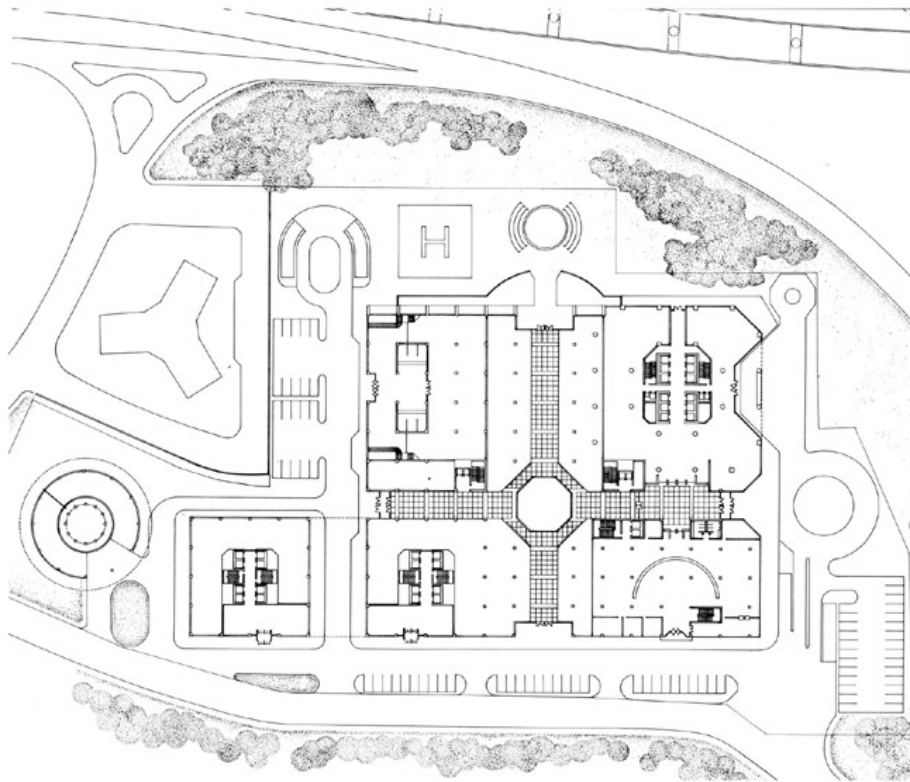
Şekil 5.15 İş Bankası Kuleleri'nin ulaşım krokisi

İş Bankası Kuleleri, TEM Otoyolu'na yakın bir çevrede bulunmaktadır. Üzerinde yer aldığı Büyükdere Cad., Türkiye ve İstanbul ölçeğinde büyük iş merkezlerinin bulunduğu ve İstanbul'da iş dünyasının merkezi haline gelmiş önemli bir arterdir. Kompleksin TEM Otoyoluna yakınlığı, Avrupa yakasına ulaşımı bu noktadan sağlamaktadır. Kompleks Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'ne 2,8 km, TEM Otoyolu çıkışına 0,5 km, Atatürk Havalimanı'na 32 km, Maslak'a 2,9 km, 1. Levent'e 1 km, Zincirlikuyu'ya 2 km uzaklıktadır. Bu merkezlere

kompleksin 2 ayrı araç çıkış yolu ile ulaşmak mümkündür. Yayılar için ulaşım kompleksin hemen önünde bulunan otobüs ve minibüslerle, Taksim-Sarıyer hattı boyunca sağlanabilmektedir. Ayrıca yapımı tamamlanan 4. Levent-Taksim metro hattı kullanılmak suretiyle, 4. Levent ve 1. Levent Metro duraklarına 5 dk yürüme ile, Taksim'e ve metro güzergahındaki yerleşimlere ulaşılabilir.

5.3.2 İş Bankası Kulelerinin Mekansal Çözümü

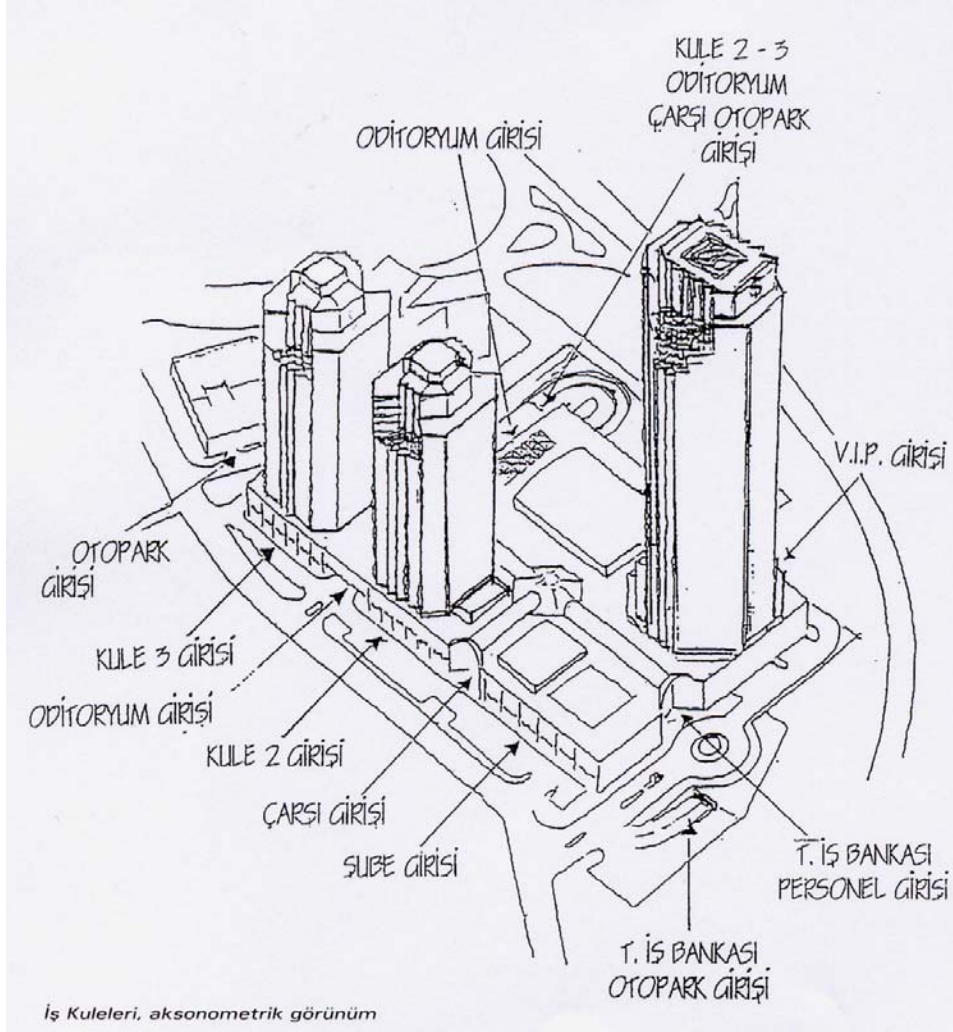
İş Kuleleri kompleksi 3 kule ile bunları birbirine bağlayan bir podyumdan oluşmaktadır. Toplam kapalı alan inşaat 224.357 m² olan kompleksin bünyesinde 48 katlı (42 normal kat, 1 giriş kat, 5 bodrum kat) Kule 1 ve 34'er katlı (28 normal kat, 1 giriş kat, 5 bodrum kat) Kule 2 ile Kule 3, Oditoryum, Kule Çarşı Alışveriş Merkezi, İş Bankası İstanbul Merkez Şubesi ve müstakil otoparktan oluşmaktadır. (XXI, 2001)



Şekil 5.16 İş Bankası Kuleleri'nin vaziyet planı

Kule 1, İş Bankası Genel Müdürlük binası olup, Türkiye'nin en yüksek yapısıdır. Giriş, asma kat, 41 ofis/özel kat, 5 bodrum katı olmak üzere 48 kullanım katlarıyla (asansör makine daireleri ve ara katlar dahil) beraber toplam 52 kattan oluşmaktadır. 21.katta toplantı odaları,

35., 36., 37., ve 38. katta Genel Müdür, Genel Müdür yardımcıları, yönetim kurulu üyeleri, 40. katta özel yemek salonları ve 41.katta ise resepsiyon salonu yer almaktadır.



Şekil 5.17 İş Bankası Kuleleri'nin genel durumu

Kule1'de 36 ofis katının her birinde, 6 adet personel ve 1 adet yük asansörü bulunmaktadır. Ayrıca her katta 1 adet üst düzey yöneticilere tahsis edilmiş, özel kartlarla kullanılan ve her kata ulaşabilen 1 adet VIP asansörü bulunmaktadır.

Her ofis katının çekirdek alanında, bir çay ofisi vardır. Ayrıca yine bu çekirdek içinde, kapıları sadece ofis tarafından açılabilen ve sadece acil durumlarda kullanılması gereken iki yangın merdiveni bulunmaktadır. Katlar arasında başka bir merdiven bulunmadığından, ofisler arası geçişlerin asansörler aracılığı ile yapılması zorunludur. Katlarda, çekirdek dışındaki çalışma mahallerine girişlerde, otopark ve bina girişlerinde olduğu gibi özel güvenlik kartları kullanılmaktadır. Çalışma saatlerinin bitiminde, otomasyon sistemi özel kartların giriş ve çıkış yetkilerini otomatik olarak iptal etmektedir. (XXI, 2001)

Kule 1’de personelin kullandığı asansörler erişim bölgelemesine göre gruplandırılmıştır. Alt kesim için (1,2 ve 3. katlar için) 3 adet, orta kesim için (5-21 katlar arası) 6 adet ve yüksek kesim için (22-41) 6 adet asansör bulunmaktadır. Her katın kolaylıkla ulaşabildiği kat olan 21.kat, bütün birimlerin kullanımına yönelik bir toplantı odaları katıdır.



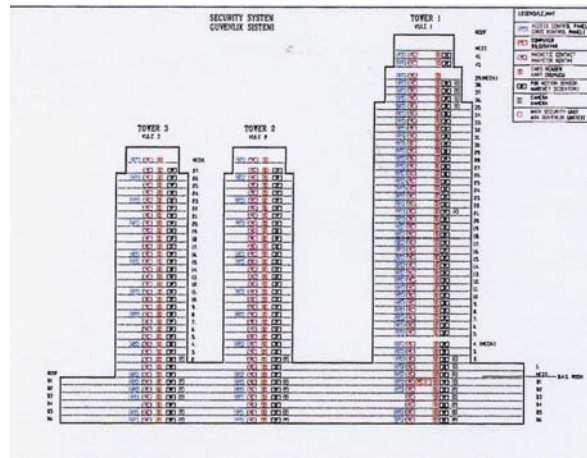
Şekil 5.18 İş Bankası Kuleleri ve yakın çevresi

Kule 1’in 1.bodrum katında genel müdürlük ve şube çalışanları için aynı anda 800 kişinin yemek yiyebileceği, 2550 metrekarelik bir kafeterya bulunmaktadır. Burada 1600 kişi iki oturumda yemek yiyebilmektedir. Mutfak yemek kapasitesi olarak, 2400 kişiye cevap verebilmektedir. Bina güvenlik ve hizmet personelinin yemek yiyebileceği 150 kişi kapasiteli ayrı bir yemekhane ve ana mutfak, 2.bodrum katta yer almaktadır. (XXI, 2001)

Kule 1’e yük ve eşya girişi ise, 2.bodrum katta bulunan yükleme ve boşaltma istasyonundan yapılmaktadır. Buraya getirilen eşyalar, bir platforma boşaltılıp güvenlik görevlilerince ve X ışını cihazlarıyla kontrolleri yapıldıktan sonra iç koridora sevk edilir ve ofis katlarına yük asansörü ile çıkarılmaktadır. (XXI, 2001)

Kule 2 ile Kule 3 ise ikiz kuleler olarak inşa edilmiş ve çoğunluğu İş Bankası iştiraklerinden olan kiracılara kiralanmıştır. Kule 3 tek başına Şişecam ve yan kuruluşları tarafından kullanılmaktadır. Bu ikiz kulelerde, giriş ve asma katlar, 26 ofis katı, 5 bodrum katı olmak üzere toplam, 33 kullanım katı ve tesisat katıyla beraber toplam 34 kattan oluşmaktadır.

Oditoryum yapısı, içinde Kibele Sanat Galerisi ile çok çeşitli kültür-sanat etkinlikleri ile pek çok farklı temalı toplantılarda kullanılacak şekilde tasarlanmış 800 kişi kapasiteli ve çok gelişmiş teknolojik özellikleri bulunan bir salondan oluşmaktadır. Oditoryumun giriş katında sergi salonları yer almaktadır. Burada, bankanın kendi özel koleksiyonunda bulunan eserler yanında, başka sanatçıların eserleri de sergilenabilmektedir. Üst katta bulunan 800 kişilik salon, bankanın toplantı ihtiyaçlarını karşılayabileceği gibi, çeşitli kültür faaliyetleri ve konserlerde de kullanılabilir. Bu salonun arka bölümünde yer alan asma katta, bir projeksiyon odası ve 4 adet simultane çeviri odası bulunmaktadır. Ayrıca aynı komplekste, ATM holü ve kiralık kasaların da yer aldığı 6550 metrekarelik büyük ve modern bir banka şubesi bulunmaktadır. (XXI, 2001)



Şekil 5.19 İş Bankası Kuleleri kesiti

Kule Çarşı Alışveriş Merkezi 2 kattan oluşmaktadır. Giriş katta (1. Bodrum Kat), farklı nitelikte giyim mağazaları bulunmakta, giriş katın altındaki katta ise (-8,50 Kotu Planı, 2. Bodrum Kat) Yiyecek-İçecek bölümleri yer almaktadır.



Şekil 5.20 İş Bankası Kuleleri giriş cephesi

5.3.3 İş Bankası Kulelerinin Fonksiyon Oranları

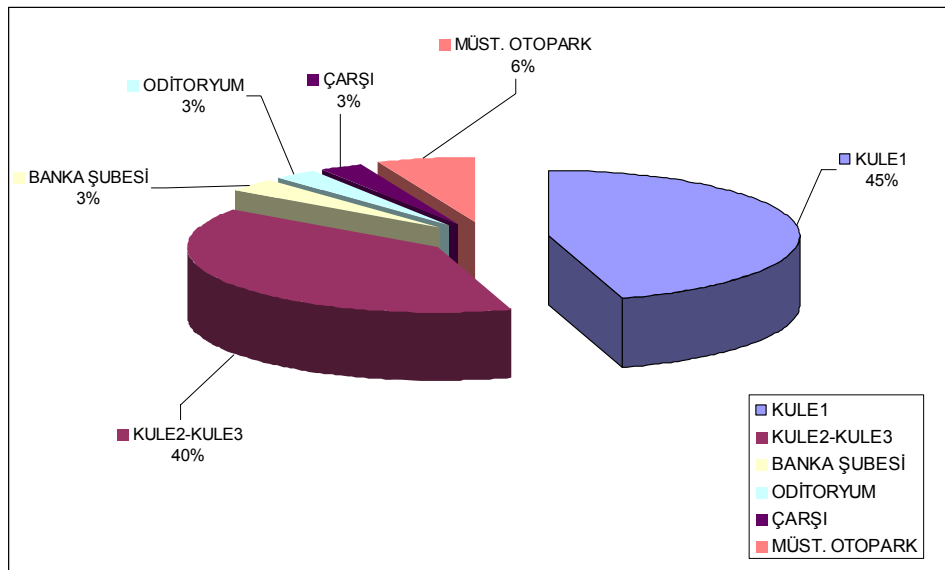
İş Bankası Kuleleri'nde bulunan 3 temel bölüm vardır. Bunlar:

- Ofis Alanları
- Alışveriş Merkezi
- Kültür Merkezi

Bu fonksiyon gruplarından başka yapının otopark, ve teknik birimlerin olduğu mekanlar yer almaktadır. Bulunan bölümleri, kapladıkları alanlara göre şu şekilde belirtebiliriz:

- Kule1 (101.728 m²)
- Kule2-Kule3 (88.663 m²)
- Banka Şubesi (6.924 m²)
- Oditoryum (6.207 m²)
- Çarşı (6.675 m²)
- Müst. Otopark (14.160 m²)

Bu birimlerin kapladıkları alanlara göre oluşturulan tablo Şekil 5.21'de görülmektedir. Oluşturulan bu tabloya göre en çok alanı ofis bölümü oluşturmakta, daha sonra diğer bölümler gelmektedir.



Şekil 5.21 İş Bankası Kuleleri'nin fonksiyon dağılımı

5.3.4 İş Bankası Kulelerinin Genel Değerlendirilmesi

İstanbul'un en önemli iş bölgesi olan ve gittikçe bir finans merkezine dönüşen Mecidiyeköy-Maslak ekseninde, bu eksenin ana arteri olan Büyükdere Caddesi üzerinde, 4. Levent mevkiinde bulunan İş Bankası Genel Müdürlük kompleksi üç kule, oditoryum, şube, çarşı ve otopark olmak üzere toplam 224 bin m²'yi aşan bir alana sahip bulunmaktadır. 181 m uzunluğu ile Kule 1, Türkiye'nin şu an için en yüksek yapı olma özelliğini de korumaktadır.

Bulunduğu bölgenin iş ve finans merkezi olarak görülmeye başlanmasında bir etken de İş Bankası Kulelerini saymak mümkündür çünkü bu kompleks sadece yüksek katlı bir yapı değil, kurumsal kimliğinden dolayı da ayrı bir prestij noktasıdır. Ofis çalışanlarına hitap eden alışveriş merkezinin kent yaşamına çok fazla dahil olamaması ise, yapının kurumsal kimliğinden kaynaklanmaktadır. Güvenlik sorununun bu etkileşimin azalmasında payı büyüktür. Bir diğer unsur da İstanbul'da bulunan diğer karma kullanımlı yapıların aksine kompleksin giriş ve çıkışlarının Büyükdere Caddesi üzerinden olmamasıdır. Bu yüzden İstanbul'da ve hatta Beşiktaş bölgesinde bile İş Bankası Kulelerinin alt bölümünde bir alışveriş merkezi olduğunun çok fazla bilindiği söylenemez. Alışveriş merkezinin içinde sinema bölümünün olmaması da bu soyutlaşmada bir etkidir.

Kompleks içinde yer alan İş Bankası oditoryumu da sanatsal faaliyetlerin yapıldığı bir mekandır. Halkın kullanımına açık olmakla beraber, yine alışveriş merkezinde de görülen kent yaşamı ile bütünleşememe problemi burada da kendini göstermektedir.

Yapının, bulunduğu bölgenin trafik yükünü arttırdığı da söylenilebilir. Karma kullanımlı yüksek yapılarda sıklıkla karşımıza çıkan konut fonksiyonu yapının üstlendiği kimlik nedeniyle, bu kompleks içinde yer almamaktadır. Zaten diğer kullanım alanları ile kent yaşamı arasında görülen bu soyutlaşmanın kökeninde, kurumsal kimliği bulunmaktadır. Soyutlaşma ve kent yaşamına katılım arasında çelişkili bir noktada yer alan İş Kulelerinin bu problemi projelendirilme aşamasında çözümlenmiş olması gerekmektedir.

5.4 Metrocity

Proje Adı: Metrocity

Konumu: 1.Levent / Beşiktaş

Fonksiyonu: Konut + Ofis + Çarşı

Kat Adedi: 35 - 37

Yükseklik: 140 m-128 m

İşveren: Yüksek Yapı Yatırım A.Ş.

Mimari Avan Proje: Doğan Tekeli-Sami Sisa

Yüklenici: Yüksel İnşaat A.Ş.

Toplam İnşaat Alanı: 210.000 m²



Şekil 5.22 Metrocity

5.4.1 Metrocity'nin Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri

Metrocity Kompleksi Büyükdere Caddesi üzerinde 1.Levent mevkiinde yer almaktadır. Bulunduğu çevrede bir çok yüksek katlı ofis yapısı bulunmaktadır. Metro istasyonunun çıkışının çok yakın bir mesafede olması, bu kompleksin en büyük avantajlarından biridir. Kompleksin hemen yanında Zincirlikuyu Mezarlığı bulunması, böyle bir yatırımın bu noktada yapılması, kimi çevrelerce yadırganmıştır. (Karabey, 2003)

Metrocity Kompleksi, 1. Levent'te Büyükdere caddesi üzerinde bulunan ve ulaşımı gerek toplu taşıma araçları, gerekse özel araçlarla sağlanmış bir alışveriş ofis ve konut merkezi olarak İstanbul'un Avrupa yakasında yer almaktadır. Metrocity Kompleksine aşağıdaki yollardan ulaşılabilirler

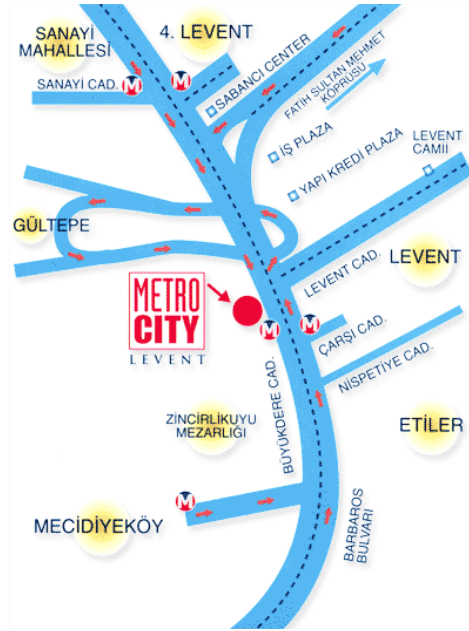
- Metro İle:

Metrocity, Taksim-Levent metro hattı ile 12 dakika gibi süre içinde ulaşılabilir bir mesafededir. Alışveriş Merkezi içine 1. Levent metro istasyonundan doğrudan giriş mevcuttur. Metrodan indikten sonra "Metrocity Çıkışı" olarak yönlendirilmiş yürüyen merdivenler izlenerek alışveriş merkezine ulaşılabilir.

- Otomobil İle:

Metrocity Kompleksi, 1. Levent Büyükdere caddesi üzerinde bulunduğundan Fatih Sultan Mehmet köprüsü istikametinden gelen araçların köprüyü geçtikten sonra Levent-Sarıyer

çıkışını kullanarak Beşiktaş istikametine doğru giderken yol üzerinde sağ tarafta kalmaktadır. [23]



Şekil 5.23 Metrocity'nin ulaşım krokisi

Yapıya kent ölçeğinde bakıldığı zaman, yatırımın yapıldığı arsanın finans sektörünün kalbi sayılabilecek bir noktada olduğunu görmekteyiz. Bu aks çevresinde alışveriş merkezi olarak Akmerkez'den uzun zaman sonra Metrocity'nin yapılması, Etiler-Ulus civarında yoğunlaşan alışveriş ve eğlence potansiyelinin Levent ve Büyükdere Caddesi üzerine kaymasına sebep olmuştur. [23]

5.4.2 Metrocity'nin Mekansal Çözümü

Proje, Büyükdere Caddesi'nin Zincirlikuyu kesiminde dar uzun arsa için tasarlanmıştır. İşveren özel teşebbüs kuruluşları, programının sadece anahtarı belirtilmiş bir yapı kompleksi için Tekeli-Sisa Bürosu ile beraber diğer iki bürodan proje teklifleri almışlardı. Bu ilk aşamada elde edilen projeler, tam olarak tatmin edici bulunmayıp gene Tekeli-Sisa Bürosu ile beraber üç Amerikan mimarlık bürosundan proje istenmiştir. Bu aşama sonucunda Tekeli-Sisa projesi uygulama için seçilmiştir. (Karabey, 2003)

Büyükdere Caddesi'nden arkaya doğru eğimli arsada imar durumunun koşulları göz önünde tutularak zemin katla beraber altındaki üç kat arsa yüzölçümünün yüzde ellisini kaplayan geniş kitle alışveriş merkezi, bir kitle üzerinde yükselen üç blokun ikisi konut, cadde üzerindeki üçüncüsü de büro olarak tasarlanmıştır. En alttaki 5 bodrum katta yaklaşık 3000

araç kapasiteli otopark bulunmaktadır. 4 katlı alışveriş merkezine Büyükdere Caddesinden ve Levent Metro istasyonundan yaya girişleri ile girilebilmektedir. Alışveriş merkezi arsa ölçülerinin gereği uzunlamasına bir *mall* olarak düzenlenmiş, iki noktada farklı boyutlarda ilgi odağı olacak mekan kurguları yapılmıştır.

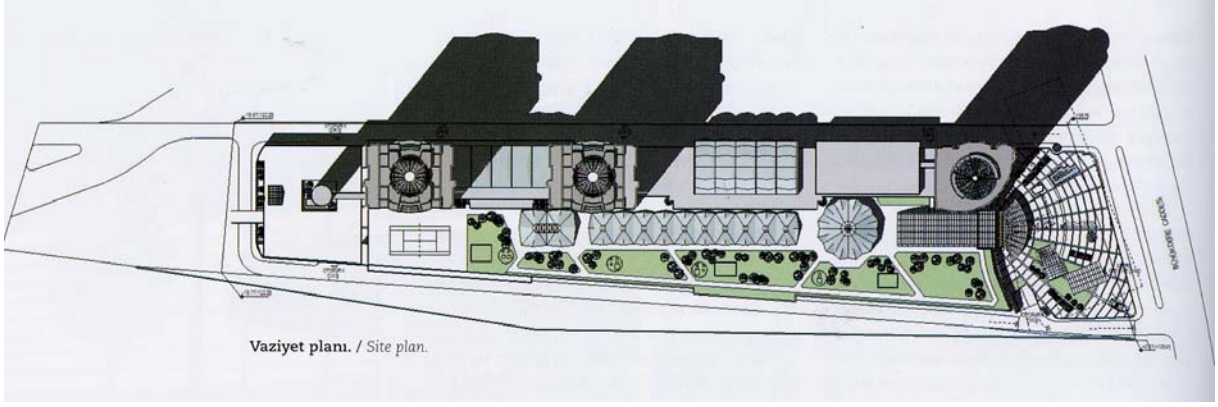


Şekil 5.24 Metrocity'nin sol görünüşü

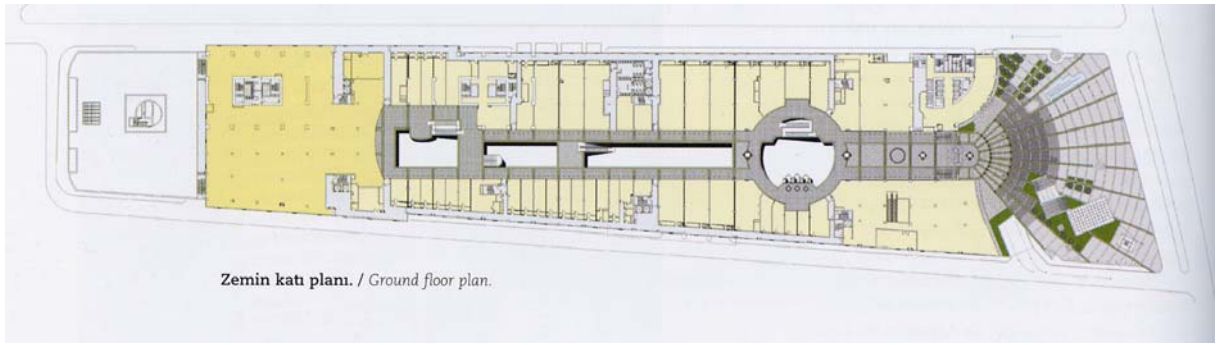
Alışveriş merkezinin orta mekanı tekstil bir membran örtü ile örtülmüştür. Ülkemizde ilk kez bu boyutta bir yapının örtülmesinde kullanılan teflon kaplı *fiber glass* çatı örtüsü insanların, gün içinde direkt güneş ışınlarının zararlı etkilerinden arındırarak doğal gün ışığı etkisi altında gezebilme imkanı sunmaktadır Alışveriş merkezi yaklaşık olarak 52.000 m² olup, 24 katlı olan ofis kulesinde ise, her bir kat yaklaşık olarak 720 m²'dir.



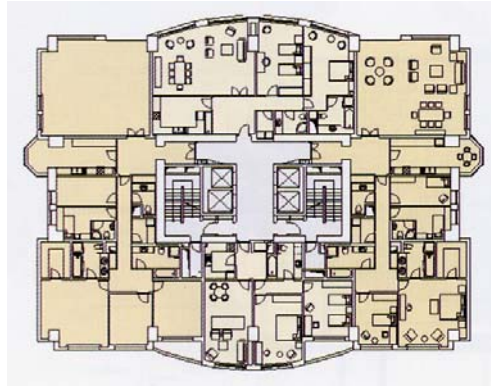
Şekil 5.25 Metrocity alışveriş merkezi



Şekil 5.26 Metrocity vaziyet planı



Şekil 5.27 Metrocity giriş kat planı



Şekil 5.28 Metrocity konut katı planı



Şekil 5.29 Metrocity ikinci bodrum kat planı

Metrocity Komplexinde, toplam 205 daireden oluşan her biri 26 katlı iki adet rezidans binası yer almaktadır. Tüm otopark girişleri Büyükdere Caddesi üzerinden bir ara bağlantı yoluna geçiş yapmadan kompleksin sağ tarafındaki yan yoldan sağlanmaktadır. Ofis alanlarının otoparklarının girişleri Büyükdere Caddesi'ne daha yakın olmakla beraber, alışveriş merkezi için gelen ziyaretçilerin park ettikleri parkın girişi arsanın en son noktası sayılmaktadır.

Metrocity Komplexinde alışveriş merkezine Büyükdere Caddesi üzerinden en üst kattan giriş yapılır ve daha sonra 4 kat aşağı merkezin ortasında bulunan yürüyen merdivenlerle inilmektedir. (Karabey, 2003)

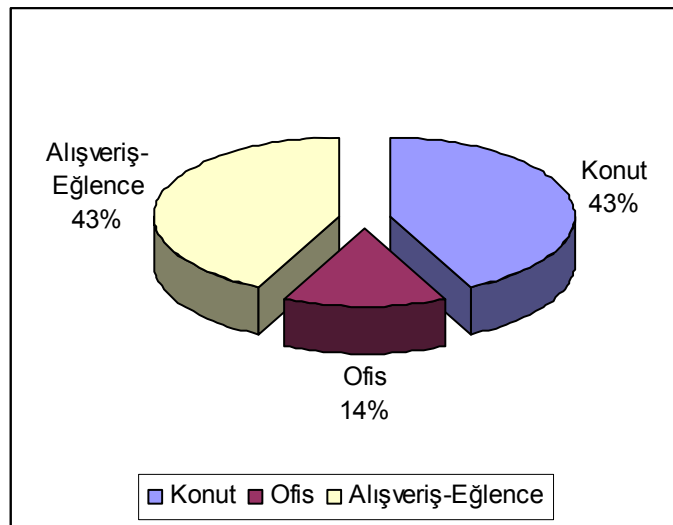
Alışveriş Merkezinin ve Komplexin ana girişi sayılan Büyükdere Caddesi üzerindeki giriş, caddenin karşı tarafında yoğunlaşan Levent Çarşı bölgesindeki yaya potansiyelini bu tarafa çekmeye yöneliktir.

5.4.3 Metrocity'nin Fonksiyon Oranları

Metrocity Komplexinde 3 fonksiyon birimi bulunmaktadır ve yapının üçüncü boyutunda da bu fonksiyon grupları rahatlıkla ayrıştırılabilmektedir.

Bu birimler ve fonksiyon grupları şunlardır:

- Ofis-Çalışma Fonksiyonu
- Konut- Barınma ve Yaşama Fonksiyonu
- Alışveriş Merkezi-Eğlenme ve Alışveriş Fonksiyonu



Şekil 5.30 Metrocity fonksiyon oranları

Çalışma fonksiyonunu oluşturan ofis bloğu yaklaşık olarak 17.280 m², konut blokları toplam 52.000 m² ve alışveriş merkezi ise 52.000 m²'dir. Şekil 5.30'da görülen tabloda bu alanlara göre fonksiyon dağılımı görülmektedir.

5.4.4 Metrocity'nin Genel Değerlendirilmesi

Metrocity Kompleksi, İstanbul'un Levent semti gibi yeni iş merkezi sayılabilen bir noktasında yapılmış olan komplekstir. Yapının kent içindeki konumu göz önüne alındığında hem ofis yapısı olarak, hem konut yapısı olarak hem de alışveriş merkezi olarak rahatlıkla işleyebilen bir konumda yer almaktadır. Levent bölgesinde yapılan her yeni yatırımda olduğu gibi, bu yapının da bu bölgeye getirdiği en büyük yük, trafik yüküdür. Kompleksin otopark girişinin bir ara yoldan değil de Büyükdere Caddesini dik kesen yan yoldan sağlanması ve otopark girişinde yapılan kontroller trafiği Büyükdere Caddesine kadar yansıttığı görülmektedir. Her ne kadar projenin adının da çıkış noktası sayılan direkt metro bağlantısı olmasına karşın, bu bağlantının proje tamamlandıktan uzun bir süre sonra açıldığı görülmektedir.

Metrocity, İş Bankası kulelerinin alt tabanında bulunan alışveriş merkezinden sonra, bu bölgede yapılmış olan bu benzerdeki 2. alışveriş merkezidir. Etiler-Nişantaşı bölgesinde yoğunlaşan alışveriş aksının bir miktarda olsa Büyükdere Caddesi'ne taşınmasına sebep, Metrocity olmuştur. Bu noktaya kaymaya başlayan kent yaşamı, finans ve ekonomi sektörü ile birleşince konut ve iş alanlarının birbirleri ile etkileşimi başlamış, aynı zamanda arsa ve emlak değerlerinin artmasına da sebep olmuştur.

Yapı, kendi içinde incelendiğinden dünyada görülebilen karma kullanımlı yapılar içinde ayırıştırıcı bir özelliğe sahip değildir. Programına, arsa ve çevre koşullarına göre tasarlanmış olan Metrocity projesini mimari anlamda diğer yapılardan ayırabilen çok farklı noktaları olduğunu söyleyemeyiz. Konut bloklarının görüş açısı içinde yer alan Zincirlikuyu mezarlığı ise, bu tarz yüksek kalitedeki konutların değerinde değişime sebep olacak bir etkidir.

Metrocity projesi kendi içinde ve çevresel anlamda bir takım artı ve eksikleri şehir yaşamına katmış bir projedir. Bu bölgenin altyapı eksikliğinden ötürü, kattığı en büyük sorun tabii ki altyapı sorunu ve trafik yoğunluğudur fakat metro bağlantısının bir yapı içine direkt olarak bağlandığı ilk yapı olması da gözönüne alınabilecek olumlu etkilerden biridir. Alışveriş merkezinin de otopark rahatlığından dolayı tercih edilebilir olduğu söylenebilir.

5.5 Kanyon İstanbul

Proje Adı: Kanyon Projesi

Konumu: Levent / Beşiktaş

Fonksiyonu: Konut + Ofis + Çarşı

Kat Adedi: 28

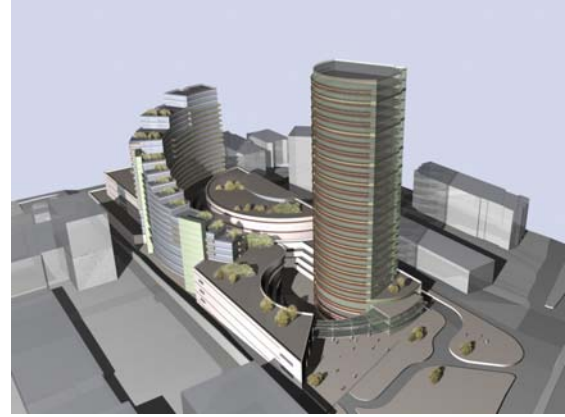
Yükseklik: 116 m

İşveren: İŞGYO ve Eczacıbaşı A.Ş

Mimari Avan Proje: Tabanlıoğlu Mimarlık

Yüklenici: Tepe İnşaat A.Ş.

Toplam İnşaat Alanı: 248.332 m²



Şekil 5.31 Kanyon İstanbul

5.5.1 Kanyon İstanbul'un Kent İçindeki Konumu ve Çevre İlişkileri

Kanyon İstanbul Projesi, Büyükdere Caddesi üzerinde, Beşiktaş, Şişli ve Levent'in kesiştiği noktada, daha önce Eczacıbaşı İlaç Fabrikası'nın bulunduğu arazi üzerinde inşa edilen büyük ölçekli konut, ofis ve eğlence merkezidir. Üzerinde yer aldığı Büyükdere Caddesi, şehrin son 20 yıl içerisinde gelişen yeni iş alanlarını barındırmaktadır, bu sebeple ki şehrin merkezinde sahip olduğu konumu sayesinde TEM ve E5 karayolu ile Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprülerine kolay ulaşım sağlanır. Kanyon Projesinin diğer bir ulaşım alternatifi de İstanbul Levent- Taksim metrosu bağlantısıdır.

Bu projenin kent içindeki konumuna bakıldığında zaman, yapının İstanbul'un rant değeri en yüksek yerlerinden biri olan Levent bölgesinde yer aldığını görmekteyiz. Özellikle son dönemde yapımı hızla artış gösteren bu tip yatırımların aynı bölgede yoğunlaşması, birbirine çok yakın bu yapılar arasında rekabet oluşmasına sebep olmuştur. Bu yüzden yapılan her yeni yatırım, hem pazarlama stratejisi anlamında, hem de mimari anlamda birbirleri ile yarış içersindedir. Kanyon projesi de İstanbul'un geneline bakıldığında, karma kullanımlı binaların en çok bulunduğu bölgenin, merkezinde yer almaktadır.

5.5.2 Kanyon İstanbul'un Mekansal Çözümü

İnşaatına 2003 yılında başlanan Kanyon Projesi, bittiği zaman Türkiye ve Avrupa'daki en büyük ev, ofis, ve eğlence merkezlerinden biri olacağı düşünülmektedir. Projenin mimarisini

Tabanlıoğlu-John Jerde ortaklığı, m¼hendisliđini ise Arup firması, inşaatını ise Tepe İnşaat firması ¼stlenmiřtir. [24]



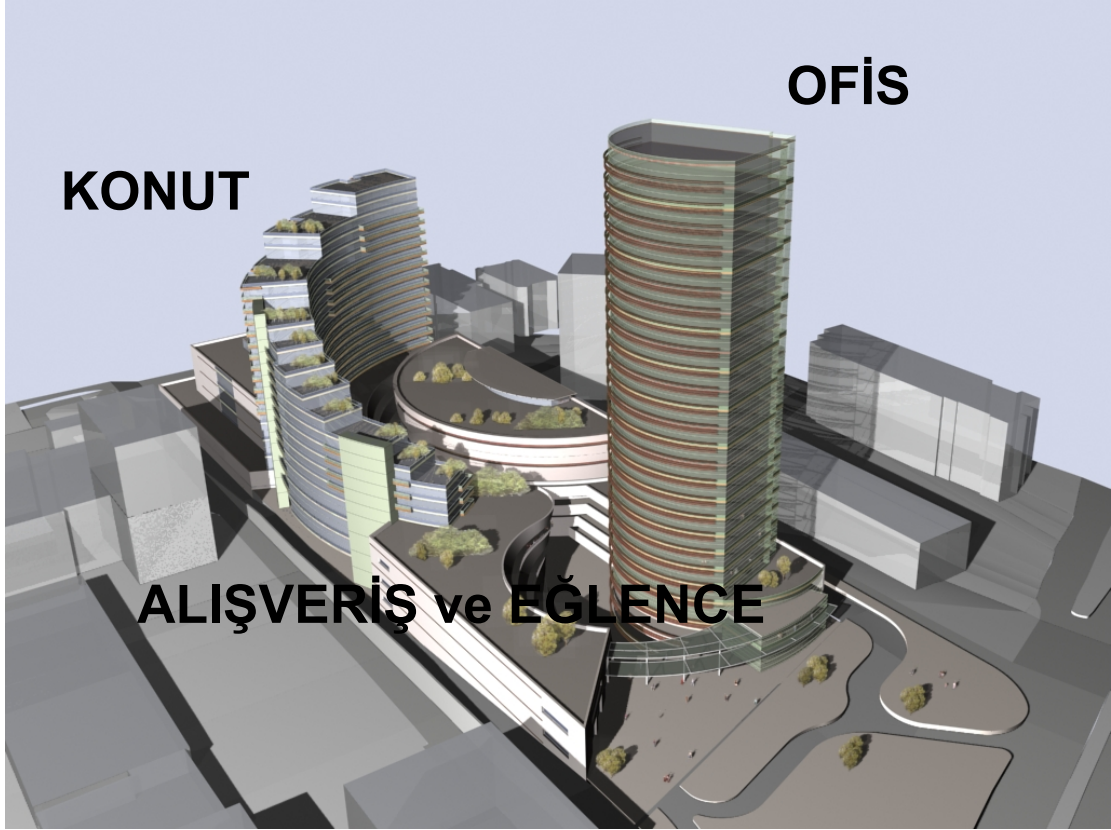
şekil 5.32 Kanyon İstanbul g¼r¼n¼m¼

Genel anlamda projeye bakıldığı zaman, projenin adından da anlaşılabilieceği gibi, yapının tasarım konseptini bir kanyon oluşturmaktadır. B¼y¼kdere caddesinden ilk algılanabilen y¼ksek yapı, ofis bloğudur. Daha sonra i¼eriye doğru ilerledik¼e, bir vadi niteliğinde tasarlanan alışveriş merkezi yer alır. Alışveriş merkezi 7 kattan oluşmakta olup, diğer projelerden en ¼nemli farkı ise, 7 kat y¼ksekliđindeki bu vadinin ¼atı ¼rt¼s¼ olmamasıdır. B¼ylelikle bu projede a¼ıkhavada alışveriş yapma imkanı oluşmaktadır. Kanyon niteliğinde tasarlanan alışveriş ve eğlence merkezinin bitimi ise farklı b¼y¼kl¼kte ve nitelikte dairelerden oluşan ve ¼st ¼l¼ekte bakıldığı zaman, genel anlamda kompleksi sarmaladığı hissi uyandıran konut bloğundan oluşmaktadır.[24]



şekil 5.33 Kanyon İstanbul inşaat halini

Kanyon Projesinde bulunan konutların pazarlama stratejine bakıldığı zaman şu cümle vurgulanmaktadır: ‘İstanbul’un tam merkezinde, şehrin sunduğu dinamizm, kültür-sanat, eğlence ve sosyal ortamıyla iç içe bulunan konumu nedeniyle Kanyon projesinde yer alan konutlar, önemli bir avantaja sahiptirler.’ [24]



Şekil 5.34 Kanyon İstanbul fonksiyonları

Projede temel olarak üç fonksiyon yer almaktadır.

- Barınma
- Çalışma
- Sosyal Alanlar

İç mimarisi Sevil Peach ve Bridgette Weber tarafından şekillenen 179 daire, 80 m²'den 380 m²'ye kadar değişen büyüklüklerde stüdyo, bahçeli, balkonlu, teraslı, dubleks gibi birçok farklı büyüklükte ve seçenekte tasarlanmıştır. Projede ki konutların, İstanbul'da yapılmış diğer karma fonksiyonlu yapılara göre farklı noktası konut bölümüdür. Diğer projelerin aksine konutlar düşey bir bant üzerinde değil de yatay bir çizgide projelendirilmiştir. [24]

Toplam 25.000 m²'lik kiralanabilir ofis alanı, ortalama 1000'er m²'lik 26 ofis katından meydana gelmektedir. Kanyon projesinin geneline bakıldığında zaman zaman proje kapsamında ofis bölümü, Büyükdere Caddesine daha yakın bir noktada yapılmıştır. 26 katlı ofis binasının dış yüzeyi özel bir cam kullanılarak doğal ışığın maksimum seviyede aktarılmasını sağlayacak biçimde kaplanmıştır.



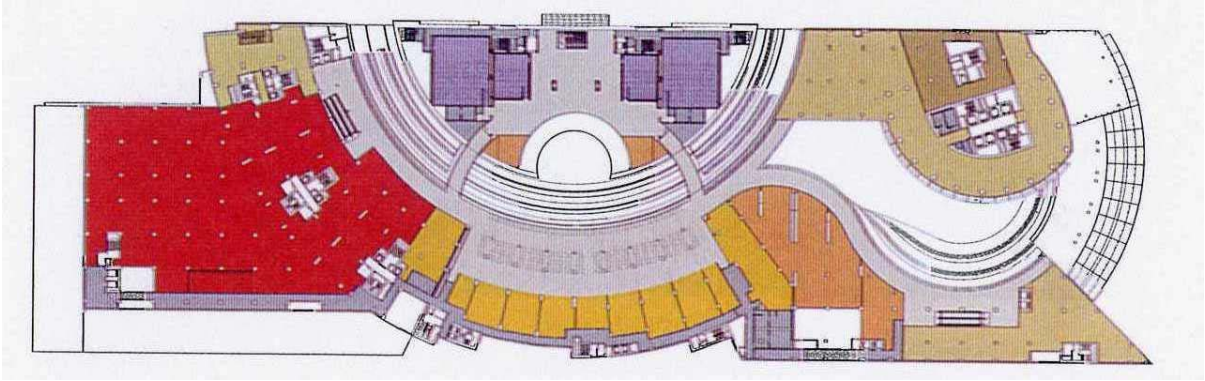
Şekil 5.35 Kanyon İstanbul iç görünümü

Kanyon projesinde yer alan ofis alanlarının kiralama stratejisine bakıldığında zaman zaman, çalışanlar için şu seçeneklerin sunulduğu görülmektedir: “Alışveriş-eğlence bloğunda yer alan mağazalar, restoranlar, barlar, çalışanlara farklı seçenekler sunarken, sinema, havuz, ve masaj salonlarının yer aldığı spor ve sağlık merkezi, çalışanların iş stresinden uzaklaşmasına yardımcı olacak.”



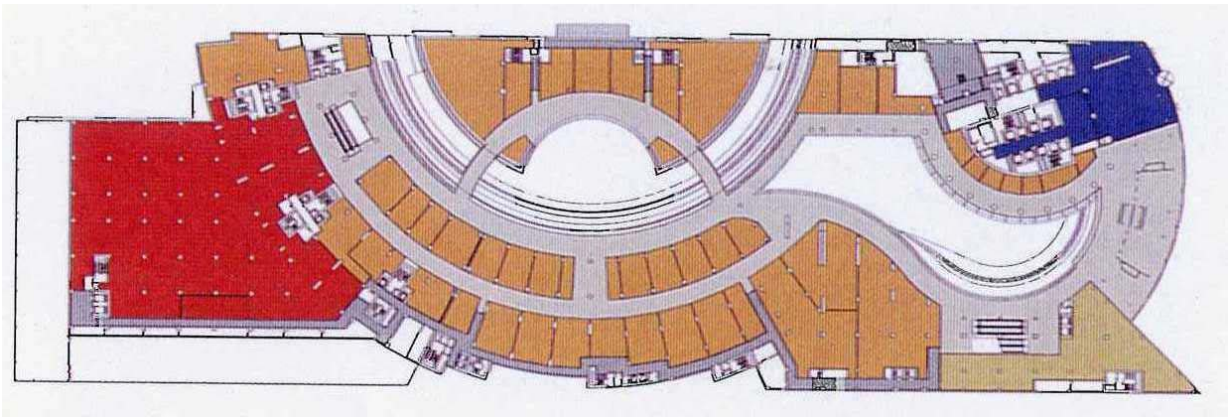
Şekil 5.36 Kanyon İstanbul 2.bodrum kat planı

37.500 m² kiralanabilir alana sahip alan dört katlı alışveriş merkezinde dokuz sinema salonu, restoranlar, kafeler, barlar, sağlık ve spor merkezi, yüzme havuzları, ve yaklaşık 170 mağaza bulunmaktadır. Kanyon projesinin diğer bir farkı da alışveriş alanlarının oluşum biçimidir. Bir sokak havasında tasarlanan alışveriş merkezinde, tamamen kapalı mekanlar oluşturulmamıştır. Bunun yerine iklimlendirilmiş yürüyüş alanları ile insanlara açık havada alışveriş yapma olanağı sağlanmıştır. Bu da diğer karma kullanımlı yapılarda görülen kapalı alışveriş hacimlerine alternatif bir seçenek sağlamıştır.



Şekil 5.37 Kanyon İstanbul 1.kat planı

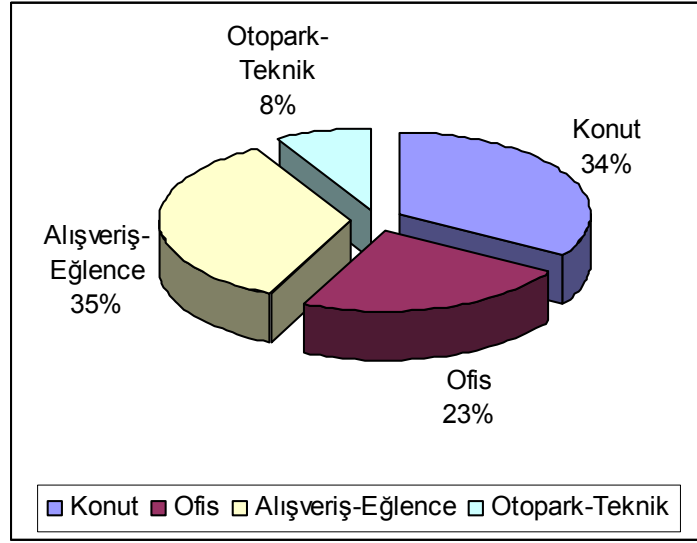
Proje genel anlamı ile ele alındığında, dikdörtgen bir arsada projelendirilmiştir. Fonksiyonlarına göre mekan analizi yapıldığında tabana yayılmış sokak konseptinde bir alışveriş merkezi, Büyükdere caddesi üzerinde ve ilk etapta 26 katlı tek bir ofis kütlesi, ve 4 katlı alışveriş merkezinin bitiminde eğrisel formda yatay bir bantta uzanan ve projenin bitimini sağlayan konut alanlarıdır.



Şekil 5.38 Kanyon İstanbul zemin kat planı

5.5.3 Kanyon İstanbul'un Fonksiyon Oranları

Projede yer alan üç fonksiyon ve mekan oranları yer almaktadır:



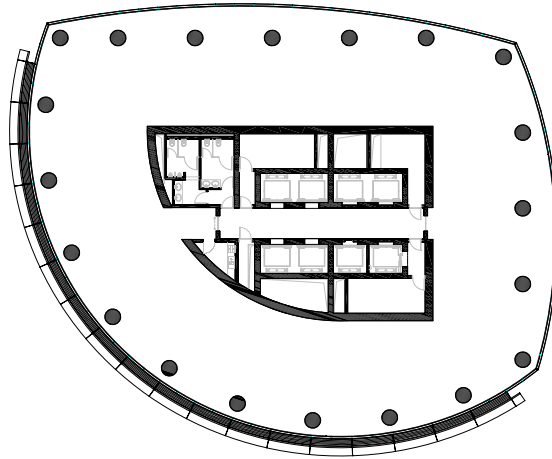
Şekil 5.39 Kanyon İstanbul fonksiyon oranları

- Yaşama

Stüdyolu, bahçeli, teraslı, balkonlu, dubleks gibi birçok farklı kategoride 80 m² 'den 380 m²'ye kadar değişen toplam 179 konut. Ortalama olarak bir konut 200 m² olarak hesaplandığı zaman genel toplamda yaklaşık olarak 35.800 m²'lik bir alana sahiptir.

- Çalışma

Yaklaşık olarak 25.000 m² ve her biri 1000 m²' den oluşan 25 ofis katından oluşmaktadır.



Şekil 5.40 Kanyon İstanbul ofis kat planı

- Sosyal Alanlar

Kiralanabilir çarşı alanı 37.500 m² ve 170 mağazadan oluşmaktadır. Ayrıca 1600 kişilik 9 sinema salonu mevcuttur.

- Teknik Alan ve Otopark

2300 araçlık otopark alanı ve 8500 m²'lik sığınak alanına sahiptir.

5.5.4 Kanyon İstanbul'un Genel Değerlendirilmesi

Kanyon projesi genel anlamında farklı mimari yapısı ile daha tamamlanmadan konuşulmaya başlanmış ve ilgi çekmeyi başarmış bir proje olmuştur. Bulunduğu yer itibari ile de merkezi bir noktada yer alır. Ofis ve konut blokları, bulunduğu semt sebebi ile iyi bir pazarlama stratejisi ile çalışabileceğini öngörebiliriz fakat alışveriş merkezinin planlamasında bir takım eksik noktaların olduğunu görmekteyiz. Öncelikle bu bölgede ardarda yapılan bu tip yapıların bu semtlerde aşırı yığılmaya neden olduğu söylenilebilir ve bir noktadan sonra da bu alışveriş merkezlerinin yeterli doluluğu sağlayamayacağı düşünülmektedir. Diğer bir unsur da, Büyükdere Caddesinin bu noktasının, konsepti bir sokak olan alışveriş merkezini destekleyecek bir yaya aksı olmamasıdır. Bu yüzden alışveriş merkezinin tasarımında bir takım cezbedici (sinema, sergi, açık hava müzesi, gösteriler, etkinlikler..vs) unsurlara gidilmiştir fakat proje işlemeye başladığı zaman, bu unsurların ne kadar etkili olabileceğini zamanla görülecektir.

Ardarda yapılan bu tip yatırımlara kentin genel ölçeğinden bakıldığı zaman, birbirlerine yakın noktalarda olması, altyapı ve ulaşım sorunlarına çözüm ve destek bulunmadan yapılması, bu bölgelerde var olan altyapı ve trafik sorununun daha da büyümesine neden olmaktadır. Kanyon İstanbul Projesinin de hayata geçmesi ile Büyükdere Caddesi'nin trafik yükü daha da artacağı söylenilebilir.

Kendi içinde ilkleri taşıyan bu yapının şehire katacağı artı ve eksileri, proje hayata geçtiği zaman çok daha net olarak değerlendirilebilir.

5.6 İstanbul'da Bulunan Karma Kullanımlı Yüksek Yapıların Değerlendirilmesi

İstanbul'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapılara baktığımız zaman, ağırlıklı olarak İstanbul kentinin yeni ticari gelişim aksı olan Levent- Maslak güzergahında olduğunu görmekteyiz. Bu projelerden Akmerkez, Etiler'de, konut alanlarının daha ağırlıklı olduğu bir bölgede yer alırken, Metrocity, İş Bankası Kuleleri ve Kanyon İstanbul ise Büyükdere Caddesi üzerinde ofis ve ticari yapıların daha ağırlıklı olduğu bölgede yer almaktadır. Süzer Plaza ise bu güzergahtan daha öte de İstanbul'un tarihi ve kültürel kent merkezine daha yakın bir nokta olan Dolmabahçe'de yer almaktadır.

İstanbul'da bulunan tüm bu karma kullanımlı yüksek yapıların, hem karma yapı olması, hem de yüksek yapı olması sebebi ile kentin nirengi noktalarından biri olmaya başlamışlardır. Akmerkez'in tamamlanması ile birlikte Etiler ve Nispetiye caddesi değerini arttırmış, bu bölge Akmerkez ile birlikte anılmaya başlanmıştır. Konut, ofis ve alışveriş merkezi fonksiyonlarını bünyesinde barındıran bu yapının, kentle bütünleşmeyi başarmış bir örnek olduğu söylenilebilir.

Büyükdere Caddesi üzerinde yoğunlaşmaya başlayan diğer karma kullanımlı yüksek yapılar ise, tıpkı Kanyon İstanbul projesinde olduğu gibi farklı mimari özellikler oluşturarak halkın dikkatini çekmeye çalışmaktadır. İş Bankası Kuleleri ise kendi kurumsal kimliğinden ötürü, dışa kapalı bir merkez oluşturmakta, Metrocity ise alışveriş merkezine direkt metro bağlantısının avantajlarını kullanmaktadır. Süzer Plaza'nın ise, tartışmalı olan yapım sürecinden sonra İstanbul silüetine ve İstanbul'un tarihi ve kültürel kimliğine vermiş olduğu kötü etki gözönünde tutulmalıdır. Ayrıca Süzer Plaza, alışveriş merkezi fonksiyonu olmasına karşın, tıpkı İş Bankası Kuleleri gibi içe dönüktür ve izole edilmiş bir yapı görünümü sergilemektedir.

6. KARMA KULLANIMLI YÜKSEK YAPILARIN YURTDIŞI VE YURTIÇI ÖRNEKLER DÜZEYİNDE KARŞILAŞTIRILMASI ve DEĞERLENDİRİLMESİ

Karma kullanımlı yüksek yapıların yurtdışı ve yurtiçi örneklerine, Chicago ve İstanbul gibi iki Şehir temel alınarak incelenmiş bulunmaktadı. İlk olarak Chicago ve İstanbul Şehrinde bulunan karma kullanımlı yüksek yapıların yerleşim ve plan kararları irdelenecektir.

6.1 Yerleşme ve Plan Kararları AçıŐından Değerlendirilmesi

Chicago Şehrinin genel dokusuna bakıldığı zaman geçmişi 1700'lü yıllara kadar uzanan, İstanbul'a göre tarihi çok yeni olan bir Őehirdir. Kentin genel görünümüne bakıldığında, yüksek yapıların hakim olduğu görülmektedir. Chicago'da yüksek yapıların oluşumunda kentin kendi tarihi ile ilgili bağlantılar mevcuttur. Öncelikle 19.yy'ın sonlarında geçirmiŐ olduğu büyük yangın ve bu yangından sonra başlayan inşaat hareketleri, daha sonra savaş döneminde kentin kazanmış olduğu ekonomik ve ticari değer, Chicago'nun büyümesine ve gelişmesine etken olmuştur. Bunun sonucunda kent kısa zamanda gelişmiş, arsa değerleri artmış ve kent merkezinde yüksek yapılar yükselmeye başlamıştır.

1940-50'lerden sonra kent merkezinin kalabalıklığından, gürültüsünden ve yoğunluğundan bıkan kent halkı, çözümu kentin dış bölgelerinde oluşmaya başlayan banliyölerinde yaşamaya baŐlamakta bulmuŐtur. Kentin kalabalıklaŐması ile oluşan suç oranındaki artış, artan yoğun trafik yükü ve hareketlilik, kent halkını banliyölere taŐınmaya itmiŐtir. Ulaşım ve toplu taŐımada görülen kolaylıkların da bu hareketteki payı mevcuttur. Zamanla kent halkının, merkezden çekiliŐi ile birlikte kent, gündüzleri hareketli ve dinamik, geceleri ise ölü bir kent görünümüne bürünmüŐtür. Oysa ki tüm sosyal birimler, kent yaşamını oluşturan kültürel ve sosyal aktiviteler bu merkezde toplanmıştır. Bu durumda 1970'li yıllardan sonra, yapılan karma gelişim projeleri ile merkez, yeniden canlanmaya başlamıştır. Bu karma gelişim projelerini içinde, alışveriş merkezleri, sinemalar, kültürel ve sosyal aktivitelerin gerçekteŐirilebileceĐi alanlar, ofis, konut, müze, otel gibi bir çok fonksiyonu sayabiliriz.

Chicago'da görülen karma kullanımlı yüksek yapıların hemen hemen hepsi kent merkezi olan Loop çevresinde ve özellikle bölgenin kuzey devamındaki Magnificent Mile'da toplanmıştır. Burası, geleneksel kent merkezinin bir uzantısıdır.

Chicago'daki yüksek katlı yapıların yerleşim durumları irdelendiğinde önemli bir nokta da, kentin coğrafi özelliğidir. Kent, düz bir alanda kurulmuştur ve ızgara sistem parselizasyon vardır. Düz bir alanda yapılaşmanın olduğu kentlerin, yüksek kat oluşumunda avantajlı olduğu söylenilmektedir.

İstanbul'un tarihine bakıldığı zaman, kentin geçmişi M.S 4.yy'a kadar dayanmaktadır. Kuruluşundan günümüze kadar geçen sürede birçok medeniyete evsahipliği yapmış olan İstanbul'un kültürel ve sosyal birikimi ile bütünleşen mimari özelliği, kenti dünyadaki bu birikime sahip nadir şehirlerden biri haline getirmiştir. İstanbul'un geneline bakıldığı zaman, yüksek kat oluşumları 1950'lerden sonra görülmeye başlanmıştır. Tarihi yarımada gibi geleneksel kent merkezinde, mevcut yasalar ve imar kanunları gereği, yüksek yapıya izin verilmemektedir.

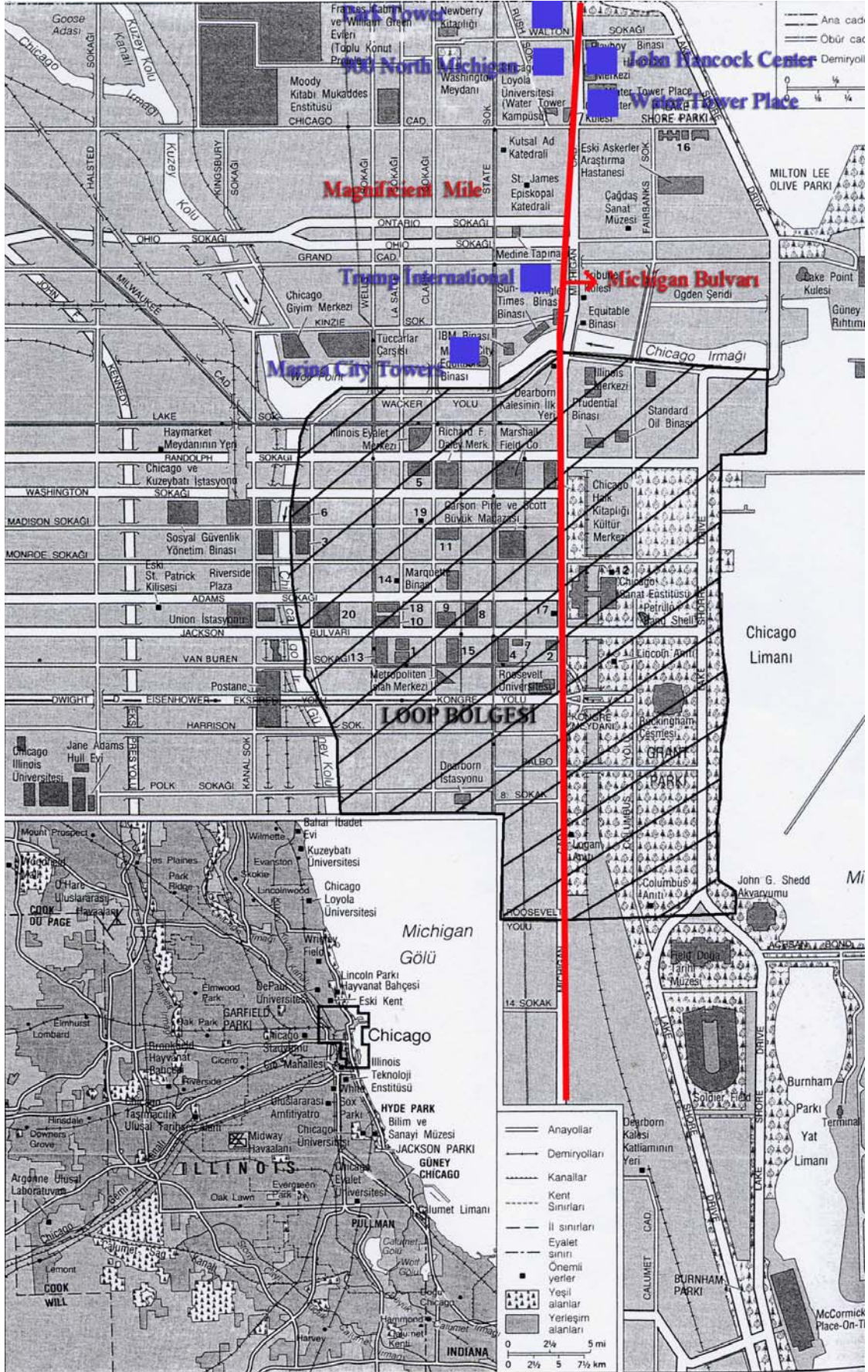
Yüksek yapıların doğal arazi topoğrafyasına uygun, çevresiyle uyumlu bir ilişki içinde tasarlanması olumlu bir kentsel tasarım için gereklidir. Yüksek yapılaşmanın doğal şartlar açısından yer alacağı en uygun ortam, çevresel etki açısından monoton olan düz arazilerdir. Bir vadi boyunca yan yana dizilmiş olan yüksek binalar geri plandaki doğal şartları ve binaları kapatarak olumsuz bir kentsel düzen oluştururlar. Bu yüzden İstanbul gibi doğal topoğrafyası düz arazi olmayan kentlerde, yüksek yapıların nerelerde yapılacağı o kentin kentsel düzeni bakımından önemlidir.

İstanbul'da, yüksek yapıların en çok yapılmakta olduğu bölge, Maslak-Levent hattıdır. Sahil kesimlerinde ve Boğaz bölgesinde silueti bozacak şekilde yüksek yapı yapılmamakta, bunun yerine denizden daha yüksekte olan Maslak-Büyükdere aksında yapılmaktadır. Şehirde, bulunan yüksek yapıların İstanbul silüetine etkileri açısından yerleşim kararlarına bakıldığında tartışılacak yapılar vardır. Bu yapılardan hukuki olarak tartışmalı olanı Gökkafe yani Süzer Plaza'dır. Bulduğu bölge İstanbul'un hem silüetine hem tarihi ve kültürel değerlerine, hem yeşil alanına, hem de kentsel bütününe zarar vermektedir. Dolmabahçe sarayı çanak alanında olan bu yüksek yapının, İstanbul'un silüetine ve kültürel kimliğine verdiği zarar tartışmaların olmasına sebep olmuştur. Fonksiyonları açısından oteller bölgesine ve kongre vadisine yakın olması, işleyişinin devamını sağlamakta ama İstanbul'da oluşturduğu kötü etkileşimi yoketmemektedir.

İstanbul içinde yüksek yapıların yoğunlaştığı Levent bölgesinde daha önceki dönemlerde, bitişik nizam, az katlı, bahçeli konutlar yer almaktaydı. Ancak bu bölgede yapılmakta olan

karma kullanımlı yüksek binaların bu konut grupları üzerinde olumsuz etkileri oluşmaktadır. Bu bölgede insanları etkileyen en önemli değişim, Fatih Sultan Mehmet ve Boğaziçi köprüleri arasında kalmasıyla ve planlarda yapılan tanımlarıyla, önemli bir iş merkezi haline gelen Levent- Maslak aksının etkisiyle, konutların giderek bir iş yeri olarak kullanılmaya başlanmasıdır. Ayrıca yüksek binaların yapılmasıyla birlikte, yoğunluk, gürültü, trafik sıkışıklığı, çevre kirliliği gibi olumsuzluklar ortaya çıkmaktadır. Konut alanlarının da günümüzde hala mevcut olduğu bu bölgelerde yapılmakta olan karma kullanımlı yüksek yapılara, gerçekten gereksinim olup olmadığı tartışmalı bir konudur. Karma kullanımlı ve yüksek yapılarda ortaya çıkan mekanlar suniidir ve geçmiş değerleri bulunan kent yaşamından soyutlanmış durumdadırlar. Örneğin Metrocity veya Kanyon İstanbul'un hemen bir alt sokağında yer alan Gültepe semtinde oturan halk ile, bu yüksek yapılarda oturan insanlar arasında sosyal statü açısından büyük bir uçurum vardır. Soyut yaşamlar, sunii mekanlarda devam etmektedir.

İstanbul'da karma kullanımlı yüksek yapıların ortaya çıkışı belirli bir planlama veya kent yönetimine ait bir kurumun destekleriyle oluştuğu söylenemez. Oysa Chicago'da özellikle Chicago Belediye Başkanı Richard Daley döneminde bu yapıların yapımı ve karma kullanım olgusu desteklenmiş, bunun gerekçesi olarak da kent merkezlerinin ölü kent görünümüne dönüşmeye başlamış olmasıdır. İş hacminin kent merkezlerinde artması, bu bölgelerde konut ve karma kullanımın görülmesine sebep olmuştur. Oysa ki İstanbul'da Levent bölgesi için böyle bir ifade kullanılması zordur. Hem Süzer Plaza'nın bulunduğu bölge, hem Akmerkez'in bulunduğu Etiler, hem de İş Bankası, Metrocity ve Kanyon İstanbul'un bulunduğu Levent, İstanbul'un hem gündüz hem de gece yaşayan bölgeleridir.



Şekil 6.1 Chicago'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapılar

6.2 Mimari Nitelik Açısından Değerlendirilmesi

Karma kullanımlı yüksek yapıların yerleşim kararlarına bakıldığı zaman, yapının bulunduğu bölgenin ve çevresinin etkileri önemlidir. Bu etkiler, bu yapıların nerelerde yapılacağını tayin ederken, mimari niteliklerinin de belirlenmesinde bir etken olur. Örneğin Chicago'nun parselizasyon sistemi ve arsa verileri, yapılan karma kullanımlı yüksek yapıların tek bir blok halinde yükselmesine sebep olmuştur. Yükseklikleri İstanbul'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapılara göre daha fazladır ama taban kısmı daha küçüktür. Oysa İstanbul'daki yapılarda, alt katta temel bir kaide, ki bu ağırlıklı olarak alışveriş merkezi, daha sonra bu kaideden yükselen konut veya ofis fonksiyonuna ait kuleler yer almaktadır.

Örneğin, İstanbul'daki Metrcocity ve İş Bankası kulelerinin mimari özelliklerini incelediğinde, öncelikle arsanın bütününe yayılmış olan temel bir kaide yer alır. Bu kaidedeki fonksiyonlar alışveriş, eğlence, kültürel ve sosyal aktivitelerdir. Bu taban kısmından sonra Metrocity'de konut ve ofis, İş Bankası'nda ise ofis kuleleri yükselmektedir. Chicago'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapılarda ise ağırlıklı olarak tek bir kütle ve bu kütle içinde değişen fonksiyonlar yer almaktadır. İstanbul'da yalnız Süzer Plaza, Chicago'dakilerle benzerlik göstermektedir.

İstanbul'da ve Chicago yapılmış olan tüm karma kullanımlı yüksek yapılardan Kanyon Projesi en çok dikkat çekenidir. Bu projede konut blokları düşey bir kule içinde çözülmemiş, bunun yerine konut alanları insani ölçeğe indirgenerek teraslar ve bahçelerle birlikte diğer karma kullanımlı yapıdakilerin aksine kompleks ile bütünleştirilmeye çalışılmıştır. Bu arada diğer karma kullanımlı yüksek yapılardan bir farkı da alışveriş merkezi bölümünde çatı örtüsünün olmamasıdır. Böylelikle bir sokak havası yaratılmaya çalışılmış, bu tip yapılarda görülen dışa kapalı olma durumu kırılmaya çalışılmıştır. Kanyon projesi, Chicago'da ve İstanbul'da bulunan karma kullanımlı yüksek yapılar içinde bu yönüyle dikkat çekmektedir.

Hem Chicago'da, hem de İstanbul'da halihazırda kullanılmakta olan veya inşaatı henüz tamamlanmamış olan karma kullanımlı yüksek yapıların mimari nitelikleri, buldukları kente ve şartlara göre bazı değişiklikler gösterse de, genel konsept olarak tüketim toplumunun bir getirisi olarak, birbirleri ile benzerlik göstermektedir.

7. SONUÇ

Karma kullanımlı yüksek yapıların yapımında, tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye’de özellikle son dönemlerde artış olduğunu görmekteyiz. Tarihsel gelişimi içinde karma kullanım sistemini, oluşum sürecinden itibaren incelediğimizde, bu sisteme hem kentsel genelinde, hem de bölgesel yapılanmalarda hemen hemen tüm dönemlerde rastlamaktayız. Özellikle de endüstri devrimi devamında ve 19.yy başlarından itibaren bu kavramla daha sık karşılaşmaya başlamışızdır Bu dönemde şehirlerin nüfusu büyük bir hızla artmaktadır İnsanlar şehir yaşamından, şehir dışındaki banliyölerde yaşayarak, uzaklaşmaya başlamışlardır. Hızla gelişen şehirlerde, kent merkezlerinin çalışma alanlarına ayrılması ve şehrin giderek daha karmaşık bir hal alması, doğal olarak kent halkının daha temiz ve yaşanılabilir olduğuna inandıkları şehir dışına yönelmelerine sebep olmuştur.

Kentsel anlamda düşünüldüğü zaman şehirler, gece gündüz insanlarla yaşayan bir organizmadır. Bu organizmanın yaşayabilmesi için kent, halkına ihtiyaç duyar. Kentlerin sadece endüstri ve ticari alanlara ayrılması ve merkezlerde bu tip yapıların artmaya başlaması, gece yaşamayan, terk edilmiş ölü kentleri doğurmaya başlar. Bir dönem Amerika’da görülen bu şehircilik anlayışının olumsuz noktaları zamanla anlaşılmaya başlanmıştır. Bu olumsuzlukların başında artan petrol tüketimi, buna bağlı olarak ulaşımda ve şehire bağlanan çeyreyollarında yaşanan yetersizlik, trafikte harcanan zaman, gece ıssızlaşan şehrin güvenlik açısından yeterli olmaması..vs gibi bir çok madde sayılabilir. Bu faktörlerin zaman içinde görülmesi, kent nüfusunun hızla artması, metropolleşen şehirlerde ‘zaman’ kavramının değerlendirilmesi, insanların tekrar kente dönüş yapmasına sebep olmuştur. Bu arada özellikle şehrin rant değeri yüksek finans bölgelerinde görülen arsa talebi, yüksek katlı yapılaşmayı doğurmuştur. Bu yüksek katlı yapılarda insanlar, sadece çalışmakla kalmamış, aynı zamanda yaşamaya, konaklamaya, eğlenmeye, kültürel aktiviteleri geçirmeye de başlamıştır.

Tabii ki bu sistemin her şehirde bir ihtiyaç doğrultusunda çıktığı tartışmalı bir konudur. Amerikan şehirlerinin ve özellikle Chicago’nun gelişimine bakıldığı zaman, bulduğumuz bulgularla bu yapıların, şehirlerin kent merkezlerindeki boşalmanın bir sonucu olarak yerel yönetimlerin destekleriyle ortaya çıktığını göstermektedir. Oysa ki İstanbul’da durum daha farklıdır. İstanbul’da karma kullanımlı yapıların ağırlıklı olarak görüldüğü bölge olan Levent-Büyükdere aksı, Chicago’da görülen “ölü kent” kavramı ile karşılaşmamıştır. Burada yapılan

bu tip yapıların İstanbul'un kendi kültürel yapısına ve kimliğine uyum sağlamadığı, kent yaşamında soyutlamaları ve kopuklukları oluşturduğu düşünülmektedir.

Metropol tabiri kullanılan nüfus yoğunluğu fazla olan şehirlerde, karma kullanımlı yapıların pazarlama strateji açısından bakıldığı zaman, insanları tek bir birime bağlama, tek bir mekanda hayatlarını sürdürme, kısacası şehir içinde bir şehir yaratma stratejilerini belirlediklerini görmekteyiz. İstanbul'da son dönemlerde yapılmış olan komplekslere baktığımız zaman, çalışma-yaşama ve eğlence fonksiyonlarını birarada bulunduran bu tip yapılarda insanların, bu sistem dışına çıkmadan da yaşayabilecekleri sloganı dikkat çekmektedir. Bu yapıların çıkış sebeplerinden biri varsaydığımız 'ölü kentler kavramı' tekrar kısır döngü şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Şehir dinamiği içinde, halkın şehir yaşamından kopmaması gerektiği düşünüldüğü bir dönemde, yeniden şehir içinde küçük şehirler oluşmaya başlamıştır. Bu yapıların aşırı korunaklı ve güvenliği aşılması zor kompleksler haline dönmesi, hızla artan ekonomik kutuplaşmaların daha da belirginleşmesinin bir göstergesidir.

Birçok fonksiyonu barındıran bu tip yapıların bir diğer önemli noktası da şehrin prestijli ve değerli noktalarında tasarlanmasıdır. Kendi içinde tasarlanan fonksiyonların çıkış noktalarının değerlendirilmesinde, yapının şehrin içinde bulunduğu konum da önemli bir faktördür. Değerli ve prestijli alanlarda yapılan bu kompleksler yüksek yapı statüsünü de barındırır. Hem yüksek yapı olması, hem bir çok fonksiyonu barındırması altyapı ve ulaşım gibi birçok problemin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Bu problem şehir hayatından bağımsız olmaması, bu tip planlamaların daha geniş ölçekte yapılmasını gerektirmektedir. Örneğin hem yaşama, hem çalışma, hem de eğlenme fonksiyonunu barındıran bir komplekte, eğlence fonksiyonu için ulaşımın rahat ve kolay olması istenirken, konut ve çalışma alanları için ise, güvenlik problemlerini ortaya çıkarmaktadır.

Kentsel anlamda şehir yaşamına kattığı olumlu ve olumsuz yanların dışında, komplekslerin kendi içlerinde de bu karma kullanımdan ötürü zorluklar oluşmaktadır. Farklı strüktür, mekanik, tesisat ve elektrik sistemlerinden dolayı, farklı çözümlerin kombinasyonun düşünülmesi ve ortak bir noktada çözülmesi gerekmektedir. Her ne kadar ortaya çıkan farklı çözümlerin kombinasyonu olsa da , tek bir çözüm ve fonksiyon için harcanan maliyet ve çabadan, daha fazla olacağı kesindir. Kullanım açısından bakıldığında her bir fonksiyonun en yüksek kazançla en iyi sonucu alması için, tasarım ve planlama aşamasında herbirinin optimum bir değerde kombinasyonun oluşturulması gerekmektedir.

Sonuç bölümünde bahsettiğimiz bir çok faktör gözönüne alındığında bu tip yapıların olumlu ve olumsuz yanları incelenmiş bulunmaktadır. Kentsel anlamda baktığımız zaman, bu yapıların “şehir içinde şehir” görevini üstlendiğini görmekteyiz. Her yeni yapılan projede bir adım daha kapalılaşmaya, soyutlaşmaya ve kutuplaşmaya gidilmesi de bunun bir göstergesidir. Kent yaşamına katılacak olan bu tip karma kullanımlı yapıların tasarımında, bu izole edilmek istenen yaşamların, kentin olağan akışı içinde kopukluklara neden olacağı varsayımı unutulmamalıdır. Kent içinde sosyal statü açısından farklılıkları bulunan insanların yaşama ve çalışma alanlarında oluşturulmaya çalışılan ayrımlar, sağlıklı kent gelişimini engelleyen faktörleri oluşturmaktadır.

KAYNAKLAR

- Arcan, E.F. ve Evcı F., (1999), *Mimari Tasarıma Yaklaşım*, Tasarım Yayın Grubu, İstanbul
- Akın, O., (2000), “Küreselleşme Olgusu ve Kent Mekanı Üzerindeki Etkileri: İstanbul Metropolitan Alanı”, *Dünya Şehircilik Günü*, 23. Kolokyumu: 3.Bin Yılda Şehirler, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Aydın, M., (1997) ‘Le Corbusier’, *Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi*, Cilt:2 1096-1097, YEM Yayınları, İstanbul
- Aytıs, S., (1996), “Yüksek Binaların Yapım Kriterleri ve Bu Kriterlerin İstanbul’dan Dört Örnek Üzerinde Analizi”, *Doktora Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Aytıs, S., (1990), “Yüksek Binaların Yapım Gelişimine Toplu Bakış”, *Yapı Dergisi*, 116: 46-53, YEM Yayınları, İstanbul
- Bakırküre, S. G., (1992), “Çağdaş Kültür ve Mimari Bağlamında Müze Mimarisi ve Müzecilik Kavramının İrdelenmesi”, *Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Baransü, B. (1992), “Yüksek Binaların Yer Seçimi Belirleyicileri Üzerine”, *Yüksek Binalar 2. Ulusal Sempozyumu*, İTÜ, İstanbul
- Bektaş, C., (1989), “Yüksek Yapılar ve Mersin Gökdeleni”, *Yapı Dergisi*, 89:59-69, YEM Yayınları, İstanbul
- Berköz, A. L., (1996), “Metropolitan Değişim Sürecinde İstanbul Kent Merkezi, Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyum Bildirileri”, *İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü*, İstanbul
- Britanica, (1987), “Chicago”, *Cilt 5: 577-580*, Ana Yayıncılık, İstanbul
- Çevik, S., (2000), “Karma Formlu Çokişlevli Bina Köprüler”, *Yapı Dergisi*, 219: 65-74, YEM Yayınları, İstanbul
- Demeyer, P., (1991), *La Defense Historie et Histoires*, Epad Ateliers Media, Paris
- Derman, B., (1989), “Karma Fonksiyonlu Binalarda Temel Planlama Sorunları”, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Diren, M., (1993), “İstanbul’un Bilinci Belirleyici Olacak”, *İstanbul Dergisi*, 7: 40- 49, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- Dökmeci, V., (1995), “Tüketimin Değişmesi ve Mega Çarşılar”, *Yapı Dergisi*, 158: 66-70, YEM Yayınları, İstanbul
- Dökmeci, V. ve Berköz, L., (2000), “İstanbul’un Tek Merkezli Çokmerkezli Bir Kente Dönüşümü”, *İstanbul Dergisi*, 35: 88-95, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- Dökmeci, E. (1978), “Bina Bilgisi”, *Basılmamış Ders Notları*, DGSA-MYO- Akşam Bölümü, İstanbul
- Erbil, D., Özaydın, G., Ulusay, B., (1989), “Yüksek Binaların Kent Silüetinde Algılanma Sorunları”, *Yüksek Binalar 1. Ulusal Sempozyumu*, İTÜ, İstanbul
- Ergen, Y. B., (1989), “Yüksek Bina ile Açık Mekan İlişkisinin Kent Planlamasına Yansıması” *Yüksek Binalar 1. Ulusal Sempozyumu*, İTÜ, İstanbul
- Eruzun, C., (1980), “Konutlarda Mekan Özelleşme Düzeyinin Saptanmasına İlişkin Bir Yöntem”, *Basılmamış Doktora Tezi*, İDGSA, İstanbul

- Eyüce, A., (1995), “Yüksek Yapılar İçin Tasarım Yaklaşımları”, *Tasarım Dergisi*, 51: 50-58, Tasarım Yayın Grubu, İstanbul
- Frei, H., (1992), Louis Henri Sullivan, Birkhauser Verlag Publishing, Germany
- Göçer, O., (1984) Şehirlerde Ticaret Alanları, İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul
- Hacisalihoğlu, İ.Y., (1999), “Küreselleşme Mekansal Etkileri ve İstanbul”, Yüksek Lisans Tezi , Mimar Sinan Üniversitesi , İstanbul
- Karabey, H., (2003), “Metrocity Konut ve Alışveriş Merkezi Levent İstanbul”, *Yapı Dergisi* 263: 72-80, YEM Yayınları, İstanbul
- Karaman, A., (1989), “Kentsel Peyzaj”, *Yapı Dergisi*, 89: 54-55, YEM Yayınları, İstanbul
- Kılınçaslan, İ., (1993), “İstanbul Metropolünde Yapısal Değişimler”, *Planlama Dergisi*, 4: 16, İstanbul
- Kuban, D., (1993), İstanbul Bir Kent Tarihi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- Lampugnani, V. M., (1993), Hong Kong Architecture Aesthetics of Density, Munich Prestel
- Morhayim, L., (2005), “Yüksek Ofis Yapılarında İç Hava Kalitesi”, *Tasarım Dergisi*, 149: 78-81, Boyut Yayıncılık, İstanbul
- Mungan, İ., (1988), Yüksek Yapılar Ders Notları, Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Programı, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Mutlu, A. , (1973), Bina Bilgisi, Dizerkonca Matbaası, İstanbul
- Osmay, S., (1998), “1923’den Bugüne Kent Dönüşümü”, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- Onursal, Ö. Ö., (2005), “Çevresel ve Bölgesel Koşullar İçinde Yüksek Yapıların Yer Seçiminin İrdelenmesi ve İstanbul için Öneriler”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Öke, A., (1992), “Yüksek Binaların Yararları ve Sakıncaları Konusunda Bazı Düşünceler”, Yüksek Yapılar 2. Ulusal Sempozyumu, İTÜ, İstanbul
- Özdeş, G., (1992), “Siluet ve Şehir İmajı Açısından Yüksek Bloklar”, Yüksek Binalar 2. Ulusal Sempozyumu, İTÜ, İstanbul
- Özgen, A., (2003), “Yüksek Binalarda Sürdürülebilirlik ve Doğal Havalandırma”, *Yapı Dergisi*, 262: 92-99, YEM Yayınları, İstanbul
- Ruchelman, N. L., (1988), “The Urban Ecology of Tall Buildings”, Second Century of the Skycraper Council on Tall Buildings and Urban Habitat, Van Nostrand Reinhold Compony
- Rutes, W. A., Penner, K. H., (1985), *Hotel Planning and Design*, s: 30-35, New York
- Samsunlu, A., (1992), “Yüksek Binalar ve Altyapı Sorunu”, Yüksek Binalar 2. Ulusal Sempozyumu, İTÜ, İstanbul
- Saraçbaşı, E., (2001), “Küreselleşme ve Çokuluslu Yapılanma Sürecinde New York ve İstanbul Merkezi İş Alanlarının Karşılaştırmalı Analizi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Sayılı, T., (1992), “Alışveriş Merkezlerinin Gelişimi Sınıflandırılması ve Tasarımını Etkileyen Faktörler”, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul
- Sepkin, Y., (1989), “Çok Katlı Yapılar ve Yüksekte Yaşam Olgusuna Sosyo-Psikolojik Yaklaşım”, Çok Katlı Yapılar Sempozyumu, İnşaat Mühendisleri Odası, İzmir

- Slessor, C., (2003), “The Joy of Mix”, Architectural Review, September 2003: 47-47, Tower Publishing, London
- Sönmez, M., (1995), “Küreselleşmenin İstanbul’a Etkileri”, İstanbul Dergisi, 15, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- Tamer, M. (2005), “Gökkafes ve Dünyanın En Kötü 10 Binası”, 06.07.2005 Tarihli Milliyet Gazetesi, İstanbul
- Tibet E. ve Yılmaz B. (2002), “Trump Tower, New York, USA”, Tasarım Dergisi, 120: 118-121, Tasarım Yayın Grubu, İstanbul
- Thompson, S., (2002), “Mixed-use Buildings Revive Best Practices Of The Past”, Puget Sound Business Journal Commercial Real Estate Quarterly Publishing
- Uluengin, N., (2003), Büro Binaları 1 Yüksek Lisans Basılmamış Ders Notları, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Programı, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Uran, F., (1977), Mimarlık Bilgisi, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul
- Uran, F., (1995), “Akmerkez”, Yapı Dergisi, 158: 71-81, YEM Yayınları, İstanbul
- Yazıcı E., Doğan A., Karlı U., Köseoğlu E. (2003), Süzer Plaza-Ritz Carlton Oteli, Yıldız Teknik Üniversitesi Bina Araştırma ve Planlama Programı Yüksek Lisans Programı, Bina Çözümleme Dersi Basılmamış Çalışması, İstanbul
- Yenen, Z., Dinçer İ., Şengezer, B., Yakar H., ve Dikçınar B., (1996), “İstanbul’ Metropolitan Alanında Merkez Gelişimi ve Tarihi Yarımada’nın Değişen Rolü”, Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyum Bildirileri, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul
- XXI Mimarlık Kültürü Dergisi (2001), “Kurumun ve Yapının Beraber Kullanılması: İş Kuleleri”, Tepe Mimarlık Kültürü Merkezi, Ankara

INTERNET KAYNAKLARI

- [1]http://en.wikipedia.org/wiki/Loop_%28chicago%29
- [2]<http://www.encylopedia.chicagohistory.org/pages/764.html>
- [3] <http://www.encylopedia.chicagohistory.org/pages/181.html>
- [4] <http://www.encylopedia.chicagohistory.org/pages/1295.html>
- [5]<http://www.thecha.org/index.html>
- [6]<http://www.chicagohousingauthority.net/>
- [7]<http://www.umich.edu/~nppcpub/.2001>
- [8]<http://www.geocities.com/SoHo/1469/sullivan.html>
- [9]<http://www.emporis.com/en/wm/bu/?id=117533>
- [10]<http://www.galinsky.com/buildings/marinacity/>
- [11]<http://www.johnhancockcenterchicago.com/>
- [12]<http://www.emporis.com/en/wm/bu/?id=116832>
- [13]<http://www.emporis.com/en/wm/bu/?id=116825>
- [14]<http://www.emporis.com/en/wm/bu/?id=116825>

[15]<http://en.structurae.de/structures/data/index.cfm?ID=s0008398>

[16]<http://www.eptg-acsc.co.th/real%20estate/home.htm>

[17]<http://www.turningtorso.com/>

[18]<http://www.trumpchicago.com/main>

[19]<http://www.akmerkez.com.tr/About.asp>

[20]<http://www.ritzcarlton.com>

[21]http://www.cnnturk.com.tr/arama/haber_detay.asp?PID=00318&haberID=63894

[22]<http://www.hurriyetim.com.tr/haber/0,,sid~434@tarih~2004-03-16 m@nvid~382841,00.asp>

[23]<http://www.metrocity.com.tr/>

[24]<http://www.kanyon.com.tr/>

[24]<http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/764.html>

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 14.02.1980

Doğum yeri İstanbul

Lise 1995-1998 Bahçeşehir Atatürk Lisesi

Lisans 1998-2003 Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fak.
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2003-2006 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Araştırma ve
Planlama Programı

Çalıştığı kurum(lar)

2004-2005 Septimum Mimarlık
2005-..... Yıltur Mimarlık İnş. A.Ş.