

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENT MERKEZLERİNDE İMAR PLANLAMA ve
MİMARİ ÇÖZÜMLER ARASINDAKİ ETKİLEŞİMİN
FİZİKİ MEKÂN BOYUTUNDA İRDELENMESİ,
İSTANBUL/BÜYÜKDERE CADDESİ ÖRNEĞİ

Mimar Sedef DİKER

FBE Mimarlık Anabilim Dalı Konut Üretimi Ve Yapım Yönetimi
Programında Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Güven ŞENER

İSTANBUL,2011

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENT MERKEZLERİNDE İMAR PLANLAMA ve
MİMARİ ÇÖZÜMLER ARASINDAKİ ETKİLEŞİMİN
FİZİKİ MEKÂN BOYUTUNDA İRDELENMESİ,
İSTANBUL/BÜYÜKDERE CADDESİ ÖRNEĞİ

Mimar Sedef DİKER

FBE Mimarlık Anabilim Dalı Konut Üretimi Ve Yapım Yönetimi
Programında Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Güven ŞENER

İSTANBUL,2011

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ	iv
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ.....	xvi
ÖZET	xvii
ABSTRACT	xviii
1 GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Tanımı ve Kapsamı.....	1
1.2 Çalışmanın Yöntemi	3
2 KENT MERKEZİ, PLANLAMA ve MİMARLIK	4
2.1 Küreselleşme, Kent ve Planlama	4
2.2 Kent Merkezi Kavramı ve Özellikleri	6
2.3 Metropoliten Alanda Kent Merkezi.....	7
2.4 Planlama Mimarlık İlişkisi Açısından Kent Merkezinin Rolü ve Önemi.....	11
2.5 İstanbul'da Kent Merkezinin Tarihsel Gelişimi ve Dönüşümü	12
3 İSTANBUL BÜYÜKDERE CADDESİ ve YAKIN ÇEVRESİNDE ARAZİ KULLANIMLARININ İNCELENMESİ.....	18
3.1 Büyükdere Caddesinin Tarihsel Gelişimi ve Planlama Süreci	19
3.2 Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresine Uygulanan Planlarda Arazi Kullanım Kararları	31
3.3 Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresinde Uygulanan Planlarda İmar Hakları ve Koşulları	32
3.4 Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresinde Uygulanan Planlama Süreci ve Kararlarına İlişkin Yapılan Değerlendirilmeler.....	33
3.5 Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresinde İmar Planlarının Hüküm ve Koşulları Doğrultusunda Ortaya Çıkan Yapılaşma ve Mimari/Mekan	35
3.6 Oluşan farklılığın nedenlerinin imar planı ve mimari çözümler bağlamında örnekler üzerinden irdelenmesi.....	38
3.7 İmar planı ve mimari çözümler bağlamında doğru uygulamaların yapılması durumunda bölgenin tahmini durumu	79
3.7 Bölüm Sonucu	82
4 SONUÇ.....	89
4.1 Değerlendirme ve Sonuç.....	89

KAYNAKLAR	91
EKLER	94
Ek 1 1966, 1982 ve 2010 Büyükdere Caddesi Hava Fotoğrafları	95
Ek 2 Yurtdışı Örnekleri	96
Ek 3 Büyükdere Caddesinde İncelenen Projelerin Bulundukları Arazilerin 1966, 1982 ve 2010 Hava Fotoğrafları.....	99
Ek 4 Büyükdere Caddesi Mevcut Durum Model Çalışmaları.....	106
Ek 5 İmar Planlarına Uyulması Durumunda Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresinin Tahmini Durumuna Ait Model çalışması.....	109
ÖZGEÇMİŞ.....	110

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Docklands'dan bir görünüm, Londra	10
Şekil 2.2 La Defense'den bir görünüm, Paris.....	10
Şekil 2.3 19. yüzyılda çift merkezli İstanbul	14
Şekil 2.4 İstanbul merkezi iş alanlarının yerleşim konumları	15
Şekil 2.5 İstanbul merkezi iş bölgeleri	16
Şekil 2.6 Anadolu yakasından İstanbul'un yeni silüeti	17
Şekil 3.1 İstanbul şehri uydu fotoğrafı (Erdönmez,2005)	18
Şekil 3.2 İstanbul-Büyükdere caddesi, 2010 tarihli hava fotoğrafı	19
Şekil 3.3 İstanbul ve Büyükdere caddesinin yaşadığı tarihsel sürecin karşılaştırılması	20
Şekil 3.4 Levent mahallesi vaziyet planı	21
Şekil 3.5 Çeliktepe mahallesi'nden bir görünüm	22
Şekil 3.6 Büyükdere caddesinin gündüz görünümü	24
Şekil 3.7 1980 Tarihli İstanbul nazım imar planı	26
Şekil 3.8 1994 Tarihli İstanbul nazım imar planı	26
Şekil 3.9 2007 Tarihli İstanbul nazım imar planı	27
Şekil 3.10 2006 Tarihli 1/ 100 000 ölçekli İstanbul il çevre düzeni planı.....	27
Şekil 3.11 Büyükdere caddesi 1966, 1982 ve 2010 hava fotoğrafları	29
Şekil 3.12 Levent'ten bir görünüm.....	30
Şekil 3.13 Büyükdere-Levent bölgesi	32
Şekil 3.14 Levent gökdelenleri silüeti	36
Şekil 3.15 Büyükdere caddesi mevcut durum modeli	37
Şekil 3.16 Araştırma kapsamına alınan projeler ve Büyükdere caddesi ile ilişkisi.....	39
Şekil 3.17 Metrocity	41
Şekil 3.18 25.01.1994 Tarihli imar planında Metrocity arazisinin imar durumu.....	42
Şekil 3.19 Metrocity vaziyet planı.....	43
Şekil 3.20 Metrocity mevcut durum	44
Şekil 3.21 Metrocity öneri model güneydoğu görünüşü	45
Şekil 3.22 Metrocity öneri model kuzeydoğu görünüşü.....	45
Şekil 3.23 Levent tower.....	46
Şekil 3.24 Levent tower arazi imar durumu	47
Şekil 3.25 Levent tower kesiti	48
Şekil 3.26 Emsal'e dâhil edilmeyen, ortak kullanım alanı olarak adlandırılan iç bahçe katları.....	50
Şekil 3.27 Levent tower mevcut durum.....	51
Şekil 3.28 Levent tower öneri model güneydoğu görünüşü.....	51
Şekil 3.29 Levent tower öneri model kuzeydoğu görünüşü	51
Şekil 3.30 Kanyon	52
Şekil 3.31 Kanyon öneri model güneydoğu görünüşü	55
Şekil 3.32 Levent tower arazi imar durumu	55
Şekil 3.33 Kanyon öneri model kuzeydoğu görünüşü.....	56
Şekil 3.34 Kanyon öneri model eskizi	56
Şekil 3.35 İş kuleleri	57
Şekil 3.36 10.12.1993 Tarihli boğaziçi uygulama imar planında arazinin durumu.....	57
Şekil 3.37 İş bankası arazisinin parsellerin tevhit ve yoldan ihdas işlemini gösteren tescil bildirimi	58
Şekil 3.38 İş kuleleri mevcut durum	60
Şekil 3.39 İş kuleleri öneri eskiz	60
Şekil 3.40 Garanti Bankası genel müdürlük binası.....	61
Şekil 3.41 10.12.1993 tarihli boğaziçi uygulama imar planında garanti bankası arazisinin imar durumu	62
Şekil 3.42 Garanti bankası önünde yer alan açık alandan bir görünüm	63
Şekil 3.43 İstanbul boğazından Levent gökdelenlerinin görünümü	64

Şekil 3.44 Garanti bankası mevcut durum.....	64
Şekil 3.45 Garanti bankası öneri model batı görünüşü	65
Şekil 3.46 Garanti bankası öneri model doğu görünüşü	65
Şekil 3.47 Şişli-Trump Towers	66
Şekil 3.48 23.09.2005 tarihli Şişli merkez ve çevresi uygulama imar planında arazinin durumu	66
Şekil 3.49 Trump Towers 0,00 kotu zemin kat planı.....	68
Şekil 3.50 Trump towers mevcut durum	70
Şekil 3.51 Trump towers öneri model eskizi	71
Şekil 3.52 Mashattan.....	72
Şekil 3.53 05.07.2004 Tarihli Şişli Ayazağa uygulama imar planında Mashattan arazisinin imar durumu	72
Şekil 3.54 Plan tadili yapılmadan önce Mashattan arazisinin imar durumu.....	73
Şekil 3.55 Mashattan vaziyet planı	76
Şekil 3.56 Mashattan mevcut durum ve sosyal tesisleri.....	78
Şekil 3.57 Mashattan öneri model	79
Şekil 3.58 Büyükdere caddesi tahmini durum modeli	81
Şekil 3.59 Zorlu projesi.....	85
Şekil 3.60 İETT arazisinde yapılması planlanan Dubai Towers	86

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 3.1 İstanbul’da imalat-hizmet sektörü	25
Çizelge 3.2 1966 sanayi nazım planında sanayi için ayrılan alanlar	25
Çizelge 3.3 Son dönemde bölgede gerçekleşen arazi satışları	35
Çizelge 3.4 Araştırma kapsamında yer alan projeler ve özellikleri	40
Çizelge 3.5 Metrocity proje bilgileri	41
Çizelge 3.6 Metrocity projesi taks ve kaks değerlerine uyum	43
Çizelge 3.7 Metrocity projesi emsal hesabı	43
Çizelge 3.8 Metrocity arazi kullanımının değerlendirilmesi	44
Çizelge 3.9 Levent tower proje bilgileri	45
Çizelge 3.10 Levent tower arazisinin bir bölümünde uygulanan terk işlemi	47
Çizelge 3.11 Levent tower arazi tevhid işlemi	47
Çizelge 3.12 Levent tower projesi taks ve kaks değerlerine uyum	48
Çizelge 3.13 Levent tower projesi emsal hesabı	49
Çizelge 3.14 Levent tower arazi kullanımının değerlendirilmesi.....	50
Çizelge 3.15 Kanyon proje bilgileri	52
Çizelge 3.16 Kanyon arazisinin parsellerin tevhid ve terk işlemini gösteren tescil bildirimi	53
Çizelge 3.17 Kanyon projesi taks ve kaks değerlerine uyum	54
Çizelge 3.18 Kanyon arazi kullanımının değerlendirilmesi	54
Çizelge 3.19 İş kuleleri proje bilgileri	56
Çizelge 3.20 İş bankası arazisinin parsellerin tevhid ve yoldan ihdas işlemini tescil bildirimi	58
Çizelge 3.21 İş Kuleleri Projesi taks ve kaks değerlerine uyum.....	59
Çizelge 3.22 İş kuleleri projesi arazi kullanımının değerlendirilmesi	59
Çizelge 3.23 Garanti Bankası proje bilgileri	60
Çizelge 3.24 Garanti Bankası Projesi taks ve kaks değerlerine uyum.....	62
Çizelge 3.25 Garanti bankası projesi arazi kullanımının değerlendirilmesi.....	63
Çizelge 3.26 Trump towers proje bilgileri	66
Çizelge 3.27 Trump towers arazisinin parsellerin tevhid, yola terk ve yoldan ihdas işlemini gösteren tescil bildirimi	67
Çizelge 3.28 Trump tower projesi taks ve kaks değerlerine uyum	68
Çizelge 3.29 Trump towers arazi kullanımının değerlendirilmesi	69
Çizelge 3.30 Maslak vadi konutları proje bilgileri.....	71
Çizelge 3.31 Mashattan arazisinin parsellerin tevhid, yola terk ve yoldan ihdas işlemini gösteren tescil bildirimi	74
Çizelge 3.32 Mashattan projesi taks ve kaks değerlerine uyum	75
Çizelge 3.33 Mashattan projesi emsal hesabı	76
Çizelge 3.34 Mashattan arazi kullanımının değerlendirilmesi	77

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Ana Bilim Dalı Konut Üretimi ve Yapım Yönetimi programı kapsamında hazırlanmıştır. Öncelikle tezi tamamlamamda bana yardımcı olan çok değerli kişilere teşekkür etmek istiyorum.

Öncelikle tez çalışmam sırasında benden yardımlarını esirgemeyen, araştırmalarımı yönlendiren değerli hocam ve tez danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Güven Şener'e ve tez jüri üyelerime teşekkürlerimi sunarım.

Araştırma süresince gerekli bilgilere ulaşmama olanak sağlayan Şişli Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürü Güler Özdemir'e, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü çalışanlarına ve Beşiktaş Belediyesi Planlama Müdürlüğü çalışanlarına teşekkür etmek isterim.

Ayrıca pek çok düşüncemi paylaştığım, benden yardımlarını esirgemeyen İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü çalışanı Mimar Tuba Sarı'ya, hep yanımda olan Mimar Meltem Kalafat, Mimar Semra Akca ve beni destekleyen tüm dostlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Ve en önemlisi her zaman yanımda olan babam Hüseyin Diker'e, annem Fatma Diker'e ve tüm aileme; sonsuz teşekkürler...

ÖZET

Kent, tüm faaliyetlerin ve yapıların ulaşım, alt yapı, sosyal donanım ve kuruluşların bir arada çalışmasını sağlayan bir sistemdir. Yaşanılır bir biçimde gelişebilmesi, kent planlarının doğru biçimde uygulanması ile mümkündür.

Dünya da kapitalin ve üretimin kontrol edildiği, iletişim, ulaşım ve politik bağların güçlü olan kentler bulunmaktadır. Bu kentlerde kent merkezlerinin dönüşümü devlet ve özel sektörün kapsamlı ve programlı bir şekilde bölgeyi bir bütün olarak ele alıp planlaması sonucu yaşanmaktadır. Türkiye de ise kent merkezleri kapsamlı ve programlı bir planlamadan yoksun şekilde bu dönüşümü yaşamıştır.

İstanbul, Türkiye'nin en yoğun nüfuslu, ulusal ve uluslararası ticaret merkezi'dir. Geçmişten günümüze metropol özelliğini koruyan, giderek bir Dünya kenti olarak da değerlendirilen ve tüm sektörlerin faaliyet gösterdiği bu kentte kent merkezleri de zaman geçtikçe değişime uğramıştır. Günümüzde İstanbul'un yeni kent merkezlerinden biri (Merkezi İş Alanı) Büyükdere aksı ve yakın çevresidir. Büyükdere aksı,1990'lardan sonra fiziksel çevresinde hızlı bir dönüşüm yaşamıştır. Ancak bu bölgenin yaşadığı hızlı dönüşüm beraberinde bazı sorunları da ortaya çıkardığı varsayılmaktadır. Bölgede uygulanan planların, aksın gelişimini doğrudan etkilediği düşünülmektedir.

Bu çalışmada, Büyükdere Caddesi ve yakın çevresinde meydana gelen yüksek yoğunluklu yerleşim dokusu, parsel ölçeğinde uygulanan projelerin arazi kullanımları ile incelenmeye çalışılmış, kamuya bırakılan donatılar (kamu terkleri), arazi kullanımları, uygulanan plan tadilatları ve kente getirdiği etki, yerel yönetimlerin ve sivil toplum kuruluşlarından elde edilen kaynaklarla incelenmiştir. İmar plan notlarının ne derece uygulandığı değerlendirilmiş, doğru uygulamalar yapılması durumunda bölgenin gelişimi üzerine imar planları ve mimari çözümler bağlamında tahmini modeller oluşturulmuştur. Bölgede uygulanan arsa politikaları ve imar süreçleri ile ilgili genel sonuçlara ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kent merkezi, Merkezi iş alanı, İmar Planı/Mimari ilişkisi, İmar planı tadilatı ve değişikliği

ABSTRACT

City is a system make all transportation,substructure,social facilities and establishments cooperate successfully. The development of a livable system, it is possible to implement of urban plans correctly.

There are cities have strong transportation,communications and political ties with world by controlling world production and capital. This transformation of urban centers in the in urban areas as a result of taking the region as a whole in a comprehensive and programmatic planning by government and the private sector. Turkey also live in the urban centers of this change is completely unique methods to Turkey.

Istanbul is Turkey's most densely populated, national and international trade center metropolis. Urbans centers that all sectors activated in, protect metropolitan area property from past to present, have undergone change over time. Today, one of Istanbul's new town center is Buyukdere axle and close surrounding. Physical and social environment of Buyukdere axle, has experienced a rapid transformation, after the 1990. However, it is assumed that rapid conversion of this region also revealed some problems. Plans are implemented in the region ,directly affect the development of the axis.

In this study, high-density residential area in the immediate vicinity Buyukdere Street, land uses of parcel scale projects implemented,the public abandonment, land uses, plan renovations and it's effect to city examined through local governments and civil society organizations sources .

Urban development projects, assessed to what extent is applied. Prediction models created about development of region using the correct projects applications case. General conclusions about applied to the area of land development policies and reconstruction processes has been reached

Key Words: Urban center, The central business area, Zoning plan/Architecture relation, Zoning plan renovation and change

1. GİRİŞ

1.1 Çalışmanın Tanımı ve Kapsamı

Kentlerin, yaşanılır bir biçimde gelişmesi, kent planlarının doğru uygulanması ve bütüncül planlama ile mümkündür. Kentin yaşadığı gelişimin ve dönüşümün en çok hissedildiği mekânlar olan kent merkezlerinin de doğru gelişimi, planlamanın doğru yapılması ve uygulanması ile mümkündür.

Kent merkezleri, durağan bir yapıya sahip değildir, merkez büyür, gelişir ve zamanla kentlinin beklentilerine cevap veremeyecek duruma geldiğinde, yaşanan değişimle birlikte işlevini yeni kent merkezlerine bırakır.

Dünya kentlerinde bu dönüşüm devlet ve özel sektörün kapsamlı ve programlı bir şekilde, bölgeyi çevresi ve altyapısı ile bir bütün olarak ele alıp planlaması sonucu yaşanmaktadır. Planlı çalışma sonrası faaliyete geçirilen bölgeler sayesinde yatırımcıların ve kent kullanıcılarının beklentilerine uygun yeni kent merkezleri ortaya çıkmaktadır.

Benzer bir dönüşümde Türkiye'nin dünya ekonomisi ile en önemli ilişki noktası olan İstanbul kent merkezinde yaşanmaktadır. 1980 sonrası liberal politikalar ve dünya ekonomik düzenine uyum sağlama çabaları ile birlikte kentin yeni beklentilerine cevap verebilmesi amacıyla, kulelerden oluşan kentin bilinen silüetini değiştiren yeni bir kent merkezi ortaya çıkmıştır. Dünya ile olan ekonomik ilişkilerinin artırılması ve yabancı yatırımcıların ülkeye gelmesi ile birlikte yeni ofis binalarının inşa edilebileceği bir alan ihtiyacı doğmuş, köprülerin yapılması, çevre yollarının kentin kuzeyinden geçmesi ve ilan edilen Turizm teşvik alanları, Maslak Büyükdere caddesini işaret etmiştir. Bölge, zamanla İstanbul'un yeni finans merkezi halini almış, fiziksel ve sosyal çevresinde hızlı bir değişim sürecine girmiştir. Ancak bu hızlı değişim süreci sorunları da beraberinde getirmiştir. Aks, dünya kentlerindeki benzer bölgelerin aksine tamamen Türkiye'ye özgü planlama teknikleri ile gelişmiştir. Türkiye'ye özgü planlama teknikleri ile gelişen bölgeye, yatırımcılar her geçen gün daha da ilgi göstermeye başlamıştır.

Yeterli arazi üretiminin olmaması nedeni ile mevcut arsalar çok büyük değer kazanmış, ulusal ve uluslararası sermayenin ilgi odağı haline gelmiştir. Yatırım alanında dönüşen bu arazilerin hızla farklılaştığı, yerel ve merkezi yönetimlerin aracılığı ile sermaye sahiplerinin istekleri doğrultusunda işlev değiştirdiği gözlemlenmektedir. Yüksek maliyetli projeler yatırım amacıyla bölgede yer alan arsalarda, parsel bazında, birbirinden kopuk, yeterli alt yapıya

sahip olmadan, ulaşım ilişkileri yeterince çözülmeden uygulanmaktadır. Problemlili ve yoğun yapılaşma eğilimi gösteren bu bölgeye ilave yük getirmektedir.

Büyükdere caddesinin gelişimi, birçok tez çalışmasına konu olmuştur. Bölge de ileri derecede hissedilen kamusal alan eksikliği, kentsel projeler kamusal alan ilişkisi bağlamında tez konusu olarak ele alınmıştır. Açık kamusal kent mekânlarının toplumsal ilişkileri yapılandırmadaki rolü, Büyükdere caddesi özelinde incelenen bir diğer tez çalışması konusudur.

Bu çalışmada ise; bölgenin kamusal alan eksikliği ve yüksek yoğunluklu yerleşim dokusu, parsel ölçeğinde uygulanan projelerin arsa kullanımları ile incelenmeye çalışılmış, kamuya bırakılan donatılar (kamu terkleri), arsa kullanımları, uygulanan plan tadilatları, yerel yönetimlerin ve sivil toplum kuruluşlarından elde edilen kaynaklarla incelenmiş, projelerin toplum yararına uygun yapıp yapılmadığı araştırılmış, bölgede uygulanan mimari çözümler ile imar planları arasındaki ilişki irdelenmiştir. Büyükdere caddesi ve yakın çevresinde uygulanan planlama süreci incelenmiş, imar planları kararlarına uygun mimari ve mekan olması durumunda bölgenin tahmini gelişimi ve görünümü ile ilgili bir model önerisi geliştirilmiştir. Caddeyi sınırları içine alan Beşiktaş, Kâğıthane ve Şişli Belediyeleri arşivlerinden projelere ait elde edilen birçok dokümanın daha önce başka çalışmada yer almamış olması çalışmanın özgünlüğünü arttırmıştır.

Çalışmada; özellikle Büyükdere caddesi ve yakın çevresinde 1980'lerden sonra uygulanan yüksek maliyetli projelerin imar koşullarının süreç içinde yaşadığı değişim gözlemlenmekte, yerel yönetimlerin uyguladıkları politikalara dikkat çekilmektedir.

Her geçen gün yeni bir proje ile gündeme gelen bölgenin yerel ve merkezi yönetimlerinde aracılığı ile yakın gelecekte de hızlı ve kontrolsüz gelişimine devam edeceği açıktır.

1.1 Çalışmanın Yöntemi

Çalışmanın bilgi kaynaklarını;

- Konuya ilişkin yerli ve yabancı kaynaklar,
- Yazılı ve görsel dokümanlar,
- Alan çalışması kapsamında analiz edilen örneklere ilişkin, başta Şişli İlçe Belediyesi

olmak üzere, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Beşiktaş Belediyesi, Kâğıthane Belediyesi arşivlerinde yer alan dokümanlar ve bölgenin gelişim sürecini yakından takip etmiş aktörlerden elde edilen yazılı ve sözlü veriler oluşturmaktadır.

Birinci bölüm giriş bölümüdür; araştırmanın kapsamı, konunun kent ölçeğindeki önemi, İstanbul kent merkezinin yaşadığı değişim, çalışmanın amaçları ele alınmıştır.

İkinci bölümde; kent merkezi, planlama ve mimarlık kavramları üzerinde durularak kavramsal ve kuramsal çerçeve tanımlanmıştır. Kent merkezlerinin gelişimi ve İstanbul’da kent merkezlerinin yaşadığı tarihsel gelişim ve dönüşüm ele alınmıştır.

Üçüncü bölüm de; İstanbul’un 1960’lardan günümüze yeni kent merkezi haline gelen ve büyük emsal değerlerine sahip yapılarını barındıran Büyükdere caddesinin gelişimi, planlama süreci, arazi kullanım kararları, imar hakları ve koşulları incelenmiş, planlama süreci ve kararlarına ilişkin değerlendirilmeler yapılmıştır. Caddenin gelişiminin aktarılmasının ardından oluşan farklılığın nedenleri imar planı ve mimari çözümler bağlamında örnekler üzerinden irdelenmiş, projelerin arazi kullanım biçimleri, planlarda uygulanan değişiklikler, planların getirdiği sınırlamalarla uygulanan terkler ve kente yarattıkları etki incelenmiştir. Aks üzerinde uygulanan politikalarla ilgili olarak Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odaları gibi meslek örgütlerinin bölge ile ilgili görüşlerine yer verilmiştir.

Sonuç bölümünde ise, araştırmanın sonuçları ve önerilere yer verilmiştir.

2. KENT MERKEZİ, PLANLAMA ve MİMARLIK

Kent merkezleri, kent merkezlerinin gelişimi, planlama ve planlama-mimarlık ilişkisinin irdelenmesi bu bölümün ana başlıklarını oluşturmaktadır.

2.1 Küreselleşme, Kent ve Planlama

Küreselleşme, kent ve planlama kavramları bir araya geldiğinde, küreselleşmenin kenti ve planlamayı etkilediği bir ilişki ortaya çıkmaktadır. Bu ilişkiyi ortaya koymadan önce kentin, planlamanın ve küreselleşmenin tanımlarını yapmak gerekir.

Kavramsal çerçevede kent, tarımsal olmayan üretimin egemen olduğu, hem tarımsal hem tarım dışı üretimin dağıtım ve denetim işlevlerinin toplandığı, örgütlenme, bütünleşme, ayrı cinstenlik derecelerinin yüksek düzeyde bulunduğu yoğun bir nüfus odağıdır (Kartal,1983).

Kent Fransızcada “cité” kelimesinin karşılığıdır ve büyük kasaba, küçük şehir olarak tanımlanır. Türkiye’de çeşitli kentleşme araştırmalarında nüfusu 10.000’i ya da 20.000’i geçen yerleşme birimleri kent olarak benimsenmektedir. Bir yerleşme birimine kent denilebilmesi, o birimde tarım dışı üretimin ağırlık kazanmasına, üretim araçlarının ve dolayısıyla nüfusun orada yoğunlaşmasına, bir örnek olmama ve bütünleşme derecelerinin yükselmiş bulunmasına bağlıdır.

Kent, insanların geniş kalabalıklar halinde bir arada yaşamak üzere kurdukları ortak bir barınma alanı olarak ortaya çıkmıştır. Kent bu temel özelliğinin üzerinde kendi varlığını devam ettirmenin zorunluluğu olarak yerleşik ortak yaşamın ihtiyaçlarını karşılayacak yapılaşmış çevre ve sosyal ilişkiler ağı ile birlikte şekillenmiştir.

Planlama ise yerleşmelerle ilgili mekânsal, sosyal, ekonomik ve yönetsel tüm yaklaşımları içine alan çok geniş bir kavramdır.

İlhan Tekeli planlamayı şu şekilde tanımlamıştır.

İnsan, yaşamın kendiliğindenliğine tavır aldığı anda “planlama” tarih sahnesine çıkmıştır. Bu aslında, başlangıçta adına henüz planlama denmese de, nesnel koşulları dönüştürmeye yönelik çabaların hayata geçirilmesidir. Yaşama dair fiziksel koşulları değiştirme uğraşının temel felsefesi ise; insan aklının, daha özgür, daha eşitlikçi, daha barışçı, daha az yabancılaşmış, çevreyi tahrip etmeyen bir toplumsal düzeni arayışı şeklinde ifade edilebilir (Tekeli;1991).

Kent planlamasının bir uzmanlık dalı olarak bilimsel anlam kazanması, endüstri devrimi sonrası, hızlı kentleşme olgusunun yarattığı sorunlara çözüm oluşturma dönemine denk gelmektedir.

Ruşen Keleş'in ise kent planlama yaklaşımına ait tanımını aşağıdaki gibidir.

Klasik Kent Planlaması Yaklaşımı", planlama; araştırma; araştırma-plan yapma uygulama aşamalarını kapsayan ve daha çok pratik yönü ağır basan, bir "arazi kullanımı belirleme" uğraşı olarak görülmektedir (Keleş, 1993).

Kentlerin artan ve çeşitlenen sorunları karşısında, kent planlama, farklı zaman dilimlerinde, toplumların biçimlendirdiği kentlerin yaşadığı değişimle farklı anlamlar kazanmıştır. Ancak kent planlamasının ana felsefesi hep aynıdır.

Kent planlama, bir plandan çok birbirini izleyen kararlardan oluşan bir süreçtir (Bademli, 1996).

Planlamanın, "süreç" özelliği içerisinde vurgulanması gereken en önemli nokta, kavramın "geleceğe dönük" kararlar, öneriler-önlemler dizisini içermesi ve bunların "uygulanmasına" yönelik yöntemleri tartışmasıdır. Başka bir anlatımla, "ileriye görme" ve "uygulama", planlama sürecinin iki temel boyutunu oluşturmaktadır (Yavuz, Keleş, Geray; 1978).

Küreselleşme ise; devletlerarasında sınırları ortadan kaldıran, sermayenin dolaşımının ulusal sınırlar ile saptanmadığı, kültürel anlamda kimliklerin giderek eridiği ve farklılıkların azaldığı bir kavramdır (Karakaya,2007).

Küreselleşme, dünya üzerindeki mal, insan ve bilgi hareketliliğinin artması olarak tanımlanabilir. Küreselleşmenin en büyük nedenlerinin başında ulaşım, iletişim ve bilgi teknolojilerindeki gelişmeler yatmaktadır. Uçaklar sayesinde dünyanın bir ucundan diğer ucuna çok kısa sürelerde ulaşım sağlanabilmekte, internet vasıtasıyla her bilgiye ulaşım dünyanın diğer bir noktasıyla sesli, yazılı ve görüntülü haberleşme gerçekleştirebilmektedir (Ercoşkun, 2004).

Küreselleşme sonucunda üretim ve hizmet faaliyetleri ülke sınırlarını aşmış, sermayenin dünya üzerindeki dolaşımı hızlanmıştır. Küreselleşme dalgası ile birlikte bu hareketlerin kontrol edilmesinde, sağlanmasında ve yönetilmesinde kentler ön planla çıkmaktadır. Sınırları ortadan kaldıran küreselleşme akımı kentleri ve dolayısıyla kent planlamasını doğrudan etkilemektedir.

Küreselleşme sürecinin taşıyıcısı, lokomotifleri kentlerdir. Ekonomik gelişmenin merkezinde yer alan ve sermayenin yoğunlaştığı kentler, teknoloji ve bilginin yoğunlaştığı mekânlar olarak önem kazanmaktadır.

Kentler, dâhil oldukları bu süreçle turizm, siyaset, ekonomi ve yönetim alanlarında çeşitli organizasyonlara ev sahipliği yapabilmektedirler. Bununla beraber bu akım ile kentler üretim

merkezi olan işlevlerini ikinci plana atarak hizmet, iletişim ve haberleşme olanakları ön plana çıkmıştır.

Küresel çağın yeniliklerine uyum sağlayabilmek için kent planlaması yeni bir yaklaşımla ele alınmalıdır.

Kentler, küreselleşme sürecinin beraberinde taşıdığı dinamiklerin etkisiyle dâhil oldukları yarıştan pay almak için; ekonomik güç kazanma çevresel sorumluluğu arttırma, iyi bir yönetim sağlama, sosyal dengeyi kurma ve daha yaşanabilir bir çevre için tasarım kalitesini yükseltme gibi koşulları sağlamak durumundadır.

2.2 Kent Merkezi Kavramı ve Özellikleri

Son 20 yılda dünya üzerinde belli başlı kentler, sanayi sonrası üretim yerleri olarak hizmet sektörünün geliştiği mekânlar haline dönüşmektedirler, kent merkezleri bu dönüşümün bire bir yaşandığı alanlardır.

Kent merkezi durağan bir yapıya sahip değildir. Kentlerin nüfusu hızla yükselmekte, bununla beraber insan, mal ve para akışları, bunların arasındaki üretim, tüketim ve bölüşüm ilişkileri gelişmektedir. Bu ilişkilerin gerçekleştiği mekânlar olarak kent merkezlerine olan talep de giderek artmaktadır (Güzelsoy,2008).

Kentsel yaşam kent merkezlerinde ortaya çıkmaktadır. Kent merkezi o kentin özelliklerini, yaşadığı gelişimin ve dönüşümün en iyi ve açık yansıdığı mekânlardır. Dolayısı ile ekonomide yaşanan değişim, teknoloji ve bilgi üretiminde yaşanan dönüşüm, bu faktörlerin doğduğu mekânları Merkezi İş Alanlarını da dönüştürmektedir. Bu dönüşüm çoğu zaman sermaye ile yönlendirilirken, planlama kararları da bu dönüşümde önemli bir rol oynamaktadır (Güzelsoy,2008).

Bugün çoğu kent merkezi çeşitli özelliklere sahiptir. Merkezler kentin ve ülkenin yapısına bağlı olarak özellikleri geliştirmekte, bu özellikler farklılaşabilmektedir. Ancak genel olarak kent merkezlerinin başlıca özellikleri şöyle sıralanabilmektedir (SEPETÇİ, 2007):

1. Merkez, içinde bulunduğu ülkenin siyasal durumunun, dış ülkelerle olan ilişki biçimini, kenti uluslararası ve kenti ülkesi içinde bulunduğu önem derecesinin ve üslendiği işlevlerin, kent ve alt bölgesinin büyüklüğünün, sosyal yapısının özelliklerini yansıtır.
2. Kentsel ekonomik temelin ticari alan kullanımına yansıdığı/yansıtıldığı yerlerdir.

3. Ekonomik yapıyı yönlendiren yönetim, denetim, eşgüdüm etkinliklerinin yanı sıra perakende ticaret ile geleneksel üretim etkinliklerinin yoğunlaştığı yerlerdir.
4. Kentsel arsa değerlerinin en yüksek olduğu yerlerdir.
5. Yaya ve taşıt ulaşımının ve gündüz nüfusunun en yoğun olduğu bölgelerdir
6. Kentsel iletişim akımlarının toplandığı ve dağıldığı bölgelerdir.
7. Kentin en önemli kamu ve yarı kamu hizmetleri bu alandadır.

Günümüzde merkezler ya da bir diğer adıyla Merkezi İş Alanları kentte yer alan her türlü fonksiyonun, aktivitenin, kentsel alanda merkeziyet kazandığı mekân parçasıdır.

Merkezi İş alanı kentin ve metropol alanının beynidir. Sanayi, emek, kitle haberleşme, devlet bürokrasisinin en üst örgütleri ve bunlar arasındaki etkileşimi sağlayan kurumlar ve karmaşık iş örgütleri bulunur. Merkez, metropoliten alanda arazi değerinin en yüksek, erişilebilirliğin ve çekiciliğin en fazla olduğu yerdir.

Günümüzde merkezi iş alanında kentin diğer herhangi bir bölgesinden görülebileceğinden çok daha yüksek binalara; ofis ve büyük satış birimlerine rastlanılmaktadır. Merkezi iş alanları, araç ve yaya trafiğinin en yoğun olduğu, diğer bölgelere göre en yüksek arazi fiyatlarına ve vergilere sahip olduğu alanlardır.

2.3 Metropoliten Alanda Kent Merkezi

Metropol kentin bir üst mertebesi, büyük kent demektir ve metropolün kentten farklılaşan özellikleri vardır.

Kentin metropole dönüşmesi için bazı şartlar gereklidir. Bu şartları Yırtıcı şöyle açıklamaktadır: 20. yüzyıla gelindiğinde hızla endüstrileşen, servis sektörünün büyüdüğü, yeni iletişim ve bilişim teknolojilerinin geliştiği bir dünyada, kapitalizmin kendi içinde yaşadığı dönüşüm kentlerde de köklü bir değişime neden olmuştur. Bugün metropolleşme adı altında, kentsel yoğunlaşmanın belirli bir doygunluk noktasında ortaya çıkan mekânsal örgütlenme, yeni teknolojilerin sağladığı imkânlarla bağlı olarak geleneksel kent kavramının çözüldüğü, hiyerarşik ve yoğun kent merkezleri yerine çok merkezli, düşük yoğunlukta ve fragmanter yapıda yeni yaşam alanlarının ortaya çıktığı bir kent ve ona eslik eden yeni bir yaşam formatı sunmaktadır (Yırtıcı, 2005a).

Metropoliten Kentlerin en belirgin özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

1. Bu kentler toplumun kontrol gücünün toplandığı yerler olup; kent, bölge hatta ülke yaşantısını etkileyecek kararlar metropoliten kentlerde alınır veya bozulur.

2. Metropollerin en önemli karakteristik özelliği düzensizliktir
3. Metropoliten kentlerde sanayi, emek, kitle haberleşme, devlet bürokrasisinin en üst örgütleri ve bunlar arasındaki karşılıklı etkileşimi sağlayan kurumlar ve karmaşık iş örgütleri yer alır.
4. Bütün sistemlerin gerektirdiği beceri ve bilgiyi üretecek kaynak, eğitim ve araştırma, maliye ve stratejiye ait karar verme süreçlerinin esas mekânı yine metropoliten kent merkezleridir.
5. Metropolde iletişim en üst düzeydedir. Gelişme, büyüme, ilerleme, değer kazanma iletişimsel parametrelere bağlıdır.

Metropolleşme süreci kentin fiziksel yapısını yeniden tanımlamıştır. Özçevik'in (2001) "Metropol Kent Çeperindeki Yerleşmelerde Yapısal Dinamikler" adlı çalışmasında metropol alanların yapısını üç alansal parçaya dayandırmaktadır. Buna göre metropol alanların üç parçalı yapısı şu şekildedir:

Merkez Kent: Merkezi iş alanın kentin ve metropol alanın odak noktasıdır. Sanayi, emek, kitle haberleşme, devlet bürokrasisinin en üst örgütleri ve bunlar arasındaki karşılıklı etkileşimi sağlayan kurumlar ve kompleks iş örgütlerinin bulunduğu yerdir. Merkez kent, metropoliten alanda arazi değerinin en yüksek, erişilebilirliğinin ve çekiciliğinin en fazla olduğu yerdir.

Alt Merkez: Genellikle konut alanları niteliğinde olan; kent merkezinin dışında ancak fiziksel, sosyal ekonomik etki alanında bulunan, aynı zamanda küçük ve orta ölçekli imalat sanayinin merkezden koparak yerleştiği alanlardır.

Saçaklanma – Geçiş Alanı: Metropoliten kentin yayılma ve dağılma alanının sonudur. Kentsel ve kırsal alanları ayıran bir sınırdır. Merkezden ve alt kentsel alanlardan nüfus çeken, büyümenin ve gelişmenin en fazla izlendiği alandır.

Bütün kentsel merkezlerin en önemli fonksiyonel alanı Merkezi İş Alanı'dır.

Sassen (1991) ortaya çıkan küresel ekonomik sistemi şu şekilde tanımlamaktadır. Fordist sistemin hitap ettiği pazarların tüketime doymuş olması, işçi ücretlerinin yükselmesi, bunun sonucu olarak maliyetlerin yükselmesiyle üretim alanları hem yeni pazar bulabilecekleri alanlara hem de ucuz işgücünün bulunduğu alanlara yani dünya geneline yayılmaya başlamıştır. 1970'lerin sonunda üretim alanlarının önemli kentlerden işgücünün ucuz olduğu bölgelere yayılması sonrasında üretim sürecinde birtakım problemler ortaya çıkmıştır. Bu sorunların başında dünyanın çeşitli yerlerindeki üretim birimlerinin uzaktan yönetimi,

aralarındaki eşgüdümün sağlanması ve malların uygun pazarda pazarlanması gelmektedir ki bunun sonucunda küresel yeni bir ekonomik sistem ortaya çıkmıştır (Sassen, 1991).

Dünya kentlerini Sassen (1991) şu şekilde tanımlamaktadır.

- Dünya kentleri dünya ekonomik sisteminin kumanda noktalarıdır.
- Dünya kentleri uzmanlaşmış ve finans sektörünün yoğunlaştığı alanlardır.
- Dünya kentleri buluşların ve hizmetlerin üretildiği yerlerdir.
- Dünya kentleri bu buluşların ve hizmetlerin aynı zamanda tüketildiği yerlerdir (Sassen,1991).

Yukarıda belirtilen bu özelliklerin ihtiyaç duyduğu çalışma alanları ofis yapılarıdır. Küreselleşme sisteminin etkisine giren kent merkezlerinde hızlı bir değişim yaşanmış, çoğunluğu yüksek katlı ofis yapıları yer almaya başlamıştır.

Kentler son yirmi yılda, küreselleşmeye neden olan gelişmelerin etkisiyle hızlı bir değişim sürecine girmişlerdir. Küresel ölçekteki ekonomi, finansal merkezler denilen dünya şehirlerinden yönetilmektedir. New York, Londra, Tokyo, Paris dünya ekonomisini kontrol eden en önemli küresel kentlerin başında gelmektedir. Bu kentler metropol kentlerdir.

Finans merkezi olarak bakıldığında ise Avrupa’da Docklands (Londra) ve La Defense (Paris), ofislerin yoğun olduğu yeni finans merkezleridir.

Londra uluslar arası iş servislerinin, finans kurumlarının, hukuk kurumlarının, medya ve ilgili servislerin yer aldığı bir merkezdir. İngiltere’nin servis sektöründe çalışanlarının % 31’i Londra’da çalışmaktadır. Docklands ise İngiltere’de üretici servis hizmetlerinin yoğunlaştığı en önemli alandır. 1981 yılında eski liman bölgesinin rehabilitasyonu için proje başlatılmıştır. Proje için Docklands geliştirme birliği adı altında bir birlik kurulmuş ve bölge ile ilgili tüm işlemleri bir bütün olarak bu birlik gerçekleştirmiştir (Ercoşkun, 2004).

Günümüz planlama anlayışına göre, yaratılan mekânlar özellikle de büyük yatırımları beraberinde getirecekse her detayı planlanarak oluşturulmalıdır. Londra Docklands alanında Isle of Dogs bölgesi, özel yasal düzenlemeler ile bir finans merkezi haline getirilmeye çalışılmış ve özellikle yabancı yatırımcıların bölgede kendi finansal ve mekânsal kimlikleri ile birlikte yer almıştır. Bölgede planlanan ofis alanı yaklaşık 1 milyon m² olmakla beraber, bu ofis alanları ile birlikte kapladıkları 29 hektar alanın 2/3’ü kadarının da açık kamusal alan olarak kullanımı düşünülmüştür. Planlanan kamusal alanların içinde bir de büyük bir meydan düzenlenmesi öngörülmüştür.



Şekil 2.1 Docklands'dan bir görünüm, Londra, [1]

Diğer bir dikkat çekici örnek ise Fransa'nın başkenti Paris'in yeni kent merkezini oluşturan La Defense bölgesidir. Tarihi 1960'larda La Defense bölgesini oluşturma komitesinin kurulması ile başlar. 1967'de bölgede ilk yüksek katlı ofis binası inşa edilir. 1969'da yapılan bir planla bölgede 1,5 milyon m2 ofis alanı inşa edilmesi öngörülür. Bugün ise bölgede 160 hektara yayılmış alanda 2,5 milyon m2 ofis alanı ve 140.000 ofis çalışanı yer almaktadır. Fransa'nın en büyük 20 şirketinin 15'inin ve dünyadaki en büyük 50 şirketin ofisleri La Defense' da yer almaktadır (La Defense History and Stories,1997).

La defense bölgesi sayesinde Paris'in modern merkezi kurgulanmış ve tarihi merkez üzerindeki baskılar giderilmiştir. Ayrıca işlevsel bir kamusal alan oluşturulmuştur.



Şekil 2.2 La Defense'den bir görünüm, Paris,[2]

2.4 Planlama Mimarlık İlişkisi Açısından Kent Merkezinin Rolü ve Önemi

Kent merkezleri, sermayenin sürekli hareket ettiği, ekonominin hız kazandığı kentlerin ana bölümleridir. Daha önceki bölümlerde de belirtildiği gibi kentin bu noktasında nüfus hızla yükselmekte, insan, para ve mal akışları bunların arasındaki üretim, tüketim ve bölüşüm ilişkileri sürekli gelişmektedir. Planlama ve mimarlık arasındaki ilişki, etkileşim bu hareketli, sürekli değişiklik gösteren bu yapıdan etkilenmektedir.

Biçim verme sanatı olarak mimarlık ne kadar toplumsal içeriğinden koparılamaz ise bu biçim vermenin süreç ve siyasalarını ve tekniğini içeren planlama da tasarım ile sürekli geliştirilmek zorundadır(planlama dergisi,2006).

Kimi zaman kentin morfolojisi başarılı olabilir, buna karşın kütlelerin mimarlığı uyumsuz olabilir, kimi zaman ise morfolojik olarak basit bir kentsel çevre kütlelerin mimarlığı ile öne çıkabilir. İyi diyebileceğimiz kentsel çevre her ikisini bir araya getirme sanatıdır. Bu açıdan mekânı oluşturan morfolojik yapı ile kentsel peyzajı oluşturan mimarlık arasındaki bağın sürekliliği sağlanmalıdır.

Para ekonomisinin kent merkezlerinde en üst düzeyde seyredişi, planlama ve mimarlık pratiği arasında var olması gereken sürekliliği kesintiye uğratabilmektedir.

Kent merkezlerinde planlama ve mimarlık, kentin diğer bölümlerine oranla daha farklı kaygılara bürünmüş, hızlı değişim sürecinin içinde kalmıştır. Mimarlık ve şehircilik pratiği, küreselleşme sürecinin beraberinde taşıdığı dinamiklerin etkisiyle sürekli değişen ve gelişen kent merkezlerinde ortaya çıkan farklı sorunlara cevap verebilmeli ve çözüm oluşturabilmelidir. Bu sorunlar, hızlı nüfus artışı ile kontrolsüz gelişen kent bölgeleri, kamusal alanların özel kullanıcılar tarafından işgal edilebilmesi, sermaye sahibi kişilerin kent merkezlerinde var olan kısıtlı sayıdaki kent kullanıcıları için değerli arsalarda kendi özel çıkarlarına uygun şekilde kullanma istekleri olabilir. Sermaye, kentin bu bölgelerinde mimarlık ve şehirciliği kontrol etme eğilimindedir. Ekonomi ve gelişmeye verilen önem pazar öncelikli bir planlama ve mimarlık yaratmaya çalışmaktadır. Kamusal çıkarlar ikinci plana atılabilmekte, sermaye sahiplerinin istekleri doğrultusunda planlama ve mimarlık yönetilebilmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde yaşanan bu durum, kent merkezlerinin kontrolsüz gelişimine ve altyapı, trafik vb. sorunlarında beraberinde gelebilmesine neden olabilmekte, kamusal çıkarların göz önüne alınmamasına neden olabilmektedir.

Küreselleşme akımı ile gelen tüketim kavramı kentlerin ve metropollerin merkezlerinde fiziksel ve sosyal yapılanmalarında dönüştürücü bir etken olmuş ve bu etkinliğini arttırmaya devam

etmektedir. Örnek verilecek olursa merkezi iş alanı olarak gündeme gelen kent merkezlerinde gökdelen oluşumlarında ihtiyaçtan ziyade görünürlük kazanmak öne çıkabilmektedir.

Finans kapitalin etkisi altında oluşan bilgi ve haber iletişim sistemlerindeki gelişmeler, ulaşım teknolojisindeki atılımlar her geçen gün dünyayı küçültmektedir. Böylece ilişkilerin kurulmasında coğrafi uzaklıkların etkisi giderek daha az önem kazanmaktadır. Bu bağlamda bilgi toplumu ve küreselleşen dünyanın mekan organizasyonunu etkileyen belki de en önemli değişiklik mekanın niteliğinin değişmesidir. Mekân, bir ilişkiler ağına dönüşmektedir. Bu dönüşümün en önemli etkileri, en temel anlamıyla farklılıkların mekânı olan kentlerde ve dolayısıyla mimarlıkta görülmektedir. Tüketim ve iletişim dinamiklerinin etkisi altında sermayenin mekânı haline gelen büyük kentler giderek daha fazla metropolleşen mekânlar halini almaktadırlar. Kentlerin, küreselleşmenin dinamiklerinin ortaya çıkardığı fonksiyonlar karşısında benzer donanımlar geliştirerek bir yandan aynlaşıırken, farklı yerelliklerin ve kültürlerin karşılaşması yeni yapıların ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Balıcaadağ,2005).

Mimarlık ve planlama pratiğine kent merkezlerinde büyük roller düşmektedir. Planlama ve mimarlık otoriteleri, kent merkezlerinde yaşanan değişimi ve gelişimi bir adım önde takip etmelidir.

Mimarlık ve planlama, kentin bu bölgelerinde yer alan potansiyelleri en yüksek kapasitede değerlendirebilmeli, ekonomik aktivitelerin önünü açabilmeli ve girişimci faaliyetleri için cazibe merkezi olma yolunda çaba harcamalıdır.

Kentsel dokunun, çok aktörlü bir sistem olan kentin kendi iç dinamikleri üzerinden geliştiği, planlama biriminin buradaki rolünün dengeleyici, düzenleyici, yönlendirici nitelikte olması gerektiği ortaya çıkmaktadır (Açıkel,2007).

2.5 İstanbul Kent Merkezi'nin Tarihsel Gelişimi ve Dönüşümü

Şehirlerin en karmaşık işlevlerinin yer aldığı şehir merkezleri ilk dönemlerde tarımdan elde edilen artık ürünün el değiştirdiği “pazar yeri” olarak kabul edilmiş ve zaman içinde yönetim ile kontrol işlevlerinin toplandığı “Merkezi İş Alanı” (MİA) olarak gelişme göstermişlerdir.

MİA’lar şehrin ve yakın çevresinin odak noktasını oluşturan, kontrol fonksiyonunun toplandığı ve hizmetlerin yoğunluk kazandığı alan olarak tanımlanırlar. Genellikle ofislerin, ticarethanelerin, mağazaların, yaya ve taşıt trafiğinin en yoğun olduğu, dolayısıyla arsa ve bina değerlerinin en yüksek rakamlara ulaştığı alanlardır. (Kubat, 1990)

İstanbul kenti, tarih boyunca çeşitli uygarlıklara yerleşim merkezi olarak seçilmiştir. 2500 yılı aşan bir tarihe sahip ve üç imparatorluğa ev sahipliği yapmış olan İstanbul, tarih boyunca

değişik kültür ve toplumların bir arada yaşadığı bir şehir olmuştur. Kozmopolit yapısı, tarih boyunca kentleşme yapısını büyük ölçüde etkilemiştir.

İstanbul kent merkezinin tarihsel gelişimi incelendiğinde aşağıda belirtilen değişim süreçleri gözlemlenir.

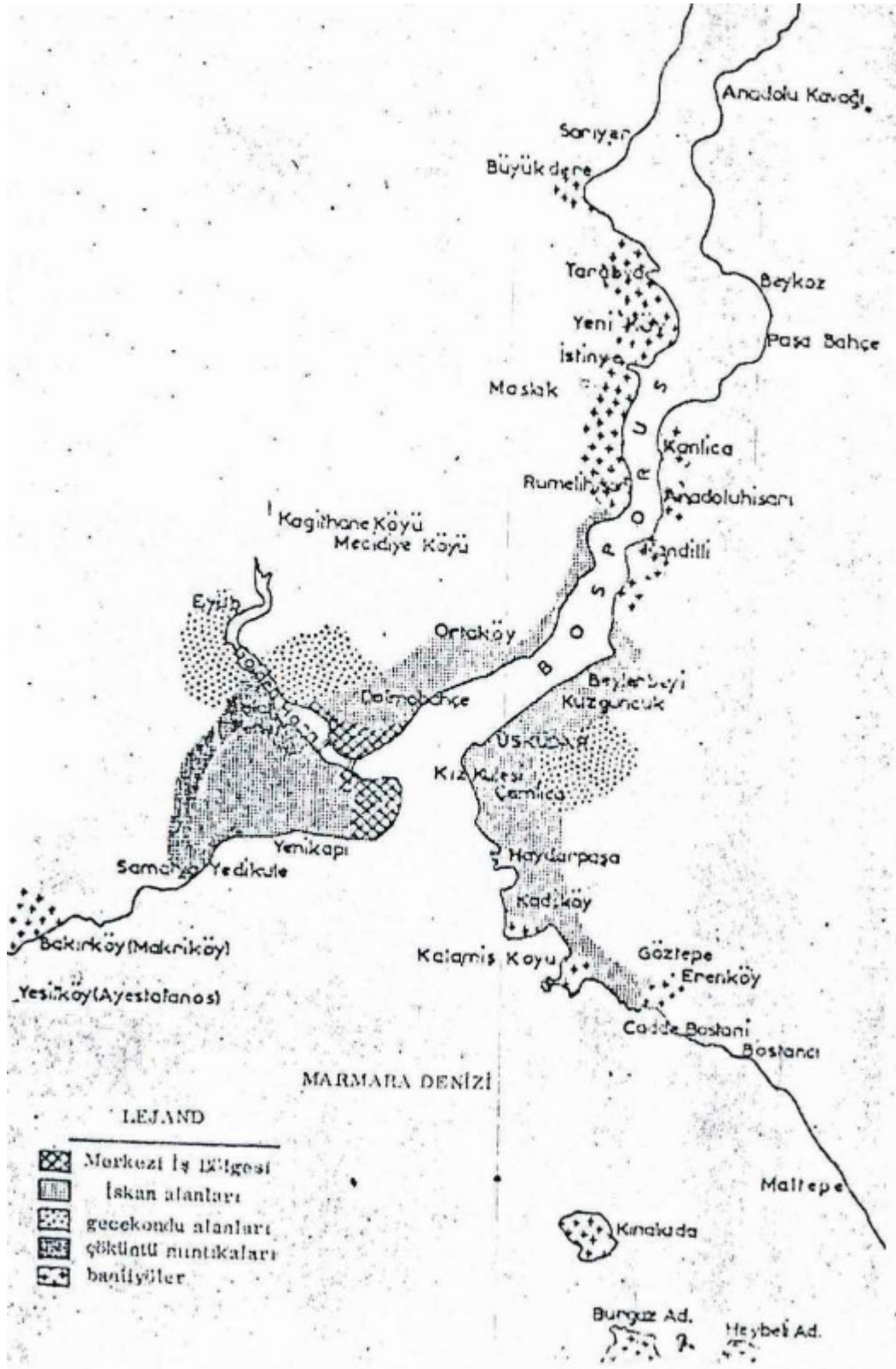
İstanbul'un M.Ö. 7. yüzyılda Karadeniz kıyılarında kurulmuş kolonileri Akdeniz'e bağlayan su yolu üzerinde oluşunun ve doğu batı arasındaki ticaret yolunun kilit noktasında yer almasının yanı sıra, Haliç gibi doğal bir limana sahip olması da onun önemli bir ticaret şehri olmasına neden olmuştur(Dökmeci, 1993).

Bizans döneminde Ayasofya Meydanı şehrin ticaret alanı olarak işlev görmekteydi. Doğu Roma İmparatorluğu'nun Konstantinopolis'inde ise Hipodrom ile Çemberlitaş arasındaki portikli divan yolu ticaretin yapıldığı yer olmuştur. Daha sonra bu yol Aksaray ve Cerrahpaşa'ya kadar uzanarak varlığını sürdürdü (Dökmeci,1993) .

17. yüzyılın ticaret merkezi ise dükkanları, çarşıları, hanları ile büyük bir kompleks olan Bedesten'di. Bu merkezden ticaret, ana ulaşım yollarıyla Haliç'e, Saraçhane'ye ve Aksaray'a doğru gelişmiştir. Bu yüzyılın sonunda ise Haliç'in kuzey kıyısında Karaköy- Kasımpaşa, güney kıyısında da Eminönü-Unkapanı arasındaki bölgede hem deniz, hem de kara ticareti oldukça yoğunlaşmıştır (Mantran, 1986).

1846 yılında Galata Köprüsü, Galata ve Beyoğlu'nu Karaköy ile birleştirmiş, ticaret için önemli rol oynayan "ulaşılabilirlik" şartının sağlanmış olmasıyla, kentin o tarihten sonraki ana merkezinin bu yönde gelişmesi için önemli bir adım atılmıştır. Böylece 19. yüzyılda İstanbul iki merkezli bir şehir olmuş ve iş merkezleri bu doğrultuda gelişmiştir.

Galata'ya 1200'lü yıllarda yerleşmiş Avrupalılar, bu bölgenin büyümesiyle yaşadıkları surların dışına çıkmış, İstiklal Caddesi ve çevresini geliştirmişlerdir. Karaköy'ün aktif bir iş merkezi haline gelmesi ve Beyoğlu'ndaki konut bölgesi ile ilişkisinin yoğunlaşması, 1874 yılında İstanbul'un ilk metrosu Tünel'in işletmeye açılmasına neden olmuştur. Daha sonra bu gelişmeyi tramvay işletmesinin kurulması izlemiş, 17. yüzyılda bir konut alanı olan Beyoğlu, 19. yüzyılda modern mağazaları, bankaları, kulüpleri, sigorta şirketleri, otelleri ve ofisleri ile uluslar arası düzeyde bir iş merkezi haline gelmiştir (Yıldız,2003).

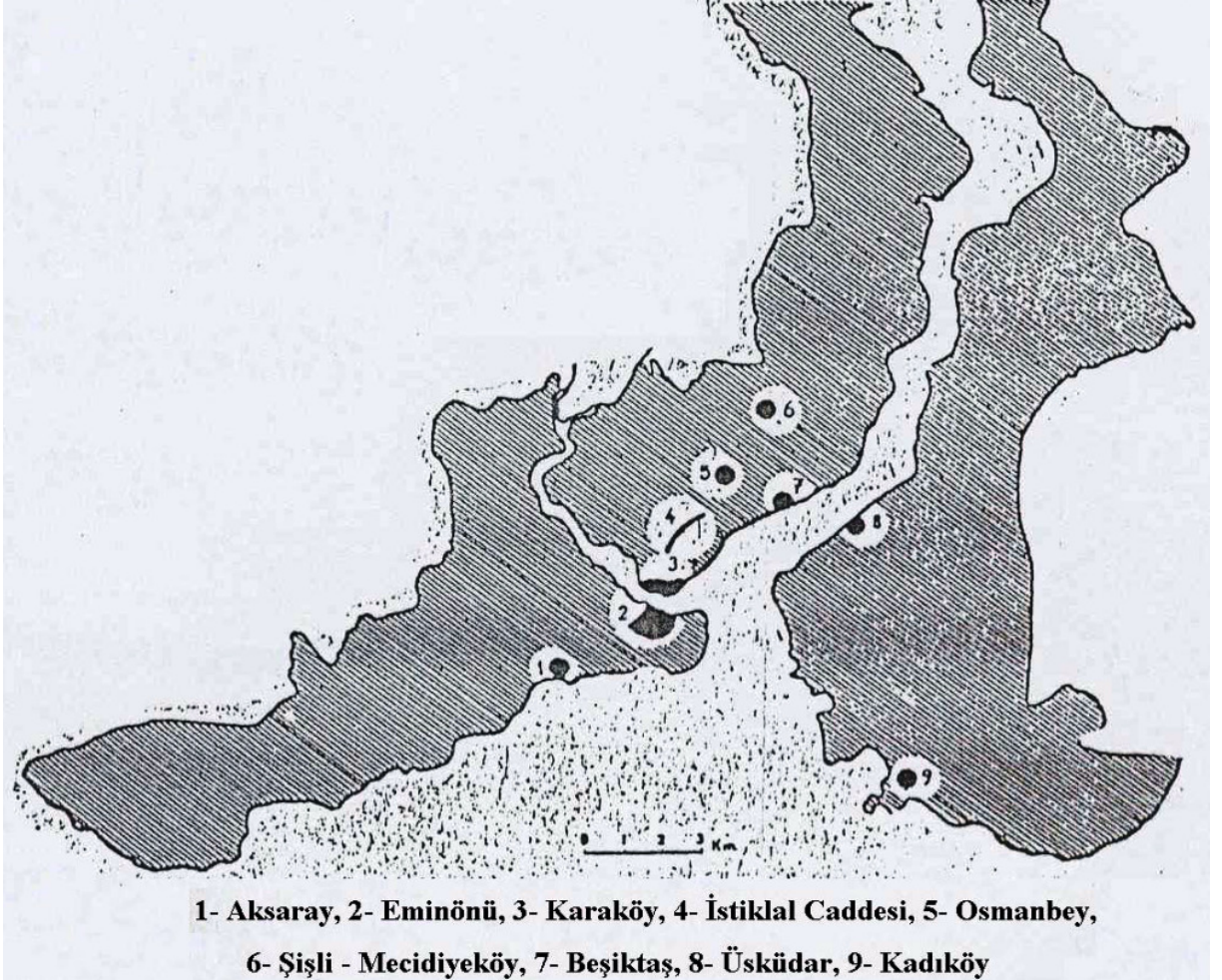


Şekil 2.3 19. yüzyılda çift merkezli İstanbul (Berköz,1983)

1950'li yıllara gelindiğinde Türk ekonomisi gelişmeye başlamış ve İstanbul'un Türkiye ekonomisi içindeki etkinliği artmıştır. İstanbul, Cumhuriyet sonrasında ilk büyük kırılma noktasını 1950'lerde başlayan göç olgusuyla yaşamıştır. 1950'lerden sonra kırdan kente başlayan büyük göç dalgası ile nüfus hızla artmış, kent genişlemiş ve gecekondu mahalleleri ortaya çıkmıştır.

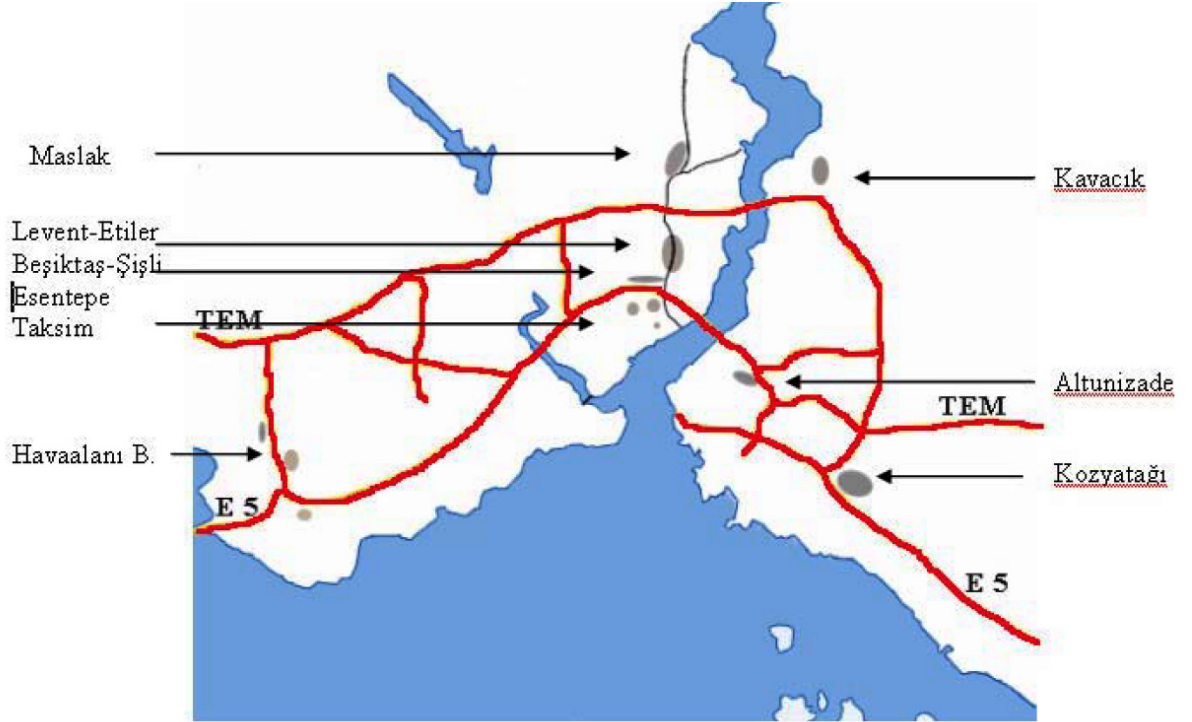
İstanbul'un gecekondu olgusu ile yüz yüze kaldığı bu dönemde, yapılaşma baskısı altında olan kentin gelişimi için bütünlüklü kentleşme politikaları oluşturulamaması güñübirlik çözümlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

1962 yılında İstanbul Planlama Bürosu tarafından hazırlanmış olan arazi kullanım haritalarında kendilerine özgü karakteristikleri ve içyapıları olan 9 ayrı MİA tespit edilmiştir. (Tümertekin, 1968) Bu bölgeleri; Eminönü, Karaköy, Tünel-Taksim ve Karaköy arasında yer alan İstiklal Caddesi, Kadıköy, Osmanbey, Beşiktaş, Aksaray, Şişli-Mecidiyeköy ve Üsküdar oluşturmaktadır.



Şekil 2.4 İstanbul merkezi iş alanlarının yerleşim konumları (Tümertekin, 1968)

İstanbul'da merkez konusunda yapılmış ilk ciddi çalışma 1977 yılında İstanbul Nazım Plan Bürosu'nun Merkezi İş Alanı tanımına yönelik olarak yaptığı ve MİA içerisinde yer alan fonksiyonları ve ilişkileri belirlediği ankettir. 1980'de onanan İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı'nda, MİA'nın alan ve fonksiyon bakımından sıhhileştirilmesi, mevcut mekan ve alan potansiyelinin belirlenmesi, geleceğe yönelik kullanma ve yapılanma disiplini ve ana merkez olarak geliştirilmesi kabul edilmiştir. (İBŞB, 1980) Öncelikle bu kararların uygulanacağı bölge (MİA) olarak başta Beşiktaş-Levent-Maslak caddesi daha sonra da Taksim- Haliç-Piyale Paşa ekseninden dolaşarak Şişli, Büyükdere Caddesi'ne oradan da Levent'e bağlanan aks seçilmiştir. İstanbul'un ana gelişme caddesi doğu-batı istikametindeyken ilkönce Boğaz Köprüsü daha sonra da Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün yapılmasıyla boğaza paralel ikinci bir aks oluşmuş ve bu akslar üzerinde Mecidiyeköy-Esentepe-Zincirlikuyu, Beşiktaş- Levent-Maslak, Güneşli-İkitelli gibi iş bölgeleri ortaya çıkmıştır. Bu gelişmeler doğrultusunda Anadolu yakasında ise Altunizade, Kozyatağı ve Kavacık bölgeleri yeni iş alanlarını oluşturmuştur (Yıldız,2003).



Şekil 2.5 İstanbul merkezi iş bölgeleri (Colliers Resco, 2003a)

1980’li yıllarda küreselleşme akımının etkisiyle Türkiye dünya ekonomisi ve siyasetindeki değişimlerin etkisinde kalmıştır. 1980 sonrası Dünya ekonomik düzenine entegre olma çabaları, küreselleşme akımının etkisi ile birlikte kentin merkezinde değişimler meydana gelmiş, yeni yüksek yapılardan oluşan kentin bilinen silüetini değiştiren yeni bir kent merkezi ortaya çıkmıştır.

İstanbul’da kentsel merkezinin ve fonksiyonel alanlarının değişim süreci iki temel faktörün etkisi ile işlemektedir. Birincisi; İstanbul sanayisinin desantralizasyon sürecine girmesi ve buna bağlı olarak sanayi alanlarının yer değişimi, ikincisi ise hizmet alanlarının büyümesi ve yoğunlaşmasıdır (Güzelsoy,2008).



Şekil 2.6 Anadolu yakasından İstanbul’un yeni silüeti (Balıçadağ,2006)

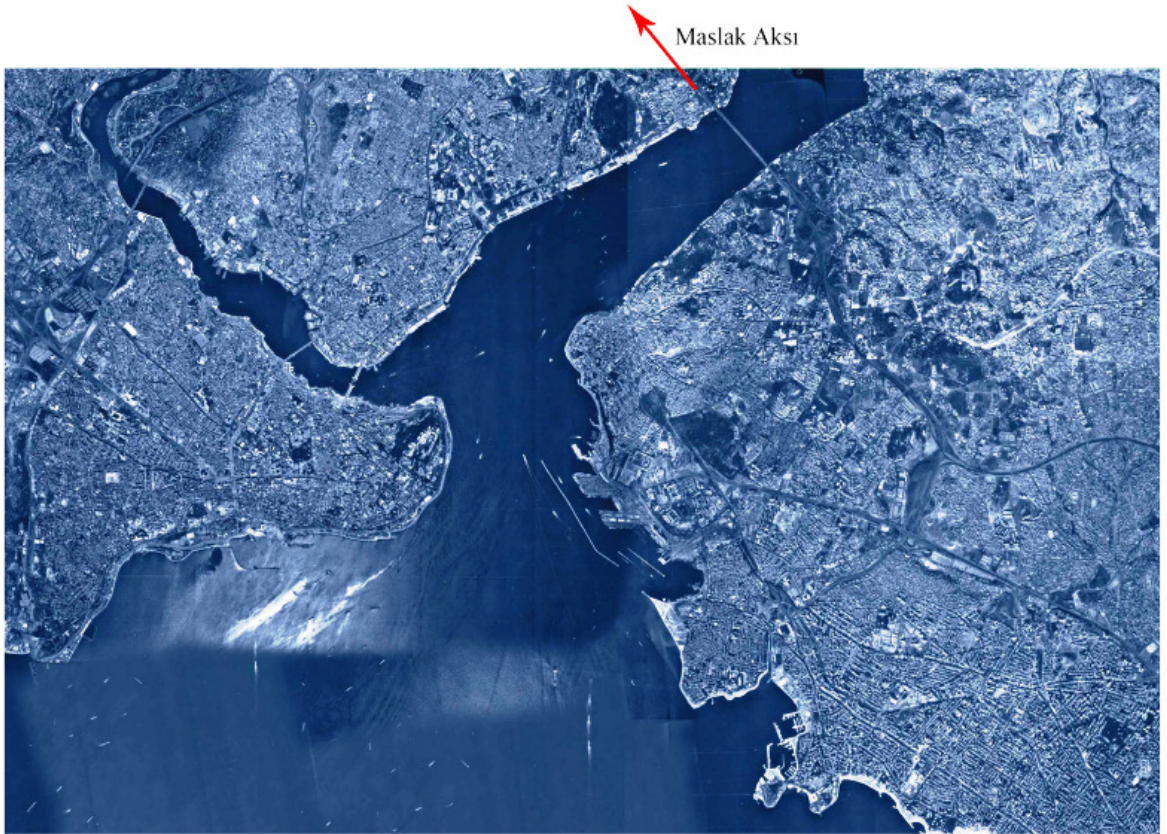
1960’larda işyerlerinin birçoğu ve bankalar kentin merkezi sayılan Eminönü’nde ve çevresinde yer almaktaydı. Eminönü, hem kentin tarihi merkezi hem de deniz, otobüs, raylı ulaşım sistemlerinin kesim noktasında yer almaktaydı. Fakat merkezde aşırı sıkışıklık, park yeri problemi, yeterli büyüklükte ofis alanının bulunmaması gibi sorunlar ortaya çıkmaya başladı. 70’lerin sonunda yabancı yatırımcıların da ülkeye gelmesi ile birlikte yeni ofis binalarının inşa edilebileceği bir alan ihtiyacı doğdu. Köprülerin yapılması, çevre yollarının kentin kuzeyinden geçmesi, çıkarılan ve ilan edilen turizm teşvik alanları şanslı caddesi işaret etmişti bile; Maslak Büyükdere Caddesini (Ercoşkun, 2004).

İstanbul kent merkezi yaşadığı değişim ve dönüşümün aktarıldığı bu bölüm sonrası İstanbul’un yeni kent merkezi haline gelen İstanbul Büyükdere Caddesi üçüncü bölümde ayrıntılı olarak incelenmiştir.

3. İSTANBUL BÜYÜKDERE CADDESİ ve YAKIN ÇEVRESİNDE ARAZİ KULLANIMLARININ İNCELENMESİ

Parsel ölçeğinde uygulanan projelerin arazi kullanımları konusu için inceleme alanı olarak İstanbul'da bu tür projelerin en sıklıkla uygulandığı ve İstanbul'un yeni kent merkezi haline gelen Büyükdere Caddesi ve yakın çevresi seçilmiştir. Bölge özellikle 1990'larda sonra fiziksel ve sosyal çevresinde hızlı bir dönüşüm yaşamıştır.

İstanbul kenti içerisinde önemli bir gelişme aksı niteliğindeki Büyükdere - Levent - Maslak alanı, planlama ilkeleri ve toplumsal - çevresel verilerin oluşturduğu ortam açısından kentin kapsamında sorunlu bir bölge niteliğindedir. İstanbul gibi hızlı gelişen şehirlerde, şehirlerin plansız gelişimi ve mevcut yapı stoğunun plansız gelişimine benzer şekilde, açık kamusal alanlar da önemini yitirmeye başlamış, fiziksel yapılarında değişime maruz kalmış ve kamusal alan kaliteleri düşmeye başlamıştır (Erdönmez,2005).



Şekil 3.1 İstanbul şehri uydu fotoğrafı (Erdönmez,2005)

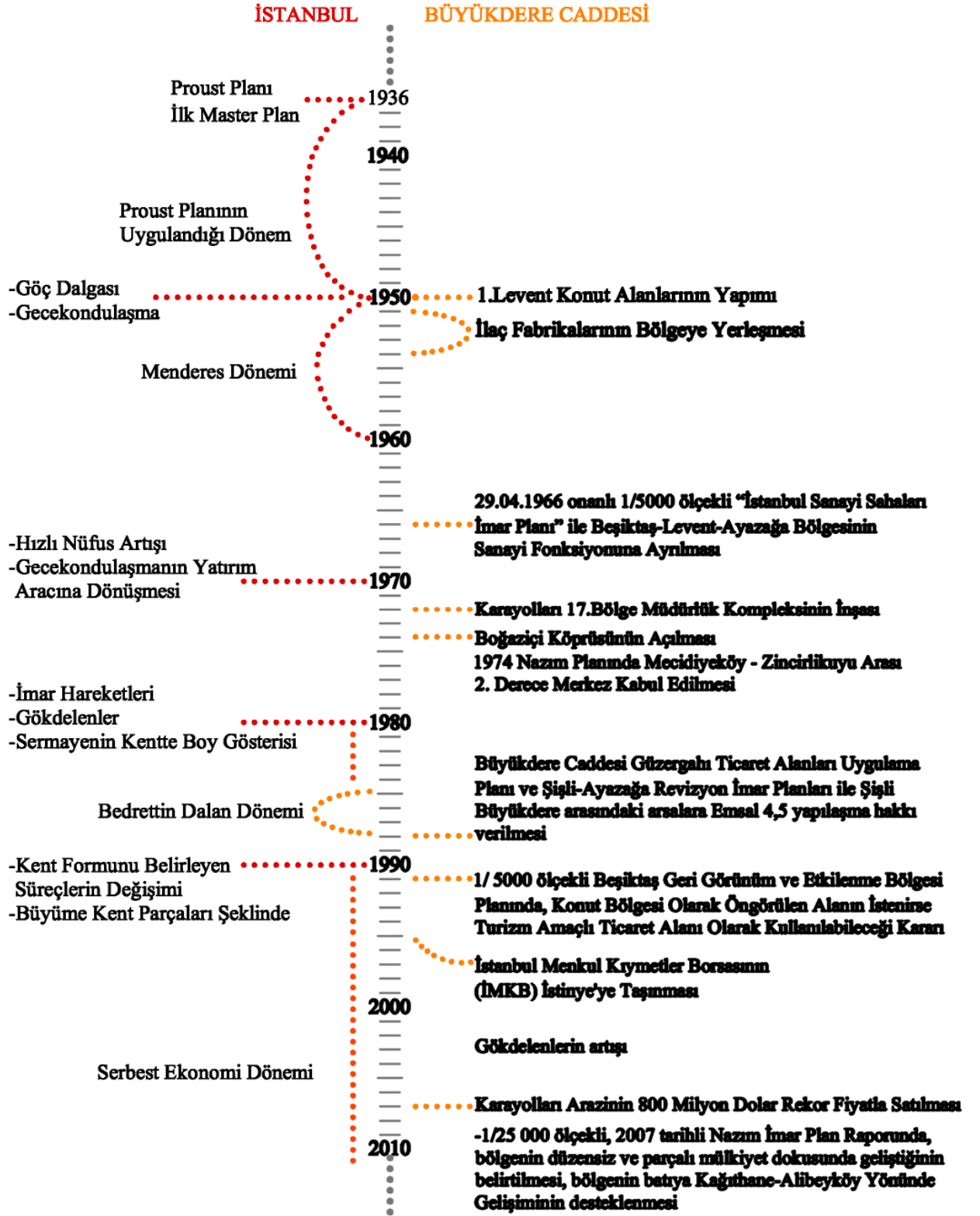
3.1 Büyükdere Caddesinin Tarihsel Gelişimi ve Planlama Süreci

Maslak – Büyükdere Caddesi olarak adlandırılan bölge, İstanbul’un Avrupa yakasında Esentepe, Zincirlikuyu, Levent, Sanayi ve Maslak bölgesinden geçerek Hacıosman yokuşunda son bulan İstanbul’un en önemli akslarından biridir.

İki şehirlerarası yol olan E-5 ve TEM otoyollarının birbirine en yakın geçtiği nokta Büyükdere caddesidir. Ayrıca Boğaziçi köprüsü ve Fatih sultan Mehmet Köprüleri bu aksa bağlanmaktadır. Bu avantajları, Büyükdere caddesinin erişilebilirliğini kentin diğer bölgelerine oranla oldukça kolay kılmaktadır. Ancak bölgenin avantajlı coğrafi konumu, bölgeye uygulanan planlama politikaları nedeni ile sorunlu bir merkez olma özelliğinden kurtaramamaktadır.



Şekil 3.2 İstanbul-Büyükdere caddesi, 2010 tarihli hava fotoğrafı, [3]



Şekil 3.3 İstanbul ve Büyükdere caddesinin yaşadığı tarihsel sürecin karşılaştırılması

Büyükdere caddesi, 1940 'lı yıllara kadar kırsal bölge özelliğindedir. 1936 yılında Atatürk tarafından davet edilen ve İstanbul un ilk master planını teslim eden Henri Prost, planıyla kentin kuzey yönünde gelişmesi engellemiştir.

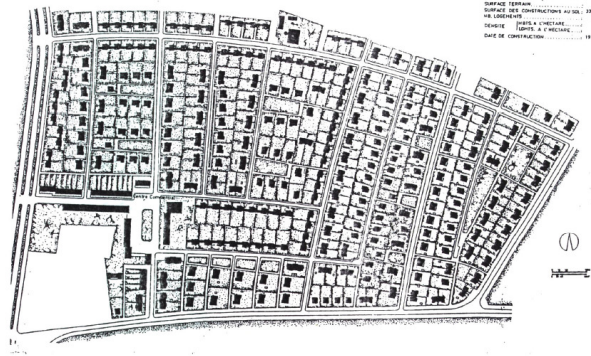
Alandaki değişikliğe neden olan ilk girişimler, Lütfü Kırdar'ın İstanbul Büyükşehir belediye başkanlığı yaptığı dönemde gerçekleşmiştir. Bu dönemde Dolmabahçe'den Rumelihisarı'na uzanan ve Beşiktaş'ı şehre bağlayan anayol ile Zincirlikuyu Beşiktaş yolu ve İhlamur Caddesi'nin niteliği yükseltilmiştir. Beşiktaş iskelesinin arkasında bulunan sokaklar istimlak edilerek Barbaros Bulvarı açılmıştır (Akbayar,1998).

Barbaros bulvarının açılması, bölgedeki gelişmeye neden olan önemli bir adımdır. Ancak 1950'lere kadar bölge, kent merkezinin dışında yer almaktadır.

1950'ye kadar Proust Planıyla kentin kuzey yönünde gelişmesi önlenerek, burası için planlanan konutlara ve sanayi tesislerine gerekli izinler sağlanamamıştır (Cansever,1996).

Kentin kuzey yönünde gelişimini engelleyen Prost planı, 1950'de yapılan genel seçimlerin ardından yerel seçimleri de kazanan Demokrat Partinin iktidara gelmesi ile birlikte rafa kaldırılır. Demokrat parti Prost'un görevine son verir ve İstanbul un planlama sürecinde yeni bir dönem başlatır. Bu dönemde Büyükdere Caddesi için konut ve sanayi tesislerinin yer seçmesi açısından yeni stratejiler geliştirilmiştir. Levent konutlarının inşası bu dönemde başlamıştır.

1950' ler ile birlikte ülkenin sosyo-ekonomik ve toplumsal dönüşüm sürecine girmesiyle birlikte kırdan kente göç olgusu, sanayileşme ve kentleşme sürecinin hızlanması söz konusu olmuştur. Ülkenin yaşadığı nüfus hareketliliği bu dönemin çarpıcı özelliği olmuştur. Bu gelişime paralel olarak, 1950'lerde 1. Levent konut alanının yapılması, 1951,52 yıllarında ilaç fabrikalarının bölgeye yerleşmesi sonucunda bölge küçük ölçekli sanayi ve ticari işletmeler için bir çekim gücü oluşturmuştur (Erdönmez, 2005).



Şekil 3.4 Levent mahallesi vaziyet planı (Erdönmez, 2005)

Bölgedeki ilk sanayi alanları, İstanbul belediye sınırları dışında kalması nedeni ile Zincirlikuyu – Levent arasındaki alanda, köy muhtarlıklarının verdikleri izinlerle yer seçmeye başlamışlardır. İstanbul’un o zamanki planlama görevini üstlenmiş Danışmanlar Heyeti de, aksta plansız olarak gelişen sanayi faaliyetlerini denetim altına almak ve buraya gelecek yeni sanayi kuruluşlarının yer seçimine rehberlik etmek amacıyla, bu alan için bir sanayi planı hazırlamışlardır. Böylece Mecidiyeköy, Levent, Şişli ve Bomonti çevresi sanayi alanları olarak belirlenmiştir (Tekeli,1994).

Sanayileşme, 1950–60 yılları arasında, Menderes döneminde hızlı bir şekilde devam etmiştir.

1956 sonrası yapılan imar planlarında yoğunlaşan sanayi yapılaşması ile gecekondulaşmayı da beraberinde getirmiştir (Koç, 1997). Özellikle bu yıllarda kent içerisine sıkışmış olan orta ve büyük ölçekli sanayilerin, bölgenin köy statüsünden dolayı kolay yapılaşıyor olması ve arazi değerlerinin düşük olması nedeniyle gecekondulaşma sürecinin, kentsel mekânda dönüşümün gözlemlendiği bir bölge niteliğindedir. Sanayinin hemen arkasında Çeliktepe, Gültepe, Seyrantepe ve Sanayi mahalleleri gibi gecekondular bölge oluşmuştur. 1950 ’lerle başlayan bu süreç, kentin mekânsal dokusuna geri dönülmeksizin izler bırakarak karayolları kent içinde egemenliğini pekiştirerek boğaz geçişleri de karayolu köprüleriyle gerçekleştirilmiş ve sanayi alanlarının kontrolsüz gelişimi devam etmiştir.



Şekil 3.5 Çeliktepe mahallesi’nden bir görünüm

Bu yıllarda bazı büyük sermaye grupları (Sabancı Holding, Yapı Kredi Bankası ve İş bankası) da Zincirlikuyu ile Levent arasında ilaç ve otomotiv sanayilerinin karşısındaki arazileri ilerde değer artışı olacağı varsayımına dayanarak satın almışlardır (Öktem,2005)

29.04.1966 yılında onaylanan 1/5000 ölçekli İstanbul Sanayi Sahaları İmar Planı” ile Beşiktaş-Levent-Ayazağa bölgesi sanayi fonksiyonuna ayrılmıştır.

İstanbul da gökdelen olarak adlandırdığımız binalar / plazalar 1970’li yıllarda gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bunun bir nedeni de İstanbul’da yüksek bina yapımının teşvik edilmeye başlanmasıdır. 1967 yılında yapı yönetmeliğine gökdelen yapımına teşvik eden bir madde eklenmiştir. Bu maddeye göre arsanın % 25’inden az kullanımı halinde, binaya verilecek yüksekliğin arttırılabileceğidir (Çetiner,1991).

1972 yılında Karayolları 17.Bölge Müdürlük Kompleksinin İnşası, bölgede çok katlı bina yapımına başlangıç teşkil eden bir girişimdir.

1974 yılında da Nazım İmar Planında Mecidiyeköy-Zincirlikuyu arası 2. derece merkez kabul edilmiştir. Aynı yıl, Boğaziçi köprüsü açılmış, caddesin ulaşım kolaylığı artmıştır.

1980’lere gelindiğinde, küreselleşme akımının etkisi, liberal ekonomi politikalarının uygulanmaya başlanması ve dünya ekonomisine entegre olma çabaları sonucunda bölge, hızlı bir değişim sürecine girmiştir.

Kentte 1980’lere kadar yatay olarak yaşanan gelişim, bu tarihlerden itibaren dikey yönde gelişmeye başlamıştır. İmar hareketleri, Gökdelenler ve sermayenin kentte boy göstermeye başlaması bu döneme denk gelmektedir.

1984 – 89 yılları arasında İstanbul’un planlaması, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına atanan Bedrettin Dalan ve ekibinin elinde olmuştur.

Bedrettin Dalan döneminde merkezi yönetim, İstanbul’un finansal gelirlerini ve yerel yönetimin özerkliğini arttırmış, planlama sistemine müdahale ederek plan yapma, onama, uygulama ve değiştirme haklarını yerel yönetime devretmiştir. Dönemin belediye başkanı Dalan, ağır sanayinin kent dışına taşınması, tarihi yarım adanın turizm alanına dönüştürülmesi, uluslar arası iş merkezi yaratılması, beş yıldızlı otellerin, alışveriş merkezlerinin ve lüks konut alanlarının inşasının cesaretlendirilmesi ve merkezi iş alanının ve turistik bölgelerin havaalanına otoyollarla bağlanması gibi operasyonlara girişmiştir

Büyük sermaye gruplarının da baskısıyla uluslar arası iş merkezi projesi, bu dönemde Büyükdere caddesine kaymıştır. Bu bölgenin erişilebilirliğinin yüksek olması, arsaların yeterli büyüklükte olması ve merkezi iş alanının bu yönde ilerlemesi, aksa olan talebin başlıca nedenlerindendir.

1988 yılında Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları Uygulama Planı ve Şişli-Ayazağa Revizyon İmar Planları ile Şişli Büyükdere arasındaki arsalara Emsal 4,5 yapılaşma hakkı verilmiştir. Bu yapılaşma hakkı da büyük sermaye gruplarının talebini arttırmıştır.

Yapılan ilk gökdelenlerin satışındaki başarı ve akstaki prestijli firmaların varlığı arazi spekülasyonunu arttırmış, diğer yatırımcıların alana yönelmesini sağlamıştır. Artan taleplerle birlikte belediye aksa dair iki plan hazırlamıştır; 1988’de Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları Uygulama Planı ve Şişli Ayazağa Revizyon İmar Planı. Bu planlarla akstaki Şişli-Büyükdere arasındaki arsalara emsal 4,5 ve Maslaktaki arsalara emsal 2,3 oranında yapılaşma hakkı verilmiş, bu da akstaki dönüşümü hızlandırmıştır (Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları Uygulama Planı Notları, 1988; Şişli – Ayazağa Revizyon İmar Planı Notları, 1988).

1989–20281 sayılı Resmi Gazete’de ‘İstanbul-Levent-Beşiktaş Turizm Merkezi’ olarak ilan edilen alanların krokilerinde Bakanlık yetki alanına yeni arsaların da dâhil edildiği görülmektedir. Günümüzde neredeyse tekil imar adalarına çıkartılmış “Turizm Alanı Kararı” ile emsaller hızla yükselmiş, holdinglere ve firmalara yeni yatırım alanları açmak için İstanbul’un köklü semtleri, kıyı yerleşimleri, bakanlığa bağlanmıştır (Erdönmez,2005).

Böylelikle aks, 1990’lı yılların başında gelindiğinde İstanbul Avrupa yakasının Finans merkezi olarak planlanmakta, Anadolu yakasında ise Kozyatağı- Acıbadem bölgesi finans merkezi olarak gelişmektedir.1995 yılında İstanbul Menkul Kıymetler Borsası (İMKB) İstinye sırtlarına taşınmıştır.

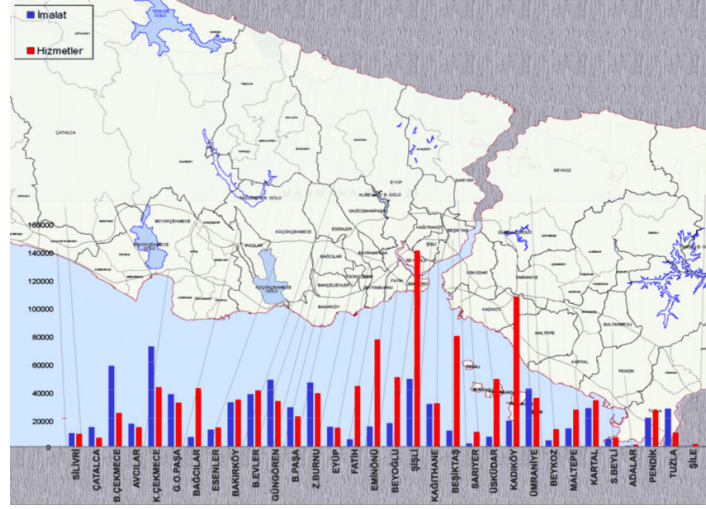


Şekil 3.6 Büyükdere caddesinin gündüz görünümü

Aksın ana kullanımı 90'lı yılların başına dek sanayi iken, son 15 yılda giderek ofis ağırlıklı kullanıma dönüşmüştür. İstanbul'un A sınıfı toplam ofislerinin % 65'i Taksim, Büyükdere-Maslak ve Beşiktaş'ta yer almaktadır. (ULI Market Profiles,2000)

Günümüzde bölge de sanayi sektörü yerini hizmetler sektörüne bırakmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Üst Ölçek Grubunun hazırlamış olduğu 2007 tarihli İstanbul'un ilçelerine göre İmalat-Hizmet sektörünün dağılımı tablosunu incelediğimizde Şişli Bölgesinin Hizmet sektöründe 1. sırada yer aldığı görülmektedir.

Çizelge 3.1 İstanbul'da imalat-hizmet sektörü (İst. Büyükşehir Bld. Üst Ölçek Grubu)

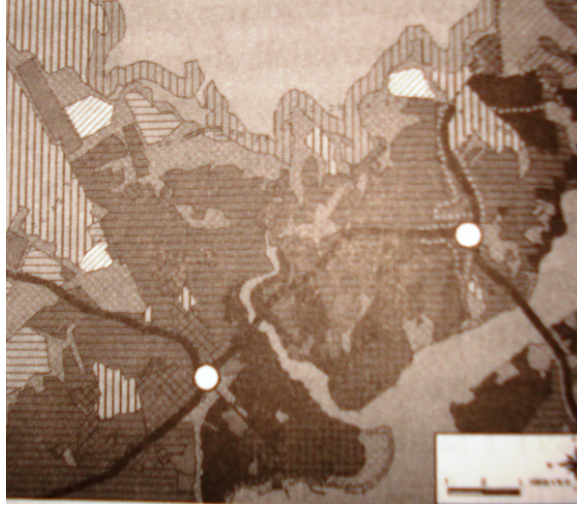


Büyükdere caddesinde izlenen planlama stratejileri incelendiğinde bugünkü gelişiminin kimsenin tahmin etmediği bir gelişim olduğunu söylemek çok ta yanlış değildir.

29.04.1966 tarihinde onaylanarak yürürlüğe giren Sanayi Nazım İmar Planında, Levent Sanayi ve Levent Oto Sanayi bölgeleri sanayi için ayrılan alanlardan biridir.

Çizelge 3.2 1966 sanayi nazım planında sanayi için ayrılan alanlar (İSO,1981)

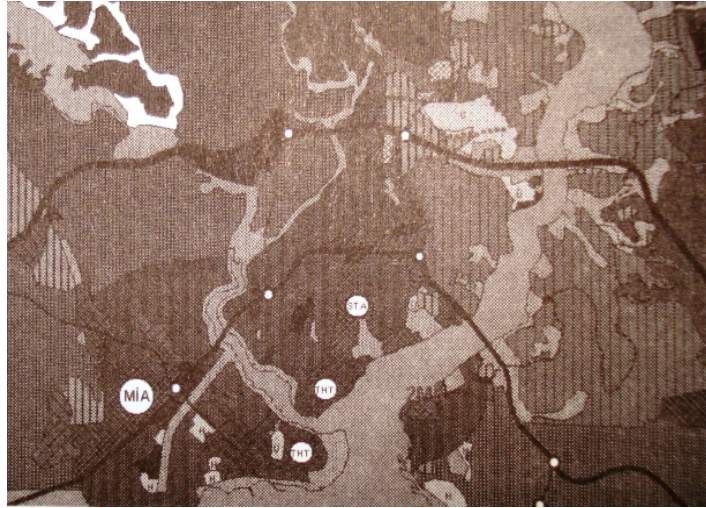
Bölge	Mevcut Alan (ha)	Boş Alan (ha)	Toplam Sanayi Alanı (ha)
Rami Sanayi Bölgesi	43.50	167.00	210.50
Topkapı Sanayi Bölgesi	58.30	147.00	207.30
Halkalı Sanayi Bölgesi	43.90	225.00	268.90
Levent Sanayi Bölgesi	13.00	37.00	50.00
Bomonti Sanayi Bölgesi	6.60	15.00	21.60
Levent Oto Sanayi Bölgesi	4.70	4.50	9.20
Kurtköy	-	285.00	285.00
Ümraniye	-	63.00	63.00
Toplam Alan	170.00	885.00	1140.50



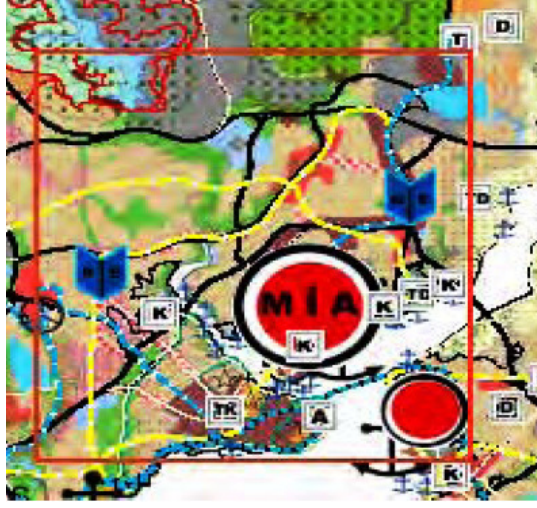
Şekil 3.7 1980 Tarihli İstanbul nazım imar planı

1980 tarihli İstanbul metropoliten alan nazım planında aks yine sanayi caddesi olarak gösterilmiştir. 1960'dan 1980'li yılların sonuna kadar aks büyük fabrikaların yer aldığı bir sanayi caddesi olarak gelişmiştir.

1994 tarihli planda ise yine mevcut durum göz önüne alınarak (Sabancı, Maya Binası vb.) aksta bir takım değişiklikler yaşandığı anlaşılmış ve 2. derece alt merkez olarak planda yer almıştır (Sekil,1984).



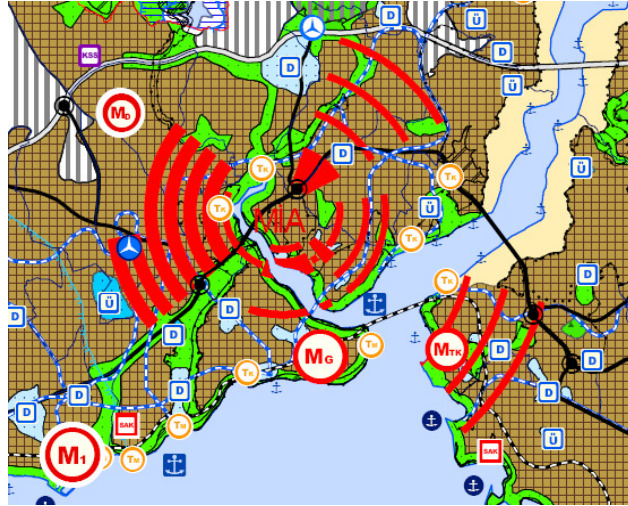
Şekil 3.8 1994 Tarihli İstanbul nazım imar planı



Şekil 3.9 2007 Tarihli İstanbul nazım imar planı

2007 tarihli planda, bölge 1. derece merkez olarak kabul edilmiş, planın raporunda bölgenin düzensiz ve parçalı mülkiyet dokusunda geliştiği belirtilmiş, bölgenin batıya Kâğıthane – Alibeyköy yönünde gelişiminin desteklenmesi belirtilmiştir

İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 2006 tarihinde hazırlamış olduğu ve günümüzde de geçerliliğinin devam ettiği, 1/ 100 000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni plan raporlarında Büyükdere caddesi boyunca Maslak a kadar uzanan mevcut Merkezi İş Alanı (MİA) , İstanbul Avrupa yakasında ticaret ve hizmet faaliyetleri açısından en yoğun aks olduğu kabul edilmiştir.



Şekil 3.10 2006 Tarihli 1/ 100 000 ölçekli İstanbul il çevre düzeni planı

Plan notlarında Merkezi İş Alanı ve Bütünleşme Bölgesi, Merkezi İş Alanı'ndaki fiziksel yapılaşmanın mekâna kademeli bir şekilde dağılmasını, işlevsel bütünlüğün ve fonksiyonel erişilebilirliğin optimizasyonunu sağlayan, merkezi iş alanı ile bütüncül olarak ele alınması gereken ticaret ve hizmet ağırlıklı alan bütünü olarak tanımlanmıştır

Planda bölge için merkezler kademelenmesi yaklaşımı öngörülmüştür.

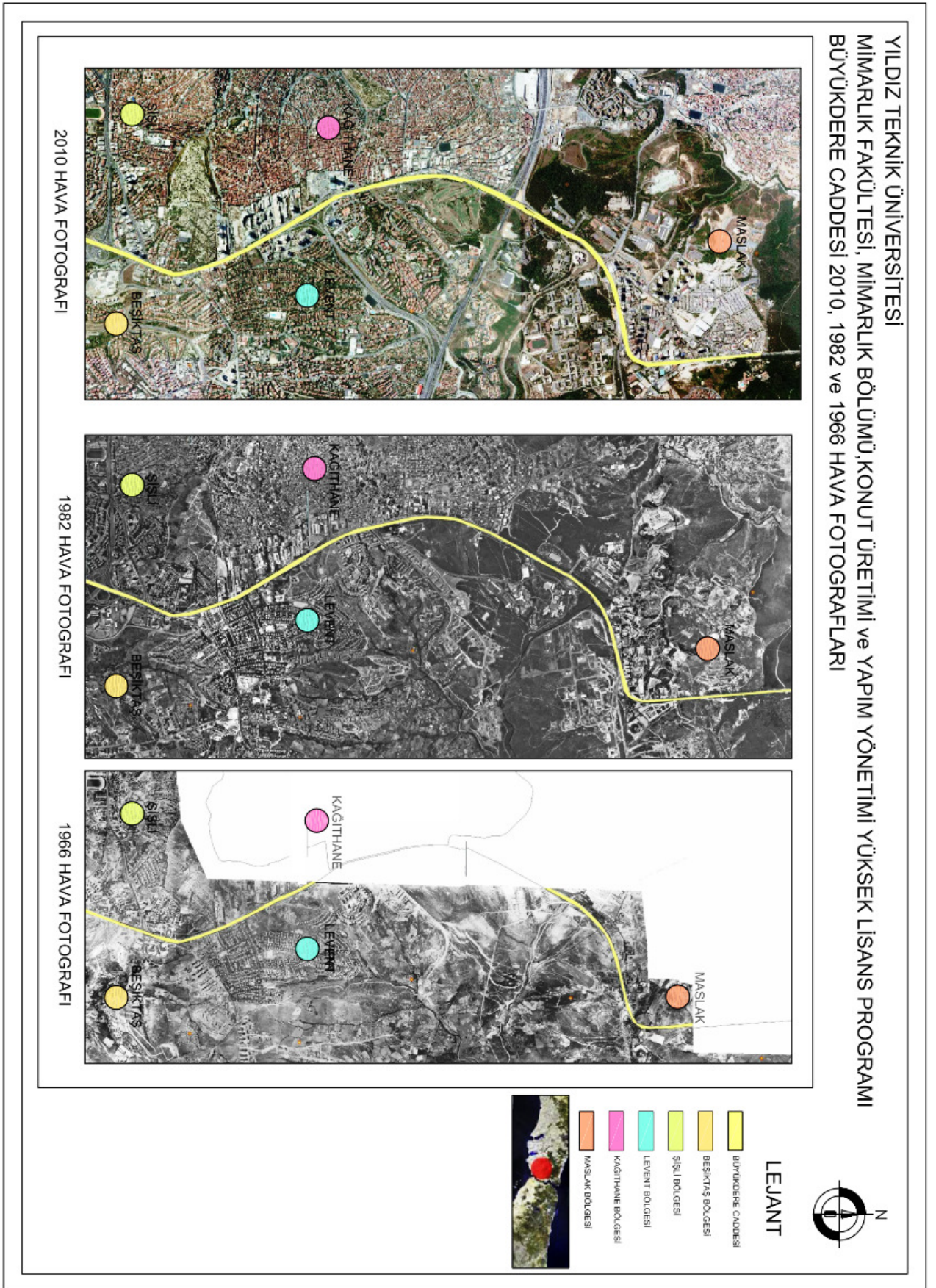
İstanbul'da MİA ve merkezlerin mekânsal organizasyonunun; etkin işleyecek bir kentsel sistem oluşturmak üzere işlevlerine, büyüklüklerine ve etki alanlarına bağlı bir kademelenme çerçevesinde yapılması, merkezlerin birbirlerine güçlü akslarla bağlanarak bütünleştirilmesi ve tamamlayıcılık ilkesi içinde etkin olarak birlikte çalışmalarının sağlanması öngörülmüştür

MİA Bütünleşme Bölgesinde, planlama süreci içerisinde merkezin rahatlatılması ve merkezi kullanımların yer seçim süreçlerinin yeniden tanımlanması hedefine yönelik yapısal ve işlevsel dönüşüm öngörülmektedir. Yapısal dönüşümü destekleyen ve hızlandıran sektörlerin mekânsal ihtiyaçlarının ve önceliklerinin, temel kullanımların ve yer seçim süreçlerinin tanımlanmasında ele alınması, MİA'nın dönüşümünde itici bir rol oynaması amaçlanmaktadır (Plan notları,2009).

Ayrıca, planlı/plansız bir “prestij” merkezi olarak gelişen MİA'nın (Büyükdere Caddesi) plansız ve/veya plan bütünlüğüne aykırı gelişmelere terk edilmesi yerine yönlendirilmesi, gelişiminin kontrol edilebilmesi amacıyla rehabilite edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Caddesin kuzeye gelişimin engellenmesi gerektiği belirtilmiştir.

Caddesin gelişimi ayrıca 1966, 1982 ve 2010 tarihli hava fotoğrafları üzerinde de incelenmiştir. 1966 tarihli hava fotoğrafında aksta birkaç fabrika görünmekte, Büyükdere caddesinin sağında ise 1. Levent mahallesi görülmektedir. Ulaşım açısından bölgenin kentten uzak olduğunu söylemek yanlış olamayacaktır. Kent o yıllarda henüz kuzey de gelişme göstermemiştir. Geçen 20 yılda kent nüfusu hızla artmış, kentte sanayi tesislerinin ve sanayide çalışan insanların sayısı hızla artmıştır. 1982 yılına gelindiğinde caddesin iki yanında büyük fabrikaların olduğu görülmektedir. Henüz 2. köprü inşa edilmediği için Maslak tarafında birkaç fabrika yapısından başka bir gelişim görülmemektedir. 2000 tarihinde fabrika binalarının yerini yüksek katlı binalar almıştır. Maslak Ayazağa kısmında da ofis binaları yoğunlaşma göstermiştir. 2010 yılına gelindiğinde ise Türkiye'nin en yüksek binası Sapphire, yerini almış, caddesi izlemektedir.



Şekil 3.11 Büyükdere Caddesi 1966, 1982 ve 2010 hava fotoğrafları (bkz: ek-1)

Haydar Karabey, yüzyılın ikinci yarısında Levent'te yaşanan değişimi şöyle aktarmaktadır: 1950'lerde genç Türkiye Cumhuriyetinin uygulamaya koyduğu Modernleşme Planı uygulanıyor ve bu yıllarda Başkent Ankara'dan sonra İstanbul'da da Levent Çiftliği'nde, bahçeli düzende planlanmış modern bir orta sınıf mahallesi kuruluyor. Bir model yerleşim olarak tasarlanmış Levent mahallesi'nde, uygar bir yaşam için her türlü donanım düşünülüyor ve bugün artık gelişmiş olan 30 bin ağaç dikiliyor... Yıl 1980: Türkiye globalleşen dünya ile bütünleşme çabasıdadır. Bu dönemin nimetleri yanı sıra, elbette kültürel yaşama ve mirasa olumsuz etkileri de olacaktır. Levent girişindeki parktaki bir tabela dikkat çekiyor: “çağdaş şehircilik örneği Levent'e hoş geldiniz!” 1990'da ise aynı parkta bir bankanın gökdeleni yükselmektedir (Karabey,2005)



Şekil 3.12 Levent'ten bir görünüm

Levent ve Maslak bölgeleri geceleri boş gökdelenlerle çevrili altyapısız bir merkez haline gelmiştir. Bu alanda yer alan yüksek ve yoğun yapılaşma kararları tekil olarak imar adaları ölçeğinde alınmış kararlardır. Bu yapılaşma, toplumsal ve fiziksel mekân anlamında her türlü kopukluğa imkan veren alanlar haline gelmiştir. Bölgedeki planlama kararları ülkesel (makro) ölçekten, yakın çevre (mikro) ölçeğine kadar her ölçekte irdelenmesi gereken kararlardır. İstanbul metropolünü bütün olarak ele alan ve her türlü fonksiyonel yapılanmanın buraya uygunluğu kanıtlayıcı bir planlamaya ihtiyaç vardır (Erdönmez, 2005).

2007 yılında Karayolları Arazisinin 800 milyon dolar rekor fiyatla Zorlu Grubuna satılması, bölgedeki arazi değerlerinin ne kadar yüksek olduğunun göstergesidir. Bölgede gerekli arsa üretimi olmadığı için mevcut bölgeler hızla prim yapmaktadır. Süreç boyunca yoğun yapılaşma eğilimi göstermiş bölgeyi daha da yoğun ve sorunlu hale getirmektedir.

3.2 Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresine Uygulanan Planlarda Arazi Kullanım Kararları

Arazi kullanım kararlarını 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının yanı sıra İstanbul metropoliten alan içinde alınan plan kararları da belirlemektedir.

8.9.1995 tarihli Büyükdere Caddesi güzergâhı ticaret sahaları planında tüm adalar ticaret fonksiyonuna almış ve plan notlarına h:serbest, Emsal=2,5 (net alan üzerinden) yazılmıştır. Ancak alanın geneli emsal olarak incelendiğinde emsalın 3'ün üzerinde olduğu ve irtifanın serbest bırakıldığı gözlemlenmektedir. Bu durum 1/50 000 ölçekli planın sıhhileştirilecek ticaret alanları ile ilgili bölümdeki "Merkez alanı bölgesi olan bu alt bölgede mevcut kat yüksekliklerinin Boğaziçi silüetini bozmayacak şekilde belirlenmesi" notu ile çelişmektedir.

15.11.1995 tasdik tarihli 1/50 000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar planında "Şişli-Beşiktaş-Levent-Maslak bölgesinde;

-Ticaret ve hizmet bölgesi, alt ölçekli planlarda tespit edilecek sınırlar çerçevesinde korunacaktır.

-Mevcut alan içerisinde özelleşmiş ve ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret fonksiyonları önerilirken, sosyal ve teknik altyapı yeterli standartlarına kavuşturularak iyileştirilecektir

-Levent-Maslak caddesinde, boğaza kayma ve kentin kuzey yönünde gelişmesi teşvik edilmeyecek, silüeti ve makroformu olumsuz etkileyecek gelişmeye izin verilmeyecektir." hükümleri yer almaktadır.

Büyükdere Caddesi, Şişli-Merkez ve çevresi uygulama imar planında ticaret alanları güzergâhında kalmaktadır.

Şişli Belediyesinden elde edilen 1/1000 ölçekli, Şişli merkez ve çevresi uygulama imar planında Esentepe bölgesin arazi kullanımı çoğunlukla ticaret alanları, bazı bölümlerde turizm+ticaret alanı olarak tanımlanmıştır.

Levent bölgesinde yer alan ilaç fabrikaları 08.09.1995 tasdik tarihli Büyükdere Caddesi Güzergahı Ticaret Sahalarına Ait Uygulama İmar planı ile ticaret fonksiyonu almışlardır.

Planda belirlenen ticaret alanlarında; İş merkezleri, Ofis-Büro, Çarşı, Çok Katlı Mağaza, Alış-veriş Merkezi, Otel, Motel, Rezidans, vb. Konaklama Tesisleri, Sinema, Tiyatro, Müze, Kütüphane, Sergi Salonu gibi Kültür Tesisleri, Lokanta, Gazino gibi eğlenceye yönelik kullanımla, Yönetim binaları, Banka ve Finans Kurumları gibi ticari fonksiyonlar yer alabilecektir (Şişli Uygulama İmar Plan Notları,2003).

Büyükdere caddesi yanında yer alan Levent semtinde ise 1991 tarihli 1/ 5000 ölçekli Beşiktaş geri görünüm ve etkilenme bölgesi planı ile 1.Levent'in Büyükdere Caddesi'ne bakan bölümlerinde bina büyüklük ve kat yükseklikleri korunmak koşulu ile, konut bölgesi olarak öngörülen alanın, istenirse turizm amaçlı ticaret alanı olarak kullanılabileceği şeklinde bir karar getirilmiştir.



Şekil 3.13 Büyükdere-Levent bölgesi (Erdönmez,2005)

3.3 Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresine Uygulanan Planlarda İmar Hakları ve Koşulları

Büyükdere caddesi ve yakın çevresi uygulanan planlarda imar hakları ve koşulları aşağıdaki gibidir. Şişli merkez ve çevresi 1/1000 ölçekli uygulama imar plan notlarında Büyükdere caddesini ilgilendiren bölümler açıklanmıştır.

Uygulama hükümleri;

-ticaret ve ticaret+konut alanlarında; iş merkezleri, ofis, büro, çarşı, çok katlı mağaza, alışveriş merkezi, otel, motel, rezidans vb. konaklama tesisleri sinema, tiyatro, banka ve finans kurumları yer alabilir.

-planda ticaret, ticaret+konut alanlarında (E=...) yapı emsali verilen parsellerde;

İrtifa H:serbesttir.

Çekme mesafeleri içinde kalmak kaydıyla max TAKS : 0,35 min TAKS:0,25'dir.

Kat yükseklikleri 4 metreyi aşamaz ancak zemin katlarda bu koşul aranmayabilir.

Şişli büyükdere caddesinde cephe alan parsellerde ön bahçe mesafesi 10,00 metre olacaktır

Şişli büyükdere caddesinde cephe alan parsellerde 0,00 kotu Büyükdere caddesinden alınacaktır.

Blok ebatları serbesttir

-Donatı alanları kamunun eline geçmeden uygulama yapılamaz.

-Radar görüşünün engellenmemesi için yüksek katlı gökdelen tipi yapılara inşaat ruhsatı verilmeden önce ilgili askeri makamlardan görüş alınması gereklidir.

-Ticaret+konut ve ticaret alanlarında ilgili kurum ve kuruluşların uygun görüşleri alınarak, adanın ve çevrenin yapılaşma şartlarını aşmamak kaydıyla İstanbul büyükşehir belediyesince onaylanacak avan projeye göre “özel eğitim tesisleri”, “özel sağlık tesisleri” ve “özel katlı otopark” yapılabilir.

-Eğimden dolayı açığa çıkan 1. Bodrum kat iskân edilebilir. Birden fazla bodrum kat açığa çıkması halinde, açığa çıkan her bodrum kat, ortak alan (sığınak, kömürlük, tesisat, otopark...vs) olarak kullanılacaktır.

-Çatılara çekme kat yapılamaz.

-İnşaat emsali uygulaması net parsel alanı üzerinden yapılacaktır.

-Binalara kot verilmesi;

Birden fazla yoldan yüz alan bloklara 1. Derecedeki yoldan kot verilir. Genişliği ne olursa olsun trafik yolu yaya yoluna göre 1. Derecededir. 2 yoldan geniş olanı 1. Derecededir. Büyükdere caddesi aks çevresinde yer alan tüm parseller için 1. Derecede yol konumundadır.

- İstanbul-Taksim-4 Levent arası metro güzergahı alanında; yer alan parsellerde yapılacak uygulamalarda Büyükşehir Belediye Başkanlığı teknik işler müdürlüğü görüşü alınacaktır. Metroya irtifak tesis edilecek alanın zemin üstü parsel sahiplerinin tasarrufunda kalacak ve bu alanlarda metro giriş-çıkışları ve bacaları dışında çarşı ve dükkan gibi tesisler yapılamaz. Ancak metronun zemin altındaki kısımları ve Büyükdere caddesinden cephe alan parsellerin zemin altından bağlantısının sağlanması yapılabilir.

3.5 Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresinde Uygulanan Planlama Süreci ve Kararlarına İlişkin Yapılan Değerlendirilmeler

Planlama süreci aşamasında alınan kararlar, bölgenin gelişimini doğrudan etkilemiştir. Bu kararlara ilişkin yapılan değerlendirilmeler aşağıdaki gibidir.

1985 yılında planlama, plan uygulama ve yapılaşmaya dair yetki görev ve sorumlulukların yerel yönetimler eliyle kullanımını öngören 3194 sayılı İmar kanunu yürürlüğe girmiştir. 1985-89 yılları arasında İstanbul büyükşehir belediyesi, yerel yönetimlerin özerkliğini arttırmış, plan yapma, onama, uygulama ve değiştirme haklarını yerel yönetime devretmiştir.

İlçe belediyeleri plan uygulamalarında dikkatli davranmamakta ve yapılan hatalar ürkütücü boyutlara ulaşabilmektedir. Bölgenin düzensiz gelişiminin nedenlerinden biri de yerel yönetimin yetkilerinin genişletilmesi, bağımsız karar süreçleridir.

1991 tarihli 1/ 5000 ölçekli Beşiktaş geri görünüm ve etkilenme bölgesi planında, 1.Levent'in Büyükdere Caddesi'ne bakan bölümlerinde bina büyüklük ve kat yükseklikleri korunmak koşulu ile konut bölgesi olarak öngörülen alanın, istenirse turizm amaçlı ticaret alanı olarak kullanılabileceği şeklinde bir karar getirilmiştir. Ancak bu karardan sonra Levent ve Büyükdere alanı çok hızlı bir değişim süreci yaşamaya başlamış, alanda arazi değeri artmış, oluşan rantı karşılayamayanlar alandan ayrılmak zorunda bırakılmıştır. Ticaret merkezlerinin kontrol edilemez gelişimi sonucunda bölge ve alt bölgeler fonksiyon değişimine uğramıştır. Bu alanda yapımı süren yüksek binaların mevcut yerleşimler üzerinde olumsuz etkileri, yoğunluk, ulaşım, altyapı ve genel olarak çevresine getireceği yüklerin çözümü güç sorunlar yarattığı görülmüştür. Özellikle bölgeye yakınlık ve ilişki olarak 1. derecede bulunan alt bölgelerde kimlik değişimi gözlemlenmektedir. Levent konut bölgesi ve çevresinde bu kimlik değişimi yaşanmaktadır.

Bölgede planlama politikalarının bir sonucu olarak planların birbiri ile çeliştiği varsayımına varılabilir. Örneğin 8.9.1995 tarihli Büyükdere Caddesi güzergâhı ticaret sahaları planında tüm adalar ticaret fonksiyonuna almış ve plan notlarına h:serbest, Emsal=2,5 (net alan üzerinden) yazılmıştır. Ancak bu durum 1/50 000 ölçekli planın sıhhileştirilecek ticaret alanları ile ilgili bölümdeki “Merkez alanı bölgesi olan bu alt bölgede mevcut kat yüksekliklerinin Boğaziçi silüetini bozmayacak şekilde belirlenmesi” notu ile çelişmektedir. Planların birbiri ile uyumlu olması, aralarındaki hiyerarşik sıraya bağlı kalınması gerekmektedir.

Günümüzde bölgede birçok arazi, tekil imar adalarına çıkartılmış “Turizm Alanı Kararı” ile emsaller hızla yükselmiş, holdinglere ve firmalara yeni yatırım alanları açmak için İstanbul'un köklü semtleri, kıyı yerleşimleri, bakanlığa bağlandığı görülmektedir.

Bölgedeki planlama kararları ülkesel (makro) ölçekten, yakın çevre (mikro) ölçeğine kadar her ölçekte irdelenmesi gereken kararlardır. Alınan kararlar göstermektedir ki bölgede kararlı ve tutarlı bir politika izlenmemektedir, fiziksel planlamayı yönlendirecek politika, karar ve süreçleri ortaya konmamaktadır.

3.5 Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresinde İmar Planlarının Hüküm ve Koşulları Doğrultusunda Ortaya Çıkan Yapılaşma ve Mimari/Mekân

İmar planlarının hüküm ve koşulları doğrultusunda aks, bugünkü durumda çok katlı yapıların yan yana yükseldiği bir merkez olmuştur. Planlarda yüksekliğin (h) serbest bırakılması, yapıların yükselmesinin en önemli sebeplerindendir. Arazi kullanımı incelendiği zaman aksta banka genel merkezlerinin, büyük holding merkezlerinin yabancı şirketlerin merkezlerinin yer aldığı ve ofis alanı toplamının hızla arttığı görülmektedir. Akstaki tüm bina alanının %30'unu ofis alanı, %11 ticaret servisler, %5 büyük firmaların merkezleri, %3'ü ise banka genel merkezi oluşturmaktadır (Ercoşkun,2004). Caddenin bugünkü silüeti 1980'lerdeki silüetinden oldukça farklı bir durumdadır.

Akstaki kat adetleri incelendiği zaman Türkiye'nin en yüksek binası da içlerinde olmak üzere pek çok yüksek ofis binasının aksta yer aldığı görülür. Yüksek katlı binalar özellikle caddenin güneyinde Mecidiyeköy civarında ve Boğaziçi köprüsü çıkışında ve caddenin kuzeyinde Maslak-Ayazağa bölgesinde yoğunlaşmıştır.

Bölgedeki yapılaşmanın mimari dilinden söz etmek güçtür, uygulanan projelerde kentin mimari dilinden çok sermayenin baskısı bölgedeki mimariyi şekillendirmiştir. Parsellerde birbiri ile ilişkisiz kendi içlerinde çözülmüş yapılaşmalara rastlanmaktadır. Gökdelen yapılaşması ihtiyaçtan ziyade kentte görünürlük kazanma arzusuyla ortaya çıkmaktadır. Bu yapılar ileriki bölüm olan bölgenin örneklerde incelenmesi başlığı altında ayrıntılı olarak incelenecektir.

Bölgede yapılaşmanın dışında mevcut araziler uygulanan planlama politikaları neticesinde çok değerli hale gelmekte, basında İstanbul'un en değerli arazileri olarak yansıtılmakta ve günümüzde son derece yüksek fiyatlarla satışa çıkarılmaktadır.

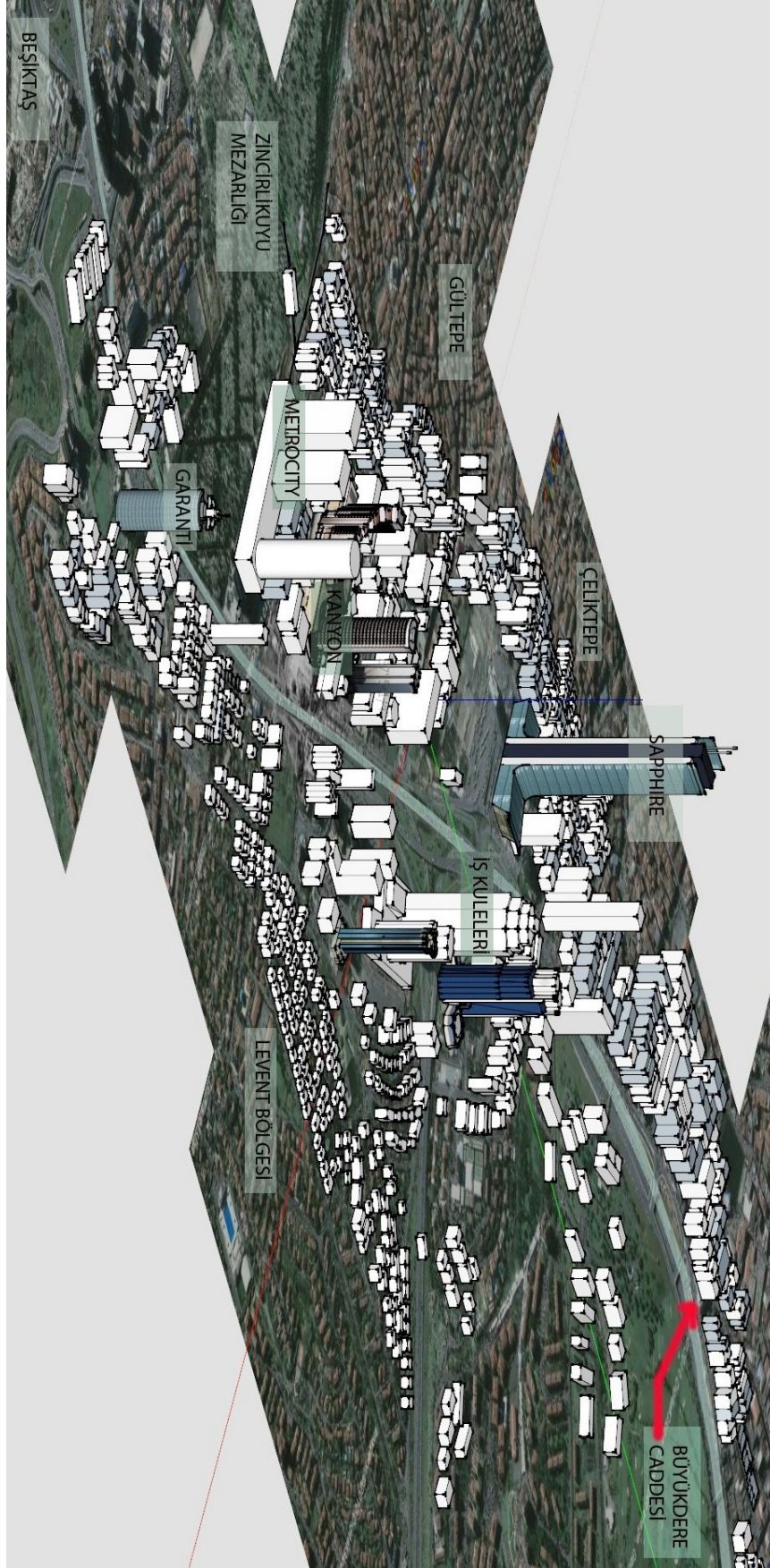
Çizelge 3.3 Son dönemde bölgede gerçekleşen arazi satışları (İnal,2007)

	Roche	Novartis	Torunlar	Deva	Renault	Karayolları
satış tarihi	Eki.04	Mar.05	Haz.05	Ara.06	Oca.07	Mar.07
konum	Levent	Levent	Levent	Levent	Levent	Zincirlikuyu
yüzölçümü (m2)	35.729	12.986	14.991	12.840	10.630	96.500
inşaat alanı (m2)				32.100	26.575	233.000
fiyat (\$)	27.500.000	17.000.000	35.000.000	80.500.000	73.125.000	800.000.000
fiyat/arsa (\$/m2)	770	1.309	2.335	6.269	6.879	8.290
fiyat/inşaat (\$/m2)				2.508	2.752	3.433

İmar planlarının hüküm ve koşulları doğrultusunda Büyükdere caddesinde bir taraftan Cumhuriyet tarihinin ilk modern sosyal konut yerleşimlerinden, diğer taraftan ise ilk kent içi modern sanayi tesislerinden başlayan yapılanma süreci, yüzyıl içinde değişen yönelimler sonucu yerini küreselleşme sürecinin de etkisiyle plazalar, alışveriş merkezleri ve bunların tümünü bir arada içeren komplekslere bırakmaktadır.



Şekil 3.14 Levent gökdelenleri silüeti [4]



Şekil 3.15 Büyükdere caddesi mevcut durum modeli (bkz. ek-4)

3.6 Oluşan Farklılığın Nedenlerinin İmar Planı ve Mimari Çözümler Bağlamında Örnekler Üzerinden İrdelenmesi

Büyükdere Caddesi ve yakın çevresinde uygulanan, büyük ölçekli projeler, imar planı ve mimari çözümler bağlamında incelenmiştir.

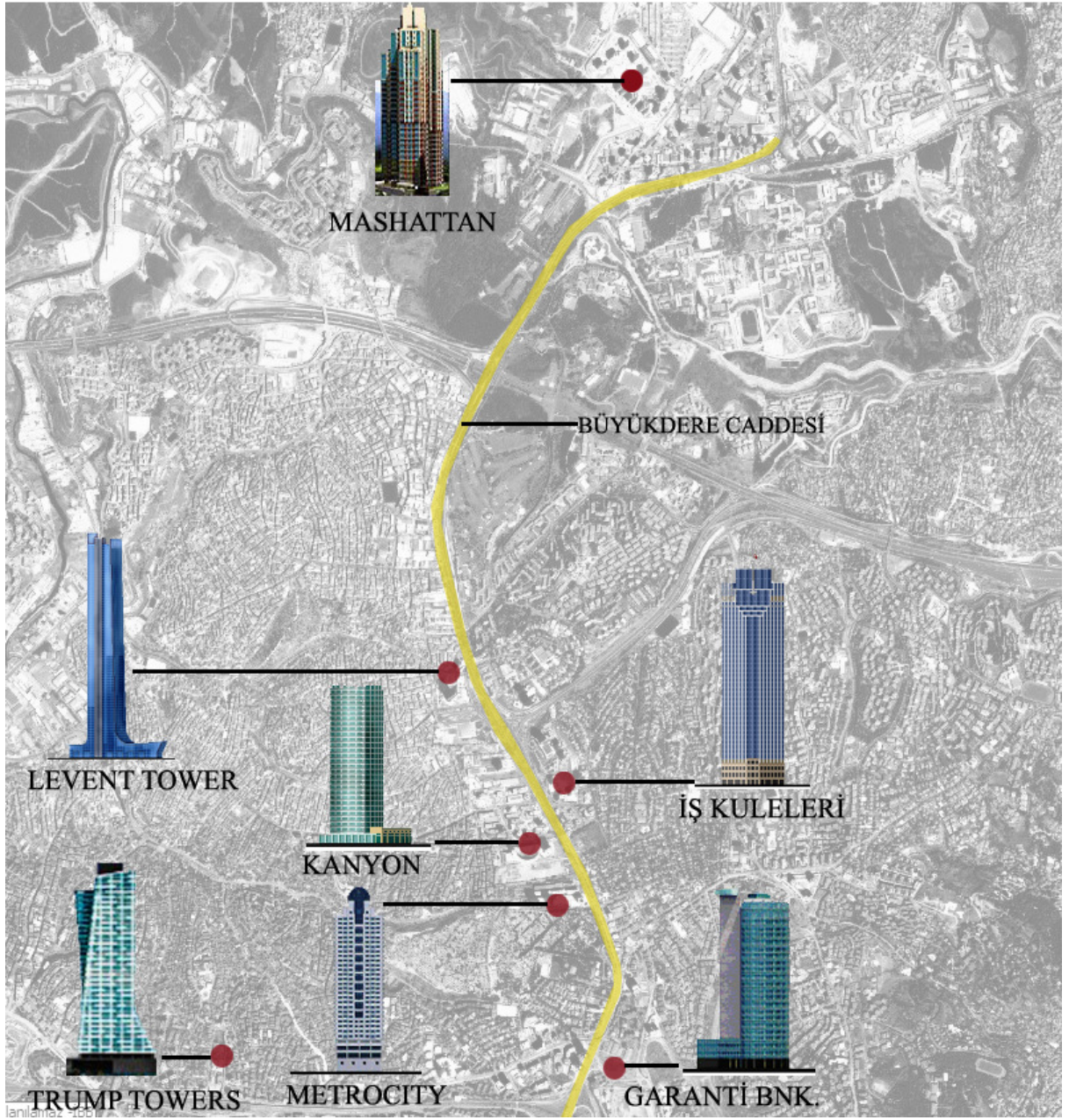
Bölgenin hızlı gelişim süreci içinde uygulanan proje arazilerinin imar durum süreci, yapılan imar tadilatları, terk işlemleri, Taks ve Kaks değerleri, ilçe belediyelerinden alınan veriler ve arazi kullanımları incelenmiştir.

Araştırma kapsamına konu olan projelerin ortak özellikleri Büyükdere Caddesi üzerinde ya da yakın bölgesinde yer almaları, yüksek maliyet oranları, yüksek inşaat alanlarına sahip olmaları ve İstanbul'un dikkat çeken projeleri arasında yer almalarıdır.

Örnekler aşağıdaki belirtilen yaklaşımla incelenmiştir.

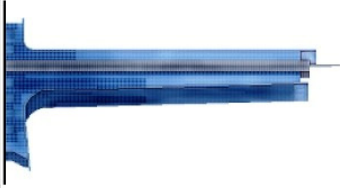
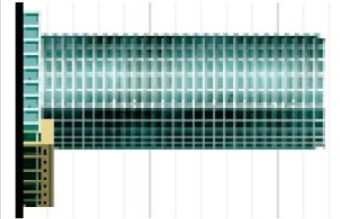
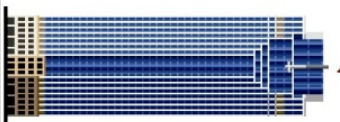
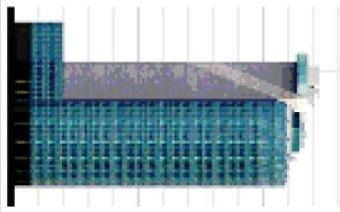
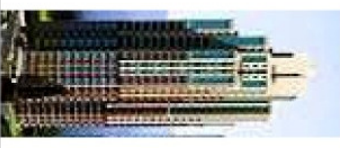
1. Proje hakkında genel bilgi,
2. Arazinin imar durumu
3. TAKS, KAKS hesaplarının değerlendirilmesi
4. Arazi kullanımının değerlendirilmesi ve öneriler

Bu bölümde amaç kontrolsüz bir hızla gelişen bölgede yapılan uygulamaları yakın ölçekte incelemek, bölgenin planlama yaklaşımlarını Yerel Yönetim arşivlerinden elde edilen belgelerle ele almak, bölgenin durumu ile ilgili somut verilere ulaşmaktır.



Şekil 3.16 Araştırma kapsamına alınan projeler ve Büyükdere Caddesi ile ilişkisi

Çizelge 3.4 Araştırma kapsamında yer alan projeler ve özellikleri

							
PROJE ADI VE YAPIM YILLARI	METROCITY (1997-2005)	LEVENT TOWER (2006-2010)	KANYON (2003-2007)	İŞ KULELERİ (1996-2000)	GARANTİ BANKASI GENEL MÜDÜRLÜK (1999-2002)	TRUMP TOWER (2008-2011)	MASHATTAN (2005-2008)
İMAR PLANI	8.9.1995 tarihli Şişli Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Sahaları İmar planı	8.9.1995 tarihli Şişli Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Sahaları İmar planı	8.9.1995 tarihli Şişli Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Sahaları İmar planı	10.12.1993 tarihli Boğaziçi Uygulama İmar Planı	10.12.1993 tarihli Boğaziçi Uygulama İmar Planı	23.09.2005 tarihli Şişli merkez ve çevresi Uygulama İmar Tadilat Planı	05.07.2004 tarihli Şişli Ayazağa Uygulama İmar Plan Tadilatına
TOPLAM İNŞAAT ALANI	206 193 m ²	165 139 m ²	252 000 m ²	224 357 m ²	62 515,44 m ²	260 000 ,00 m ²	433 821 m ^{2*}
ARAZİ ALANI	24 277 m ²	11 602 m ²	29 445 m ²	18 171,00 m ²	7004 m ²	23 389 m ²	118 279,51 m ²

Metrocity projesi, Büyükdere caddesi üzerinde, 4. Levent semtinde yer alan, office, residence ve alışveriş merkezi fonksiyonlarını barındıran, karma fonksiyonlu bir yatırım projesidir.

Levent bölgesinde yer alan proje, dar ve uzun bir arsada konumlanmıştır. Bulunduğu arazide geçmişte Philips Televizyon Fabrikası bulunmaktadır.

Çizelge 3.5 Metrocity proje bilgileri

Konum	Levent
Mimari Proje	Doğan Tekeli-Sami Sisa Mimarlık
İnşaatın Başlangıç ve Bitiş Tarihleri	1997-2002
Yüklenici İnşaat Firması	Yüksel İnşaat
Toplam Arsa Alanı	24 277 m ²
Toplam İnşaat Alanı	206 193 m ²

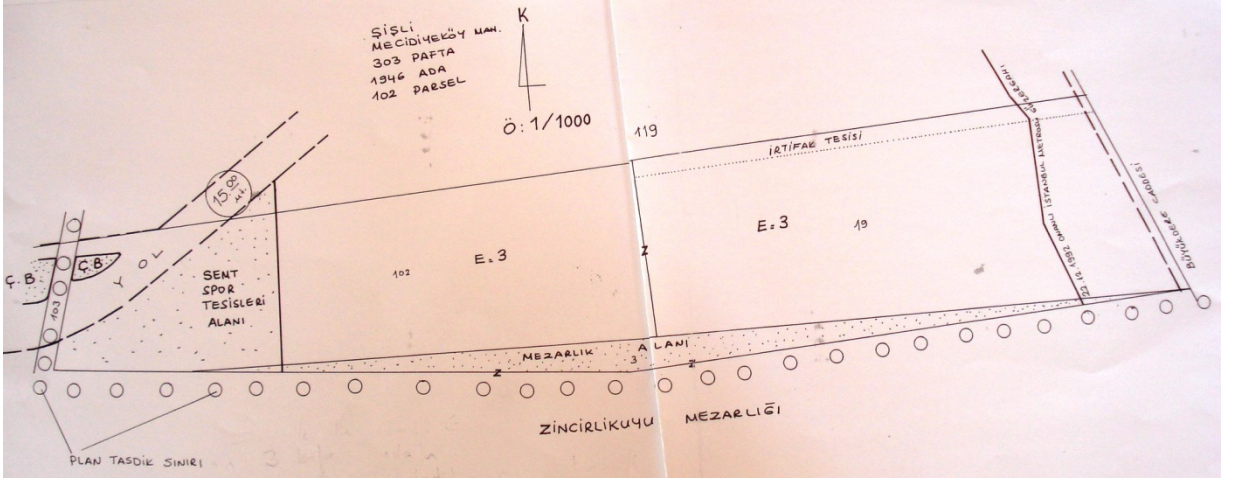


Şekil 3.17 Metrocity, [5]

Metrocity projesinin uygulandığı arazinin imar süreci incelendiği aşağıda belirtilen koşullarla karşılaşılmıştır.

Projenin bulunduğu parsel 25.01.1994 tasdik tarihli, Şişli Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Sahaları İmar planına tabi tutuluyor iken, 8.9.1995 tarihli 1/1000 ölçekli Şişli Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Sahaları İmar planının onaylanması ile bu plana tabi tutulmuştur. Bu planda Min TAKS :0,35 - Max TAKS 0,50'dir. İnşaat Emsali (KAKS) 2,5 'tur. Ayrık Nizam, h: serbest - bodrum katlar emsale dâhil değil, açıklamaları yer almaktadır.

1994 tarihli planda ise İnşaat emsali (KAKS) 3 'tür. Emsalin 3'ten 2,5'a düşürülmesine itiraz edilmiş, ancak Şişli belediyesi, Yapı Denetim Müdürlüğü itirazın reddine karar vermiştir (31.1.1995 tarihli doküman, Şişli belediyesi İmar Müdürlüğü Arşivi). Projeye bu koşullarda imar izni verilmiştir.



Şekil 3.18 25.01.1994 Tarihli imar planında Metrocity arazisinin imar durumu

25.01.1994 Tarihli 1/ 1000 ölçekli Şişli Uygulama İmar planında, şekilde de görüldüğü gibi arazinin bir kısmı semt spor tesisleri alanına bir kısmı çocuk bahçesi alanında kalmaktadır.

Ayrıca 22.12.1992 tarihli, 1/1000 ölçekli İstanbul-Taksim-Şişli-4 Levent Metro Güzergahı planında 19 nolu parselin bir kısmı Metro istimlak alanı ve metro istasyon binası alanında kalmaktadır.

Arazinin toplam m² alanı ve arazinin imar planında gösterilen arazi fonksiyonları aşağıdaki gibidir. Projede imar planına göre aşağıda belirtilen terk işlemleri gerçekleştirilmiştir.

İnşaat Alanı : 17 930 m²

Çocuk Bahçesi : 110 m²

Semt Spor Tesisleri Alanı : 2821 .m²

Metro İstimlak Alanı : 2461 m²

Yol'a Giden Alan : 955 m²

Toplam Arsa Alanı : 24 277 m²

İmar planına uygun terkler uygulanmış olsa da günümüzde arazi incelendiğinde çocuk bahçesi ve semt spor tesislerinin bulunmadığı görülmektedir. Bu durum ülkemizde imar planlarının ne derece uygulandığının açık bir göstergesidir.

TAKS KAKS Hesaplarının Değerlendirildiğinde ise aşağıda belirtilen sonuçlara ulaşılmıştır.

TAKS min : 0,35, TAKS max : 0,50

TAKS: 17 930 m² (İnşaat Taban Alanı) /24 277 m² (Arazi Taban Alanı) =

0,73 > 0,50

KAKS (EMSAL) : 2,5

KAKS: 139 986 m2 (İnşaat Toplam Alanı) / 24 277 m2 (Arazi Taban Alanı) = 5,7

5,7 > 2,5

Çizelge 3.6 Metrocity projesi taks ve kaks değerlerine uyum

TAKS ve KAKS DEĞERLERİNE UYULMUŞ MU?	EVET	HAYIR
TAKS		X
KAKS		X

Çizelge 3.7 Metrocity projesi emsal hesabı

METROCITY EMSAL HESABI

KONUT BLOĞU

KAT ALANI	KAT SAYISI	TOPLAM ALAN
1203 M2	26	31278 M2
KONUT BLOĞU İNŞAAT ALANI		31278 M2
2 ADET KONUT BLOĞU TOPLAM ALANI		62556 M2

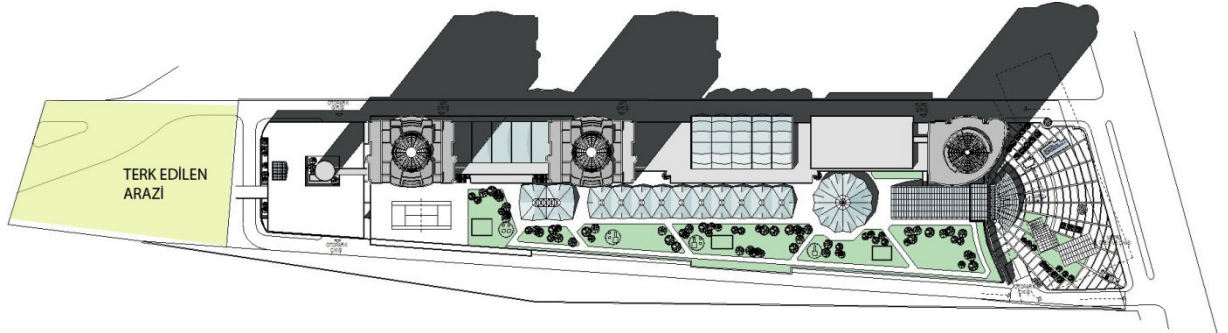
OFİS BLOĞU

KAT ALANI	KAT SAYISI	TOPLAM ALAN
985 M2	24	23640 M2
OFİS BLOĞU TOPLAM ALANI		23640 M2

AVM BLOĞU (BODRUM KATLAR HARIÇ)

KAT ALANI	KAT SAYISI	TOPLAM ALAN
17930 M2	3	53790 M2
OFİS BLOĞU TOPLAM ALANI		53790 M2

EMSAL'E DAHİL EDİLMESİ GEREKLİ TOPLAM İNŞAAT ALANI	139986 M2
--	-----------



Şekil 3.19 Metrocity vaziyet planı (Karabey,2003)

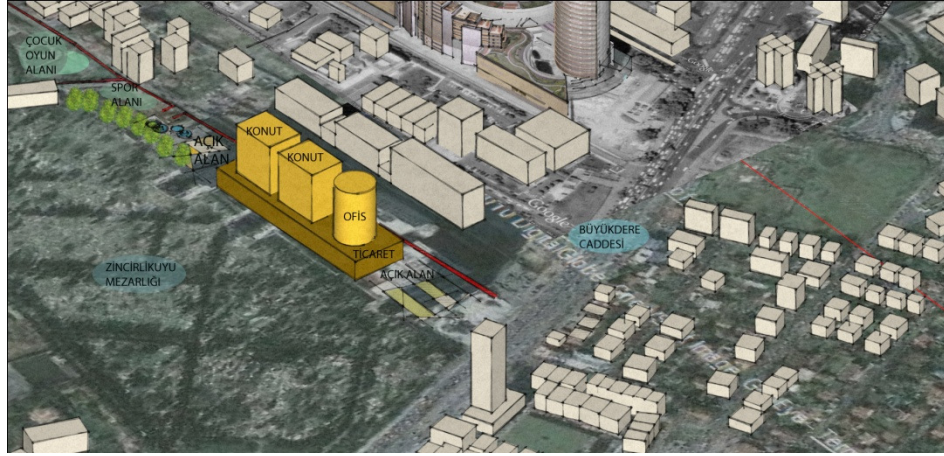
Çizelge 3.8 Metrocity arazi kullanımının değerlendirilmesi

NO		EVET	HAYIR	DÜŞÜNCELER
1	Plan tadilatı yapılmış mı ?	X		
2	Taks Değerine Uyulmuş mu?		X	
3	Kaks Değerine Uyulmuş mu?		X	
4	Arazi de yeterli terk uygulanmış mı?	X		
5	Planlara aykırı bir durum var mı?	X		Planda görülen çocuk bahçesi ve spor tesisi yapılmamıştır

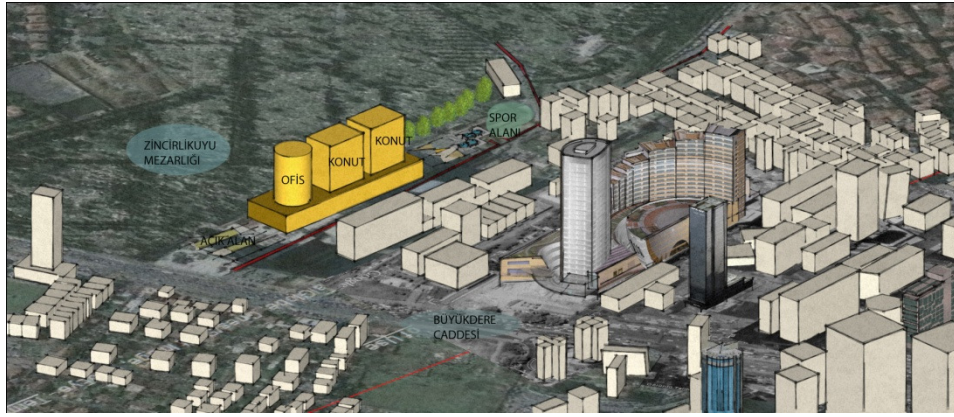


Şekil 3.20 Metrocity mevcut durum

Arazide yapılabilecek maksimum inşaat alanı 60 692 m²'dir, proje taban alanı ise maksimum 12 138 m² olmalıdır. Öneriler geliştirilecek olursa emsal ve taks değerlerine uygun olması için 8000 m² taban alanına sahip 3 katlı bir alışveriş merkezi bloğu, 10 katlı 2 konut bloğu ve konut blokları ile aynı kat yüksekliğine sahip 10 katlı bir ofis bloğu önerilebilir. Planda belirtilen çocuk bahçesi ve spor tesisi fonksiyonları ile de bölgenin ihtiyacı olan kamusal yapı ve alanlar ihtiyaca cevap verebilir.



Şekil 3.21 Metrocity öneri model güneydoğu görünüşü



Şekil 3.22 Metrocity öneri model kuzeydoğu görünüşü

Levent Tower projesi, 261 metre yüksekliği ile Türkiye'nin en yüksek binasıdır, residence ve alışveriş merkezi fonksiyonlarını barındıran, Büyükdere caddesi üzerinde uygulanmış bir yatırım projesidir. Bina yüksekliği, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün izin verdiği en üst limitte yapılmıştır. Zemin altında yer alan 43 mt derinliği ile de ayrıca Türkiye'nin en derin binasıdır.

Çizelge 3.9 Levent tower proje bilgileri

Konum	Çeliktepe
Mimari Proje	Tabanlıoğlu Mimarlık
İnşaatın Başlangıç ve Bitiş Tarihleri	2006-2010
Yüklenici İnşaat Firması	Biskon Yapı A.Ş.
Toplam Arsa Alanı	11 602 * M2
Toplam İnşaat Alanı	165 139 M2



Şekil 3.23 Levent tower [6]

Türkiye'nin en yüksek gökdeleninin yükseldiği arazi, Şişli ilçe belediyesi sınırları içinde iken 1998 yılında Tapu Kadastro genel müdürlüğünün kararı ile Kâğıthane İlçe Belediyesi sınırları içine alınmıştır.

Projenin arazisinin imar durum süreci incelendiğinde aşağıda belirtilen koşullarla karşılaşılmıştır.

Parsel; 08.09.1995 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama imar planında KAKS: 2,5, TAKS min: 0,25, max: 0,35 yapılaşma şartı ile ticaret alanında kalmaktadır.

Projenin uygulandığı arazi, 34, 35 ve 36 olmak üzere 3 ayrı parsel içinde yer alırken, 05.07.2007 tarihinde Şişli kadastro müdürlüğü tarafından bu 3 ayrı parselin tevhid işlemi talep edilmiştir. Tevhid işlemi Kağıthane Belediyesi encümen kararı ile İmar ve Şehircilik Müdürlüğünce 13.09.2007 tarihinde onaylanarak uygun görülmüştür (kaynak: 652421ref nolu Encümen Belediye Teklif Belgesi)

34 no'lu parsel alanı: 11008 m², 35 no'lu parsel alanı: 493 m², 36 no'lu parsel alanı: 100 m² dir. Üç parselin birleşmesi ile toplam 11602 m² lik tek parsel meydana gelmiştir. Böylece Levent Tower projesi için yeterli arazi alanı karşılanmıştır.

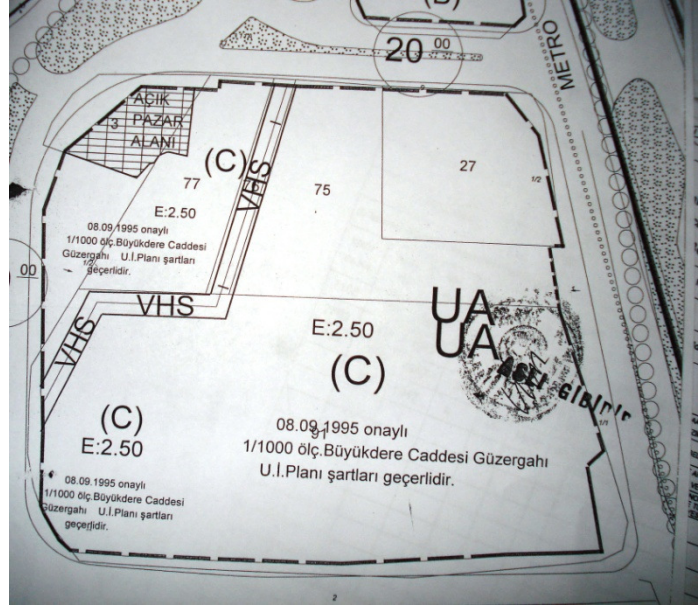
Kadastro gören yerlerde yapılacak düzeltme ve değişiklik işlemleri için Levent Tower arazisinde uygulanan tescil bildirimi (Beyanname) dosyası incelendiğinde 35 nolu parselde tevhid işlemi uygulanmadan önce 199 m² yola terk işlemi uygulandığı görülmüştür. Bu terk işleminin dışında 11 602 m²'lik toplam arsa alanında herhangi bir terk işlemi uygulanmamıştır.

Çizelge 3.10 Levent tower arazisinin bir bölümünde uygulanan terk işlemi
(Kağıthane belediyesi arşivi)

LEVENT TOWER ARAZİ ÜZERİNDE YAPILAN UYGULAMALAR							
PAFTA NO	ADA NO	PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ			CİNSİ	SAHİBİ
			H	m2	dm2		
304	1947	35		693	00	TARLA	İSTANBUL BÜYÜK ŞEHİR BELEDİYESİ
	1947	A		199	92	YOL	YOLA TERK
304	1947	35		494	08	ARSA	İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

Çizelge 3.11 Levent tower arazi tevhid işlemi (Kağıthane Belediyesi Arşivi)

LEVENT TOWER ARAZİ ÜZERİNDE YAPILAN UYGULAMALAR							
PAFTA NO	ADA NO	PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ			CİNSİ	SAHİBİ
			H	m2	dm2		
304	1947	34	1	1008	84	KAGIR BÜRO VE DEPO BİNALARI	BİSKON İNŞAAT ANONİM ŞTİ. GÜNEY TURİZM VE TURİSTİK
304	1947	35		0493	08	ARSA	İSTANBUL BELEDİYESİ
304	1947	36		0100	56	TARLA	BİSKON İNŞAAT ANONİM ŞTİ. GÜNEY TURİZM VE TURİSTİK
304	1947	a	1	1602	48	KAGIR BÜRO VE DEPO BİNALARI VE ARSA VE TARLA	BİSKON İNŞAAT ANONİM ŞTİ. GÜNEY TURİZM VE TURİSTİK İSTANBUL BELEDİYESİ



Şekil 3.24 Levent tower arazi imar durumu (Kağıthane Belediyesi arşivi)

Şekilde görülen imar durumu incelendiğinde arazinin yaklaşık 360 m2 lik kısmının açık Pazar alanı içinde yer aldığı görülmektedir.

TAKS KAKS Hesaplarının Değerlendirildiğinde ise aşağıda belirtilen sonuçlara ulaşılmıştır.

TAKS min : 0,25, TAKS max : 0,35

TAKS: 5 417 m2 (İnşaat Taban Alanı) / 11 602 m2 (Arazi Taban Alanı) = 0,47

0,47 > 0,35

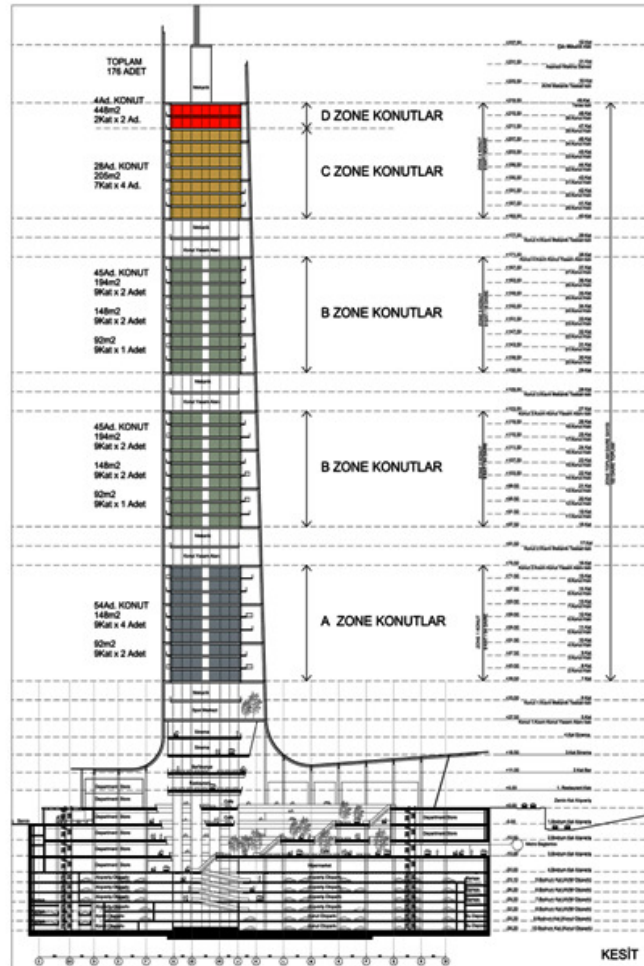
KAKS (EMSAL) : 2,5

KAKS: 61 394 m² (İnşaat Toplam Alanı) / 11 602 m² (Arazi Taban Alanı) = 5,29

5,29 > 2,5

Çizelge 3.12 Levent tower projesi taks ve kaks değerlerine uyum

TAKS ve KAKS DEĞERLERİNE UYULMUŞ MU?	EVET	HAYIR
TAKS		X
KAKS		X



Şekil 3.25 Levent tower kesiti

Çizelge 3.13 Levent tower projesi emsal hesabı

LEVENT TOWER EMSAL HESABI**A ZONE KONUTLAR (3. KAT-16.KAT ARASI)**

ALAN	ADET	TOPLAM ALAN
148	36	5328 M2
92	18	1656 M2
3.KAT-16. KAT TOPLAM İNŞAAT ALANI		6984 M2

B ZONE KONUTLAR (17. KAT-35. KAT ARASI)

ALAN	ADET	TOPLAM
194	36	6984 M2
148	36	5328 M2
92	18	1656 M2
17.KAT-25. KAT TOPLAM İNŞAAT ALANI		13968 M2

C ZONE KONUTLAR (37. KAT-48. KAT ARASI)

ALAN	ADET	TOPLAM
205	28	5740 M2
37.KAT-48. KAT TOPLAM İNŞAAT ALANI		5740 M2

D ZONE KONUTLAR (50. KAT-51. KAT ARASI)

ALAN	ADET	TOPLAM
448	4	1792 M2
50.KAT-51. KAT TOPLAM İNŞAAT ALANI		1792 M2

KONUT TOPLAM İNŞAAT ALANI	28484 M2
----------------------------------	-----------------

TERAS ALANLAR (ÖZEL KULLANIMA AİT İÇ BAHÇELER)

ALAN	ADET	TOPLAM
225	9	2025 M2
125	9	1125 M2
125	22	2750 M2
TERAS ALANLAR TOPLAM İNŞAAT ALANI		5900 M2

TEKNİK KAT OLARAK GÖSTERİLİP**ÖZEL KULLANIM OLARAK REVİZE EDİLEN ALANLAR**

ALAN	ADET	TOPLAM
1365	8	10920 M2
TEKNİK KAT OLARAK GÖSTERİLEN ALANLAR TOPLAM İNŞAAT ALANI		10920 M2

GİRİŞ KAT, 1.KAT -7 KAT ARASI ALANLAR

5345	2	10690 M2
1350	4	5400 M2
GİRİŞ KAT VE 1-7.KAT ARASI TOPLAM İNŞAAT ALANI		16090 M2

EMSAL'E DAHİL EDİLMESİ GEREKLİ TOPLAM İNŞAAT ALANI	61394 M2
---	-----------------

Levent Tower şantiyesinde yapılan görüşme de Kiler Yönetimi, “bölgedeki toplam inşaat alanının 165 bin 139 m² olduğunu belirterek, bu alanın 102 bin 023 m² otopark, tesisat, sığınak ve ortak alanlar, 29 bin 785 m² emsal dâhilinde faydalı alan, 33 bin 331 m² ise emsale girmeyen faydalı alanlar, bilgisi vermiştir. Bu durumda Emsal değeri 2,5 ‘u sağlamaktadır.

Ancak ortak kullanım alanı olarak görülen ve 3 katta bir yapılmış kat iç bahçeleri, ortak kullanım değil, özel kullanım alanı olarak uygulanmaktadır. Emsalle ilgili diğer bir şaşırtıcı durum ise tesisat katı olarak belirlenip emsalden düşülen bazı katlar, golf sahası, yüzme havuzu ve residence ların dubleks katı olarak revize edilmiştir. Bu durumda imar durumunda istenen 2,5 emsal değerinin sağlandığından söz edilmesi mümkün değildir. Emsal 2,5 ‘un çok üzerindedir[6].

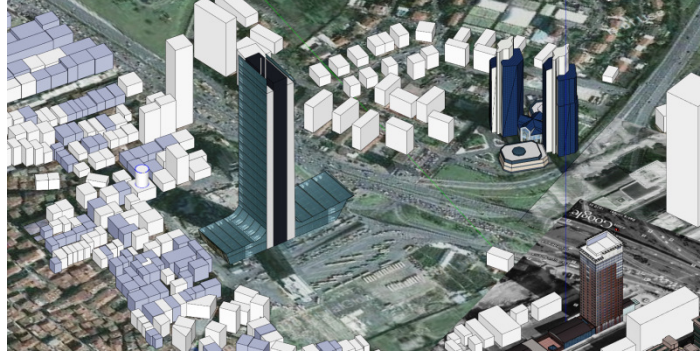


Şekil 3.26 Emsal’e dâhil edilmeyen, ortak kullanım alanı olarak adlandırılan iç bahçe katları

Çizelge 3.14 Levent tower arazi kullanımının değerlendirilmesi

NO		EVET	HAYIR	DÜŞÜNCELER
1	Plan tadilatı yapılmış mı ?	X		
2	Taks Değerine Uyulmuş mu?		X	
3	Kaks Değerine Uyulmuş mu?		X	
4	Arazi de yeterli terk uygulanmış mı?		X	199 m ² yola terk uygulanmıştır
5	Planlara aykırı bir durum var mı?	X		Planda görülen açık pazar alanı uygulanmamıştır

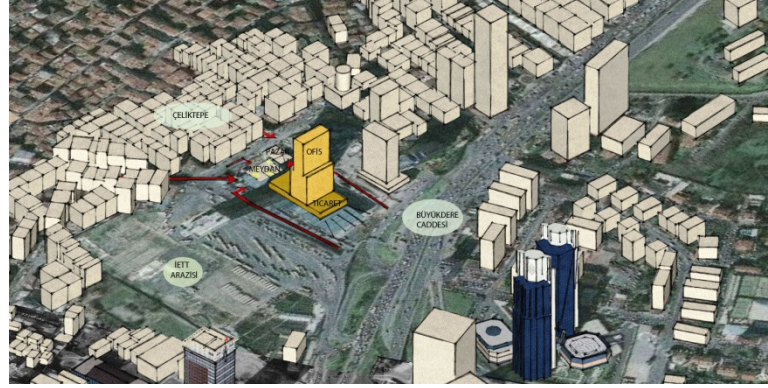
Mevcut yapı çevresi ile uyumlu değildir. 52 katlı yapı, Çeliktepe bölgesi üzerine özellikle yüksekliği ile baskı uygulamaktadır.



Şekil 3.27 Levent tower mevcut durum

Arazide yapılabilecek maksimum inşaat alanı 29 005 m²'dir, proje taban alanı ise maksimum 4060 m²'dir. Öneriler geliştirilecek olursa 4000 m² taban alanına sahip 2 katlı bir kütleyi uyguladığımızda bu kütle üzerine maksimum 15 kat konut kütlesi uygulayabiliriz.

Planda belirtilen Açık Pazar alanı ve Çelik tepe bölgesinin ihtiyacı olan açık kamusal alan oluşturulabilir.



Şekil 3.28 Levent tower öneri model güneydoğu görünüşü



Şekil 3.29 Levent tower öneri model kuzeydoğu görünüşü

Kanyon projesi Büyükdere caddesi üzerinde yer alan, office, residence ve alışveriş merkezi fonksiyonlarını barındıran, kapalı site tarzına alternatif olarak kent yaşamına doğrudan eklemlenme, kentle bütünleşme ve doğa koşullarına açılma konsepti ile ortaya çıkarılmış, İstanbul Büyükdere Caddesi üzerindeki bir diğer karma fonksiyonlu gayrimenkul yatırım projelerinden biridir. Proje yuvarlak hatlı özgün mimarisi ile dikkat çekmektedir.

Çizelge 3.15 Kanyon proje bilgileri

KONUM	Levent
MİMARİ PROJE	Tabanlıoğlu Mimarlık
İNŞAAT BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ TARİHİ	2003-2007
YÜKLENİCİ İNŞAAT FİRMASI	Eczacıbaşı&İş Gayrimenkul Yat.Ort.
TOPLAM ARSA ALANI	29 445 M2
TOPLAM İNŞAAT ALANI	252 000 M2



Şekil 3.30 Kanyon,[7]

1 konut bloğu, 1 ofis bloğu ve alışveriş merkezinden oluşan komplekste, avm katından metro istasyonu ile Metrocity ve Levent Tower da olduğu gibi bağlantı kurulmuştur.

Levent bölgesinde yer alan proje, dar ve uzun bir arsada konumlanmıştır. Bulunduğu arazide geçmişte Eczacıbaşı İlaç Fabrikası bulunmaktadır.

Parsel; 08.09.1995 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama imar planında KAKS: 2,5, TAKS min: 0,25, max: 0,35 yapılaşma şartı ile ticaret alanında kalmaktadır.

Projenin uygulandığı arazi, 80, 83, 86, 88, 91 ve 133 olmak üzere 6 ayrı parsel içinde yer alırken, bu parsellerin tevhid şartı ile imar durumu düzenlenmiştir.

80 nolu parsel 76,5 m2, 83 nolu parsel 191,4 m2, 86 nolu parsel 28,5 m2, 88 nolu parsel 118,50 m2, 91 nolu parsel 118,50 m2 ve 133 nolu parsel 8912,04 m2 iken bu 6 parselin birleşmesiyle toplam 29445,44 m2 lik tek parsel elde edilmiştir.

Uygulanan terkleri incelendiğinde Tescil Bildirimi dosyasından sadece 18,1 m2 yola terk uygulaması yapıldığı görülmüştür.

Çizelge 3.16 Kanyon arazisinin parsellerin tevhid ve terk işlemini gösteren tescil bildirimi
(Şişli Belediyesi arşivi)

KANYON ARAZİ ÜZERİNDE YAPILAN UYGULAMALAR								
PAFTA NO	ADA NO	PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ			CİNSİ	SAHİBİ	DÜŞÜNCELER VE İŞLEMİN ŞEKLİ
			H	m2	dm2			
303	1946	80		76	50	—	ECZACIBAŞI İLAÇ SAN.TİC.A.Ş.	83,86,88,91,133 İLE BİRLEŞTİ A OLDU.
303	1946	83		131	40	—	ECZACIBAŞI İLAÇ SAN.TİC.A.Ş.	80,86,88,91,133 İLE BİRLEŞTİ A OLDU.
303	1946	86		20	50	—	ECZACIBAŞI İLAÇ SAN.TİC.A.Ş.	83,80,88,91,133 İLE BİRLEŞTİ A OLDU.
303	1946	88		118	50	—	ECZACIBAŞI İLAÇ SAN.TİC.A.Ş.	83,86,80,91,133 İLE BİRLEŞTİ A OLDU.
303	1946	91		118	50	—	ECZACIBAŞI İLAÇ SAN.TİC.A.Ş.	83,86,88,80,133 İLE BİRLEŞTİ A OLDU.
303	1946	133		8912	04	—	ECZACIBAŞI İLAÇ SAN.TİC.A.Ş.	83,86,88,91,80 İLE BİRLEŞTİ A OLDU.
		A	2	9445	44			A AYRILDI.C(YOLA TERK) B(PARSEL)
		C		18	10	YOL		C,SİCİLİNDEN BEDELSİZ YOLA TERK
		B	2	9427	34		ECZACIBAŞI İLAÇ SAN.TİC.A.Ş.	PARSEL

İstanbul Büyükşehir belediyesi 18 Ocak 2005 tarihinde Şişli Belediyesine Kanyon projesi ile ilgili bir rapor sunmuştur. Bu rapor da açıklanan hususları incelemek Kanyon projesinin imar durum sürecinin aktarılması açısından önemlidir.

Raporun iletildiği tarihte Kanyon projesi inşa faaliyetleri devam ettiği ilgili yazıda belirtilmiştir.

Raporda bir diğer dikkat çekici durum ise yapılan yapı ruhsatı tadili ile ilgilidir.

Arazinin sınırları içinde olduğu Şişli Belediyesi İmar ve Planlama müdürlüğünde hazırlanan imar durum belgesinde parselin Ticaret sahasındadır açıklaması bulunmaktadır. Ancak

Proje de 20.11.2002 tarihinde onaylanmış, tadilat projesinde mevcut projede 1 blok Residence'a dönüştürülmüş ve tüm katlarda dâhili tadilat için izin verilmiştir.

Büyükşehir belediyesini konut fonksiyonunun iptal edilmesi için uyarıda bulunmuştur.

Ancak Kanyon projesi, konut fonksiyonu ile yapı inşaatı tamamlanmıştır.

Raporda ayrıca Büyükşehir belediyesinin 20.05.2002 tarihinde, yapının Ecza Sokağa sınır tecavüzünde bulunduğu ile ilgili Şişli belediyesine uyarıda bulunulduğu daha sonra yapı

ruhsatı tadilatı eklenerek ve herhangi bir sınır tecavüzünde bulunulmadığı Şişli Belediyesi tarafından Büyükşehir Belediyesine iletildiği belirtilmektedir.

TAKS, KAKS hesapları incelendiğinde ise aşağıda belirtilen koşullarla karşılaşılmıştır.

TAKS min: 0,25, TAKS max: 0,35

TAKS: $18\,831\text{ m}^2$ (İnşaat Taban Alanı) / $29\,445\text{ m}^2$ (Arazi Taban Alanı) = 0,64

$0,64 > 0,35$

KAKS (EMSAL) : 2,5

KAKS: $117\,088\text{ m}^2$ (İnşaat Toplam Alanı) / $29\,445\text{ m}^2$ (Arazi Taban Alanı) = 3,98

$3,98 > 2,5$

Çizelge 3.17 Kanyon projesi taks ve kaks değerlerine uyum

TAKS ve KAKS DEĞERLERİNE UYULMUŞ MU?	EVET	HAYIR
TAKS		X
KAKS		X

Çizelge 3.18 Kanyon arazi kullanımının değerlendirilmesi

NO		EVET	HAYIR	DÜŞÜNCELER
1	Plan tadilatı yapılmış mı?	X		
2	Taks Değerine Uyulmuş mu?		X	
3	Kaks Değerine Uyulmuş mu?		X	
4	Arazi de yeterli terk uygulanmış mı?		X	18,1 m2 yola terk uygulanmıştır

5	Planlara aykırı bir durum var mı?	X		Ticaret fonksiyonlu arazi ye residence bloğu yapılmıştır
---	-----------------------------------	---	--	---

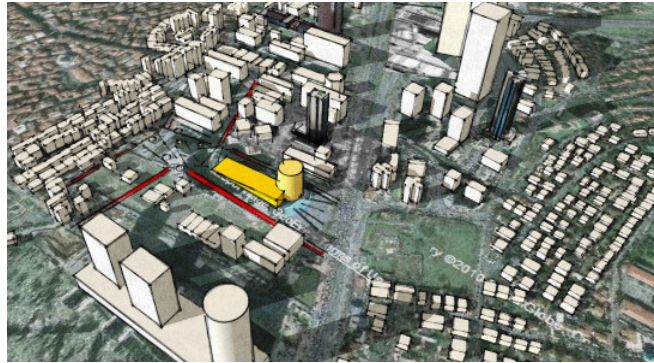
Kanyon projesi yakın çevresi ile uyumlu değildir. Gültepe bölgesi, Büyükdere caddesi karşı yakasında yer alan Levent bölgesi ile bir ilişki kuramamıştır.



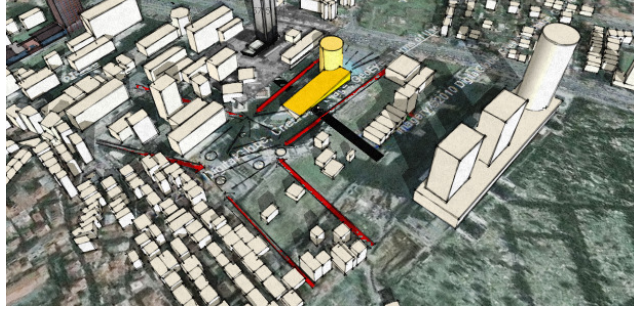
Şekil 3.31 Kanyon mevcut durum

Arazi de planlara uygun bir uygulama yapılması durumunda maksimum inşaat m² si 73 625 m², maksimum inşaat taban alanı 10 305 m² olmalı, ticaret ve ofis kullanımlı bir fonksiyonda proje uygulanmalıdır. Bölgenin kamusal alanlara ve yaya kullanımına açık geçiş bölgelerine ihtiyacı vardır. Arazi ye bu değerlere uygun uygulama önerileri aşağıdaki verilmiştir.

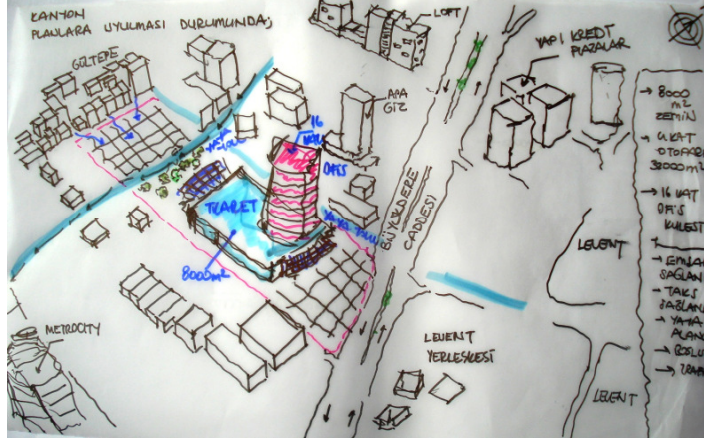
Öneri: Taban alanı 8000 m² olan bir ticaret fonksiyonlu bir yapı ve bu yapıya bağlanan 15 katlı, Büyükdere caddesine yönlenmiş bir ofis bloğu önerilmiştir. Gültepe bölgesine açılan bölümde gerektiğinde kültürel etkinliklerinde yapılabileceği, sosyal bir toplanma mekânı, meydan önerisi getirilmiş, arazi çevresinde yaya yolları oluşturulmuştur.



Şekil 3.32 Kanyon öneri model güneydoğu görünüşü



Şekil 3.33 Kanyon öneri model kuzeydoğu görünüşü



Şekil 3.34 Kanyon öneri model eskizi

İş kuleleri projesi, Büyükdere caddesi üzerinde, Beşiktaş semtinde yer alan, 3 ofis kulesinden oluşan, Türkiye İş Bankasına ait bir projedir. 1998 yılında hizmete açılan iş kuleleri kompleksinden 1 nolu kule, Levent Tower'dan sonra günümüzde Türkiye'nin ikinci en yüksek binasıdır.

Çizelge 3.19 İş kuleleri proje bilgileri

KONUM	Beşiktaş
MİMARİ PROJE	Doğan Tekeli
İNŞAAT BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ TARİHİ	1996-2000
YÜKLENİCİ İNŞAAT FİRMASI	Tepe İnş. San. A.Ş.
TOPLAM ARSA ALANI	18 171 M2
TOPLAM İNŞAAT ALANI	224 357 M2

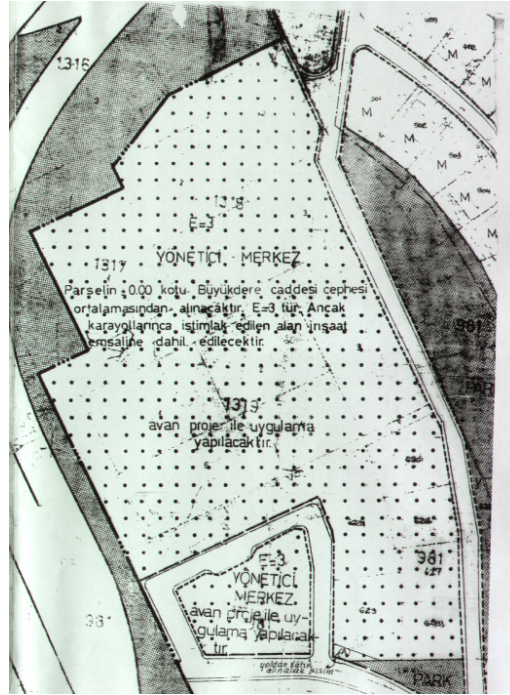


Şekil 3.35 İş kuleleri, [8]

Proje mimarı, Metrocity, Sabiha Gökçen Havalanı projesi gibi birçok projeye imza atmış, Doğan Tekeli'dir.

İş kuleleri Büyükdere caddesinin doğusunda, TEM ile kesiştiği kavşakta yer almaktadır. Kompleks 18 171 m² 'lik arazi üzerinde toplam 224 257 m² inşaat alanına sahiptir.

Parsel, 10.12.1993 tarihli Boğaziçi Uygulama İmar Planında KAKS: 3, TAKS: 0,6, yapılaşma şartı ile Yönetici Merkez alanında kalmaktadır.



Şekil 3.36 10.12.1993 Tarihli Boğaziçi uygulama imar planında arazinin durumu

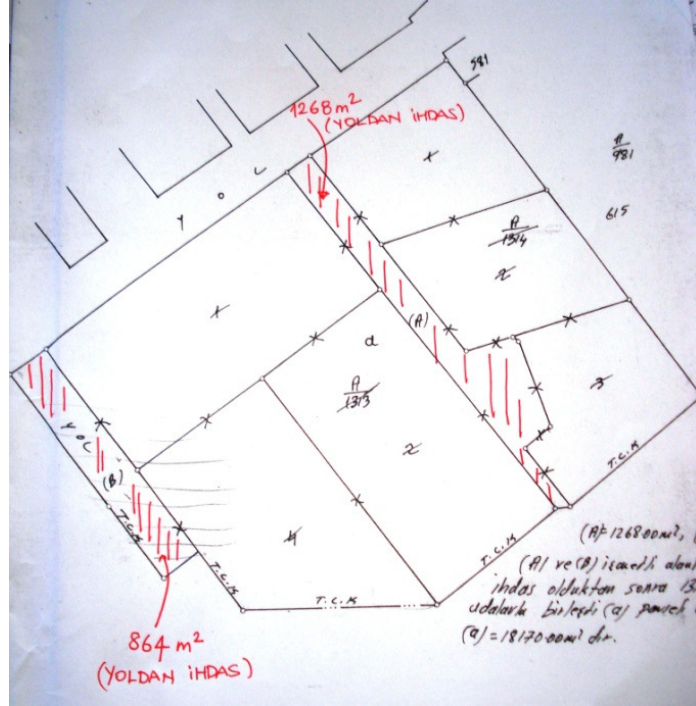
Projenin uygulandığı arazide de kent planlarının uygulanması sürecinde kullanılan yöntemlerden olan Tevhid ve Yoldan İhdas (Birleştirme) yöntemleri uygulanmıştır.

Aşağıda yer alan şekilde de görüldüğü gibi proje arazisi, 1314 ve 1313 no'lu 2 ayrı ada ve bu adalara ait olan 1,2,3 ve 4 no'lu parsellerin birleşmesi ile oluşmuştur. Bu parsellere ek olarak

1268 m2 A parseli ve 864 m2 B parseli Yoldan İhdas (Birleştirme) uygulanarak araziye ilave edilmiştir. Projenin uygulandığı arazi bu yöntemlerin sonucunda toplam 18170,00 m2 'ye ulaşmıştır.

Çizelge 3.20 İş bankası arazisinin parsellerin tevhid ve yoldan ihdas işlemini gösteren tescil bildirimi (Beşiktaş Belediyesi Arşivi)

İŞ KULELERİ ARAZİ ÜZERİNDE YAPILAN UYGULAMALAR								
PAFTA NO	ADA NO	PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ			CİNSİ	SAHİBİ	DÜŞÜNCELER VE İŞLEMİN ŞEKLİ
			H	m2	dm2			
		A		1268	60	YOLDAN İHDAS	BEŞİKTAŞ BELEDİYESİ	
		B		0864	00	YOLDAN İHDAS	BEŞİKTAŞ BELEDİYESİ	YOLDAN İHDAS OLDUKTAN SONRA
81	1314	1		2130	00	ARSA	HACI ÖMER SABANCI HOLDİNG	1314 VE 1313 ADALARLA BİRLEŞTİ (a)
81	1314	2		1970	00	ARSA	HACI ÖMER SABANCI HOLDİNG	PARSEL OLDU.
81	1314	3		1890	00	ARSA	HACI ÖMER SABANCI HOLDİNG	
81	1313	1		3800	00	ARSA	HACI ÖMER SABANCI HOLDİNG	
81	1313	2		3440	00	ARSA	HACI ÖMER SABANCI HOLDİNG	
81	1313	4		2808	00	ARSA	HACI ÖMER SABANCI HOLDİNG	
81	981	a	1	8170	00	ARSA	BEŞİKTAŞ BELEDİYESİ VE HACI ÖMER SABANCI HOLDİNG	



Şekil 3.37 İş bankası arazisinin parsellerin tevhid ve yoldan ihdas işlemini gösteren tescil bildirimi (Beşiktaş Belediyesi Arşivi)

TAKS min : 0,25, TAKS max : 0,60

TAKS: $9\,925 \text{ m}^2$ (İnşaat Taban Alanı) / $18\,171 \text{ m}^2$ (Arazi Taban Alanı) = 0,55

0,55 < 0,60

KAKS (EMSAL) : 3

KAKS: 54 266, 81 m² (İnşaat Toplam Alanı) / 18 171 m² (Arazi Taban Alanı) = 2,9

2,9 < 3

Çizelge 3.21 İş Kuleleri Projesi taks ve kaks değerlerine uyum

TAKS ve KAKS DEĞERLERİNE UYULMUŞ MU?	EVET	HAYIR
TAKS	X	
KAKS	X	

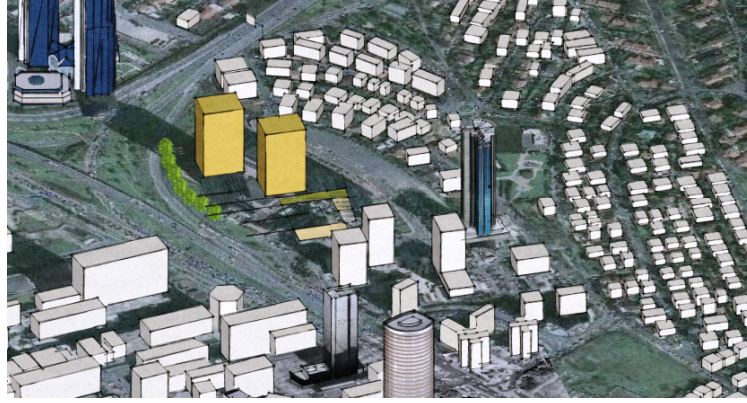
Çizelge 3.22 İş kuleleri projesi arazi kullanımının değerlendirilmesi

NO		EVET	HAYIR	DÜŞÜNCELER
1	Plan tadilatı yapılmış mı ?	X		Çok sayıda ayrı parsel birleştirilmiş
2	Taks Değerine Uyulmuş mu?	X		
3	Kaks Değerine Uyulmuş mu?	X		
4	Arazi de yeterli terk uygulanmış mı?		X	
5	Planlara aykırı bir durum var mı?	X		

İş kuleleri projesi için de çevresi ile uyumundan söz edilemez. Projeyi hayata geçirebilmek için birçok küçük parsel birleştirilmiş, levent bölgesine uygun olmayan bir yapıda arsa oluşturulmuştur.



Şekil 3.38 İş kuleleri mevcut durum



Şekil 3.39 İş kuleleri öneri eskiz

Garanti bankası Genel Müdürlük Binası, Büyükdere caddesi üzerinde, 7004 m²'lik bir alanda A sınıfı ofislerden oluşan bir projedir. Yer üstünde 22, yer altında ise 7 kat ile toplam 62 515,44 m² inşaat alanına sahip olan bina, yalnızca Garanti Bankası tarafından kullanılmaktadır.

Çizelge 3.23 Garanti Bankası proje bilgileri

KONUM	Beşiktaş
MİMARİ PROJE	Randolf Gerner
İNŞAAT BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ TARİHİ	1997-2002
YÜKLENİCİ İNŞAAT FİRMASI	Doğuş Yapı San. A.Ş.
TOPLAM ARSA ALANI	7 004 M2
TOPLAM İNŞAAT ALANI	62 515,44 M2



Şekil 3.40 Garanti Bankası genel müdürlük binası

Projenin en önemli özelliklerinden biri trafik giriş-çıkış bağlantısı Büyükdere Caddesinden yapılmamasıdır. Bölgedeki projelerden bir diğer farkı ise yönlendiği cephe Büyükdere Caddesi değil, Boğaz yönüdür.

Mimari Projesi Randolph Gerner tarafından çizilen binanın 560 araçlık otoparkı bulunmaktadır. Engellilerin de düşünüldüğü binada merdivenlerde tekerlekli sandalyeler için rampalar yer almaktadır

Projenin imar durumunu incelendiğinde, parselin, Beşiktaş ilçesinde, 1/ 5000 ölçekli 18.06.1993 tarihli Boğaziçi Nazım Planı ve 1/1000 ölçekli 10.12.1993 tasdik tarihli Boğaziçi İmar planında, yönetici merkez sahasında, Emsal: 3 ile ayırık nizam uygulama yapılacak sahada kaldığı görülmüştür.

Arazi de yeşil alan, park ve yola terkler uygulanmıştır. Aşağıda görülen imar planında görüldüğü gibi 80 nolu parsel den B1, B2, A1, A2 ve A3 ile numaralandırılmış araziler de terkler yapılmıştır.

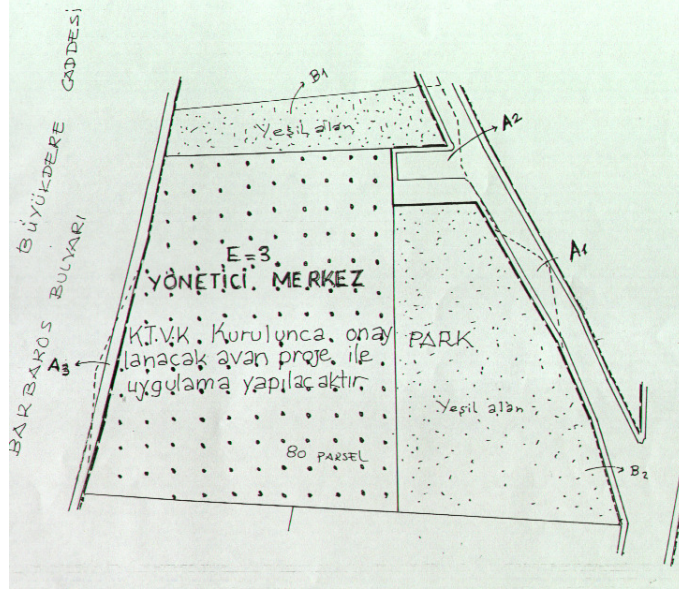
80 Parsel Tapu Alanı : 12 734,00 m²

B1-Yeşil Alan : 990,59 m²

B2-Park Alanı : 3847 , 38 m²

A1,A2 ve A3 Yola Terk Alanı : 891,17 m²

80 Parsel Kalan Alan : 7004,86 m²



Şekil 3.41 10.12.1993 tarihli Boğaziçi uygulama imar planında garanti bankası arazisinin imar durumu Hava Kuvvetleri Komutanlığı deniz seviyesine göre H:244,95 mt kotunun üzerinde yapı yüksekliğinin uygulanmasına izin vermemektedir. Garanti Binası bu sınırın altındadır.

TAKS : 0,6

TAKS: 3853 m² (İnşaat Taban Alanı) / 7004 m² (Arazi Taban Alanı) =

0,55 < 0,6

KAKS (EMSAL) : 3

KAKS: 21 002,74 m² (İnşaat Toplam Alanı) / 7004 m² (Arazi Taban Alanı) = 2,99

2,99 < 3

Çizelge 3.24 Garanti Bankası Projesi taks ve kaks değerlerine uyum

TAKS ve KAKS DEĞERLERİNE UYULMUŞ MU?	EVET	HAYIR
TAKS	X	
KAKS	X	

Garanti Bankası Projesi Toplam Emsale Dâhil Alan: 21002, 74 m² < 21012,00 m² (Beşiktaş Belediyesi)

Projeye 13.04. 2000 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanlığının onayı ile Emsal ve yükseklik sınırını geçmeyecek şekilde 1 kat ilave edilmesine izin verilmiş, avan proje tadilat olmuştur (Beşiktaş Belediyesi Tadilat Raporu, 2001).

Çizelge 3.25 Garanti bankası projesi arazi kullanımının değerlendirilmesi

NO		EVET	HAYIR	DÜŞÜNCELER
1	Plan tadilatı yapılmış mı ?		X	
2	Taks Değerine Uyulmuş mu?	X		
3	Kaks Değerine Uyulmuş mu?	X		
4	Arazi de yeterli terk uygulanmış mı?	X		Yeteri derecede yeşil alan, park alanı ve yola terk uygulanmıştır
5	Planlara aykırı bir durum var mı?		X	

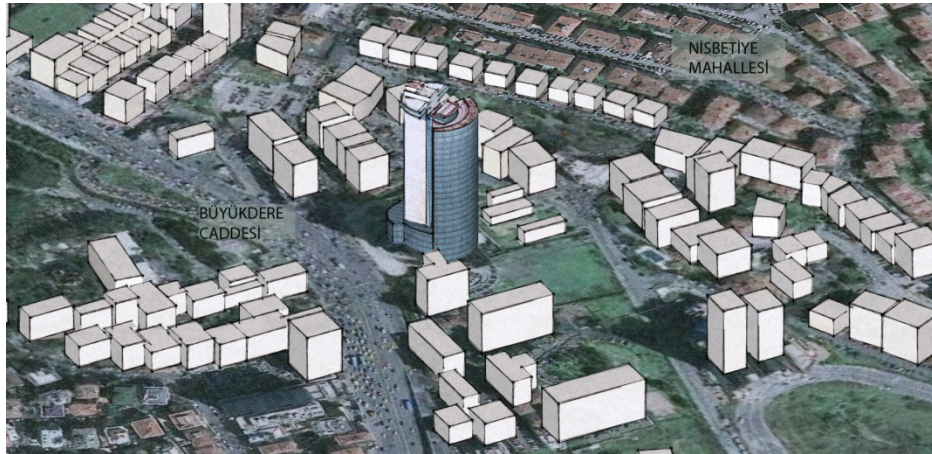
Garanti Bankası projesi bölgede uygulanan birçok proje ile kıyaslandığında araziyi daha iyi kullanmış, planlara uyumuş başarılı bir proje olarak varsayılabilir. İmar planına uyulmuştur, yapının rahatsız edici tek özelliği yüksekliği ile Boğaz silüetini etkilemesidir.



Şekil 3.42 Garanti bankası önünde yer alan açık alandan bir görünüm

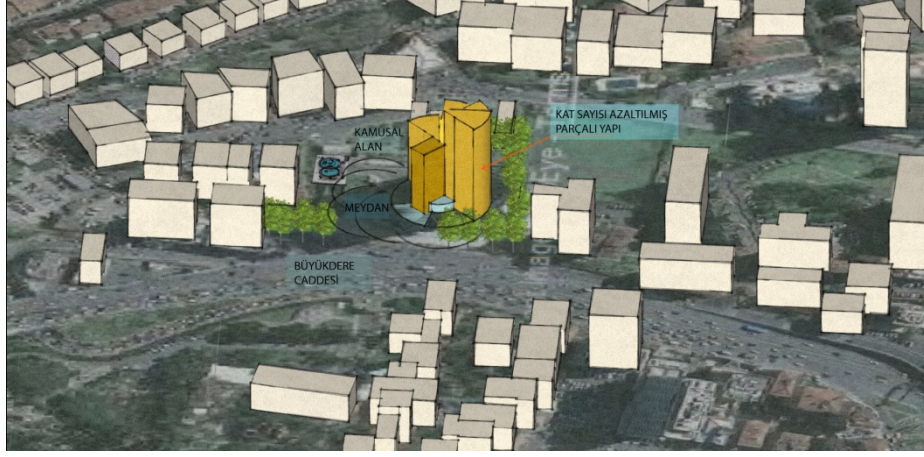


Şekil 3.43 İstanbul boğazından Levent gökdelenlerinin görünümü

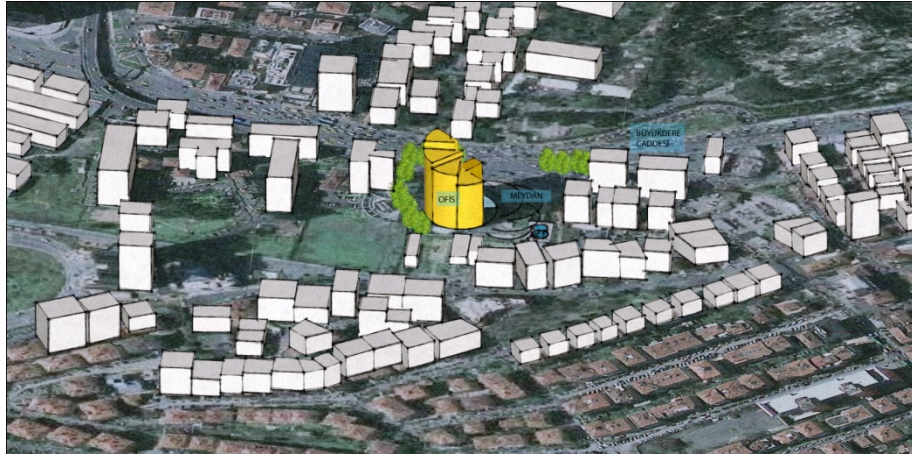


Şekil 3.44 Garanti bankası mevcut durum

Öneri olarak kat sayısı azaltılmış, yakın çevresine daha uyumlu, daha parçalı bir kütle önerilmiştir. Kütlenin kuzey yönünde, Levent bölgesine bakan bölümüne meydan önerisi getirilmiş, kamusal alan kullanımına yönelik açık alanlar düşünülmüştür. Bu bir ön çalışmadır. Öneriler geliştirilebilir.



Şekil 3.45 Garanti bankası öneri model batı görünüşü



Şekil 3.46 Garanti bankası öneri model doğu görünüşü

Şişli Trump Towers projesi, 39 ve 37 katlı 2 adet ofis ve residence kulesi, 40 000 m²'lik alışveriş merkezi ve 2800 araçlık otopark bölümlerinden oluşan karma fonksiyonlu bir projedir.

Yapı, Brigitte Weber Mimarlık Ofisi tarafından tasarlanmıştır. Avusturyalı mimar, Brigitte Weber tarafından kurulan mimarlık ofisinin referansları arasında Kanyon Konutları iç mimari projesi, Türkiye İş Bankası Tuzla 4 İşlem Merkezi gibi projeler yer almaktadır.

Trump Towers, Büyükdere caddesi üzerinde yer almamasına rağmen, caddesin yakın çevresinde olduğu ve imar durum sürecinde dikkat çekici noktaların bulunması nedeni ile çalışma kapsamına dâhil edilmiştir.

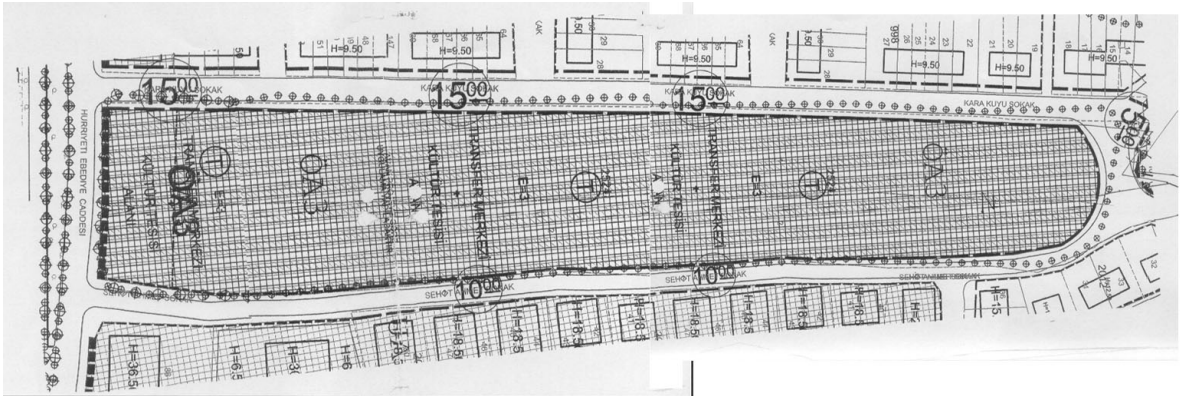
Çizelge 3.26 Trump towers proje bilgileri

Konum	Şişli
Mimari Proje	Brigitte Weber Mimarlık
İnşaatın Başlangıç ve Bitiş Tarihleri	2008–2011
Yüklenici İnşaat Firması	D Yapı İnş ve San. A.Ş.
Toplam Arsa Alanı	23 389 M2
Toplam İnşaat Alanı	260 000, 00 M2



Şekil 3.47 Şişli-Trump Towers

Projenin imar durumunu incelendiğinde, parselin, Şişli ilçesinde, 1/ 1000 ölçekli 23.09.2005 tarihli Şişli merkez ve çevresi uygulama imar tadilat planında, Emsal: 3 ile ayrık nizam uygulama yapılacak sahada kaldığı görülmüştür. Bu planda arazinin bulunduğu 2524 ada, 3 nolu parsel “Transfer Merkezi Alanı” olarak görülmektedir.



Şekil 3.48 23.09.2005 tarihli Şişli merkez ve çevresi uygulama imar planında arazinin durumu

Ancak yapılan incelemede arazinin, 29.12.2003 tarihli 1/5000 ölçekli Şişli Merkez ve Çevresi Revizyon Nazım İmar Planında, kısmen transfer merkezi, kısmen kapalı ve açık semt spor alanlarında, kısmen de orta öğretim tesisleri alanında kaldığı görülmüştür. 16.04.2005 tarihinde bu plana plan tadili yapılmış ve parselin tamamı transfer merkezi alanına alınmıştır.

Emsal değeri de 0,5 iken 3 'e çıkarılmıştır. 1/ 5000 ölçekli plana uygun, 1/1000 ölçekli imar planları da 23.09.2005 tarihinde Şişli Belediyesi tarafından onaylanmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisinin onayı ile 16.04.2005 tarihinde uygulanan bu plan değişikliği sayesinde okul ve spor tesisleri alanları hızla bir plan tadilatı kararı ile transfer merkezine dönüştürülmüş ve 260 000 m2'lik bir inşaat alanının uygulanmasına Şişli belediyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin kararları başta olmak üzere izin verilmiştir.

Arazinin bulunduğu parsellerin ve terk işlemleri incelendiğinde aşağıda belirtilen durumla karşılaşılmıştır.

Proje, 2524 ada'da yer alan 1ve 2 no'lu ayrı parsellerin tevhid (birleşme) ile oluşan 23 389 M2'lik arazide bulunmaktadır.

1 nolu parsel (11 502,63 m2) ile 2 nolu parsel (10 867,50 m2) birleştirilmiştir. Bu birleştirilen parsellerde 3325 m2 yola terk işlemi uygulanmıştır. Bunların dışında 71,13 m2 Yoldan İhdas işlemi uygulanmıştır. Sonuç olarak 20 115 m2'lik c parseli elde edilmiş böylece Trump Towers arazisi meydana gelmiştir.

Çizelge 3.27 Trump towers arazisinin parsellerin tevhid, yola terk ve yoldan ihdas işlemini gösteren tescil bildirimi (Şişli Belediyesi arşivi)

TRUMP TOWER ARAZİ ÜZERİNDE YAPILAN UYGULAMALAR								
PAFTA NO	ADA NO	PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ			CİNSİ	SAHİBİ	DÜŞÜNCELER VE İŞLEMİN ŞEKLİ
			H	m2	dm2			
298	2524	1	1	2502	63	ARSA	ÇAĞTEPE İNŞAAT TİC.A.Ş.	1 ve 2 PARSELLERİ BİRLEŞTİ A PARSELİ OLDU.
298	2524	2	1	0867	50	ARSA	ÇAĞTEPE İNŞAAT TİC.A.Ş.	
298	2524	a	2	3370	13	ARSA	ÇAĞTEPE İNŞAAT TİC.A.Ş.	
		A		3295	15	YOLA GİDEN	YOLA TERK	A PARSELDE A ve B YOLA TERK İŞLEMİ YAPILDI.
		B		30	41	YOLA GİDEN	YOLA TERK	
298	2524	a	2	0044	57	ARSA	ÇAĞTEPE İNŞAAT TİC.A.Ş.	A PARSELİ ile B PARSELİ YOLDAN İHDAS BİRLEŞEREK C PARSELİ OLDU.
		b		71	13	YOLDAN İHDAS	ŞİŞLİ BELEDİYESİ	
298	2524	c	2	0115	70	ARSA	ŞİŞLİ BELEDİYESİ- ÇAĞTEPE İNŞAAT TİC.A.Ş.	

Tablo incelendiğinde 23 440 m2 lik toplam arazide 3254 m2 terk işlemi uygulandığı görülmüştür. Projenin arazisi yapılan arazi uygulamaları sonrasında 20 115, 70 m2 'ye düşmüştür.

Bu projenin dikkat çekici bir diğer yanı ise Büyükşehir belediyesi lehine karşılıksız bağış yapılmasıdır.

24.05.2006 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Ortadoğu Otomotiv Ticaret Anonim Şirketi arasında yapılan protokol ile Büyükşehir belediyesine karşılıksız park ve peron alanları yapılmasına karar verilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin kullanımına sunulacak olan park ve peron alanı 812 araç kapasiteli toplam 34 527 m²'dir.

TAKS KAKS değerleri incelendiğinde ise aşağıda belirtilen koşullarla karşılaşılmıştır.

TAKS min : 0,25, TAKS max : 0,35

TAKS: 16 515 m² (İnşaat Taban Alanı) / 20 115,70 m² (Arazi Taban Alanı) = 0,82

0,82 > 0,35

KAKS (EMSAL) : 3

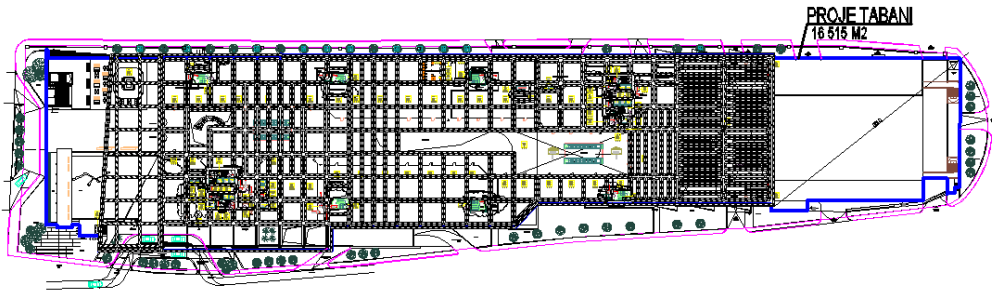
KAKS : 193 596,29 m² (İnşaat Toplam Alanı) / 20 115,70 m² (Arazi Taban Alanı) = 18,3

18,3 > 3

Çizelge 3.28 Trump tower projesi taks ve kaks değerlerine uyum

TAKS ve KAKS DEĞERLERİNE UYULMUŞ MU?	EVET	HAYIR
TAKS		X
KAKS		X

Mimari proje üzerinden zemin kat planı taban alanı hesaplandığında projenin taban alanı yaklaşık 16 515 m² olduğu görülmüştür.



Şekil 3.49 Trump Towers 0,00 kotu zemin kat planı

Emsal değerinin ise imar planına göre 3'n üzerine çıkmaması gerekmektedir.

Projenin mimari çizimlerinde 1 nolu Konut Kulesinin toplam m2 si 29 705, 35 m2 *

2 nolu Office Kulesinin toplam m2 si 140 416, 94 m2 (hata var)

Podyum bölümü toplam m2'si 6956 m2

Zemin kat toplam m2'si 16515 m2dir.

Mimari çizimde görülen zemin kat ve üstü toplam m2 193 596,29 m2'dir.

Toplam İnşaat Alanı / Arazi Alanı: KAKS (Emsal)

İmar planında Emsal = 3 olması gerekirken, bu değerin projeler de çok üzerine çıkıldığı açıkça görülmektedir.

Çizelge 3.29 Trump towers arazi kullanımının değerlendirilmesi

NO		EVET	HAYIR	DüşüNCELER
1	Plan tadilatı yapılmış mı ?	X		Eğitim fonksiyonu, plan tadilatı ile transfer merkezi alanına dönüştürülmüş EMSAL 0,5 ten 3'e çıkarılmış
2	Taks Değerine Uyulmuş mu?		X	
3	Kaks Değerine Uyulmuş mu?		X	
4	Arazi de yeterli terk uygulanmış mı?		X	23 440 m2 lik toplam arazide 3254 m2 terk işlemi uygulanmış

* Brigitte Weber Mimarlık Ofisi tarafından hazırlanan mimari çizimleri üzerinden hesaplanmıştır.

5	Planlara aykırı bir durum var mı?	X		
---	-----------------------------------	---	--	--

Proje ile ilgili diğer bir durum ise İstanbul Valiliği, İl Çevre ve Orman Müdürlüğü tarafından 03.07.2007 tarihinde Şişli Kaymakamlığına Trump Towers projesi için “Çevresel Etki ve Değerlendirme Raporu (ÇED)” gerekli değildir kararını bildiren raporun hazırlanmış olmasıdır.

Raporda proje tanıtım dosyasının incelenip, değerlendirildiği ve ÇED raporunu gerekli olmadığı kararına varıldığı bildirilmiştir. Proje için ÇED raporuna gerek duyulmaması şaşırtıcı bir karardır. Çed raporuna gerek duyulmayarak, İstanbul valiliği, il ve ilçe belediyeleri tarafından, ilgili sivil toplum kuruluşlarının kamuoyuna yapacakları bilimsel verilere dayalı açıklamalar engellenmiştir.

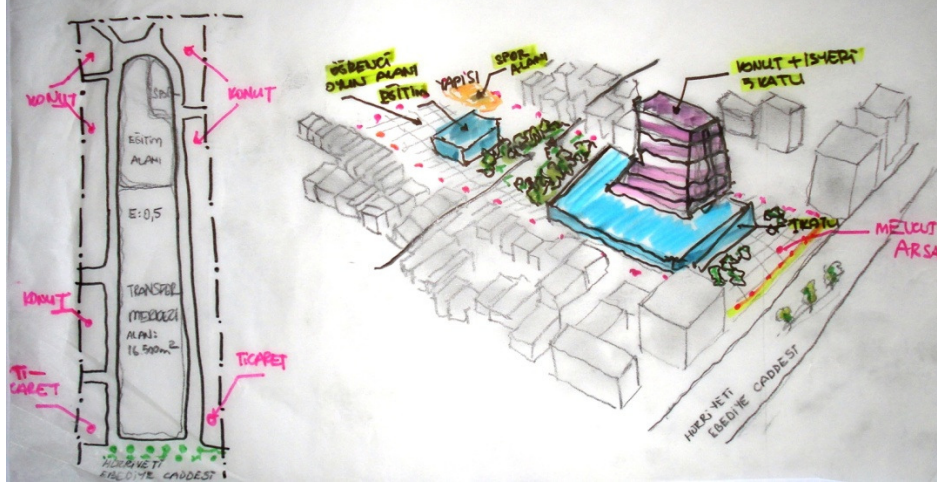
Trump Tower projesi, 39 katlı ve 37 katlı iki kulesi ile yakın çevresi ile uyumlu değildir. Projenin kuzeyinde yer alan Kuştepe ve Mecidiyeköy mahalleleri ile hiçbir ilişkisi yoktur.



Şekil 3.50 Trump towers mevcut durum

Arazi de planlara uygun bir uygulama yapılması durumunda maksimum inşaat m² si 60 345 m², maksimum inşaat taban alanı 7040 m² olmalı, ticaret ve ofis kullanımlı bir fonksiyonda proje uygulanmalıdır. Yakın çevrenin kamusal alanlara ve yaya kullanımına açık geçiş bölgelerine ihtiyacı vardır. Geçiş bölgelerinin yanı sıra eğitim yapısı, spor ve yeşil alana gereksinim vardır. Arazi ye bu değerlere uygun uygulama öneri aşağıdaki verilmiştir.

Öneri: Taban alanı 8000 m² olan bir ticaret fonksiyonlu bir yapı ve bu yapıya bağlanan 15 katlı, Büyükdere caddesine yönlenmiş bir ofis bloğu önerilmiştir. Gültepe bölgesine açılan bölümde gerektiğinde kültürel etkinliklerinde yapılabileceği, sosyal bir toplanma mekânı, meydan önerisi getirilmiş, arazi çevresinde yaya yolları oluşturulmuştur.



Şekil 3.51 Trump towers öneri model eskizi

Maslak Vadi Konutları Sitesi (Mashattan) 33 katlı 10 kuleden ve 160 000 m²'lik kapalı sosyal tesisler ve 3400 araçlık 133 400 m² kapalı otopark alanlarından oluşan Maslak bölgesinde uygulanmış, konut projesi kompleksidir. Projenin arsası, konum itibari ile İstanbul-Maslak bölgesindeki ticaret, sanayi ve eğitim alanları ile iç içe olan bir bölgede yer almaktadır. Aynı zamanda arsanın bulunduğu yer 1990'lı yıllardan sonra İstanbul'un çok katlı ticaret merkezlerinin yer aldığı Maslak bölgesidir. Dolayısıyla arsa, İstanbul'un önemli eğitim, ticaret ve iş merkezleriyle bulunduğu bölgede konut açığı son derece yüksektir (YTÜ-çevre mühendisliği Mashattan Çed Raporu).

Projenin mimari projesi, MM proje mimarlık bürosunun sahibi, İbrahim Öztürk' tür. MM proje mimarlık ofisinin bu bölgede yapılmış bir diğer çok katlı yapısı Maslak Park Plaza'dır.

Çizelge 3.30 Maslak vadi konutları proje bilgileri

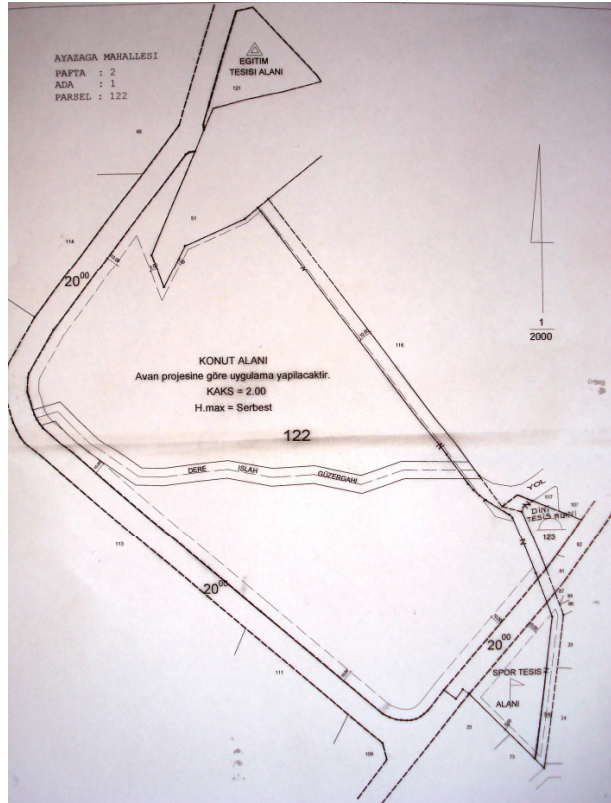
KONUM	Maslak
MİMARİ PROJE	İbrahim Öztürk
İNŞAAT BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ TARİHİ	2005-2008
YÜKLENİCİ İNŞAAT FİRMASI	Taş Yapı İnş.
TOPLAM ARSA ALANI	118 279,51 M ²
TOPLAM İNŞAAT ALANI	433 821 M ²



Şekil 3.52 Mashattan

Projenin imar durumunu incelendiğinde, parselin, Maslak ilçesinde, 1/ 1000 ölçekli 05.07.2004 tarihli Şişli Ayazağa Uygulama İmar Plan Tadilatına, Emsal: 2, TAKS max: 0,30, H=serbest ile ayırık nizam uygulama yapılacak sahada kaldığı görülmüştür. Bu planda arazinin bulunduğu 1 ada, 135 nolu parsel “Konut Alanı” olarak görülmektedir.

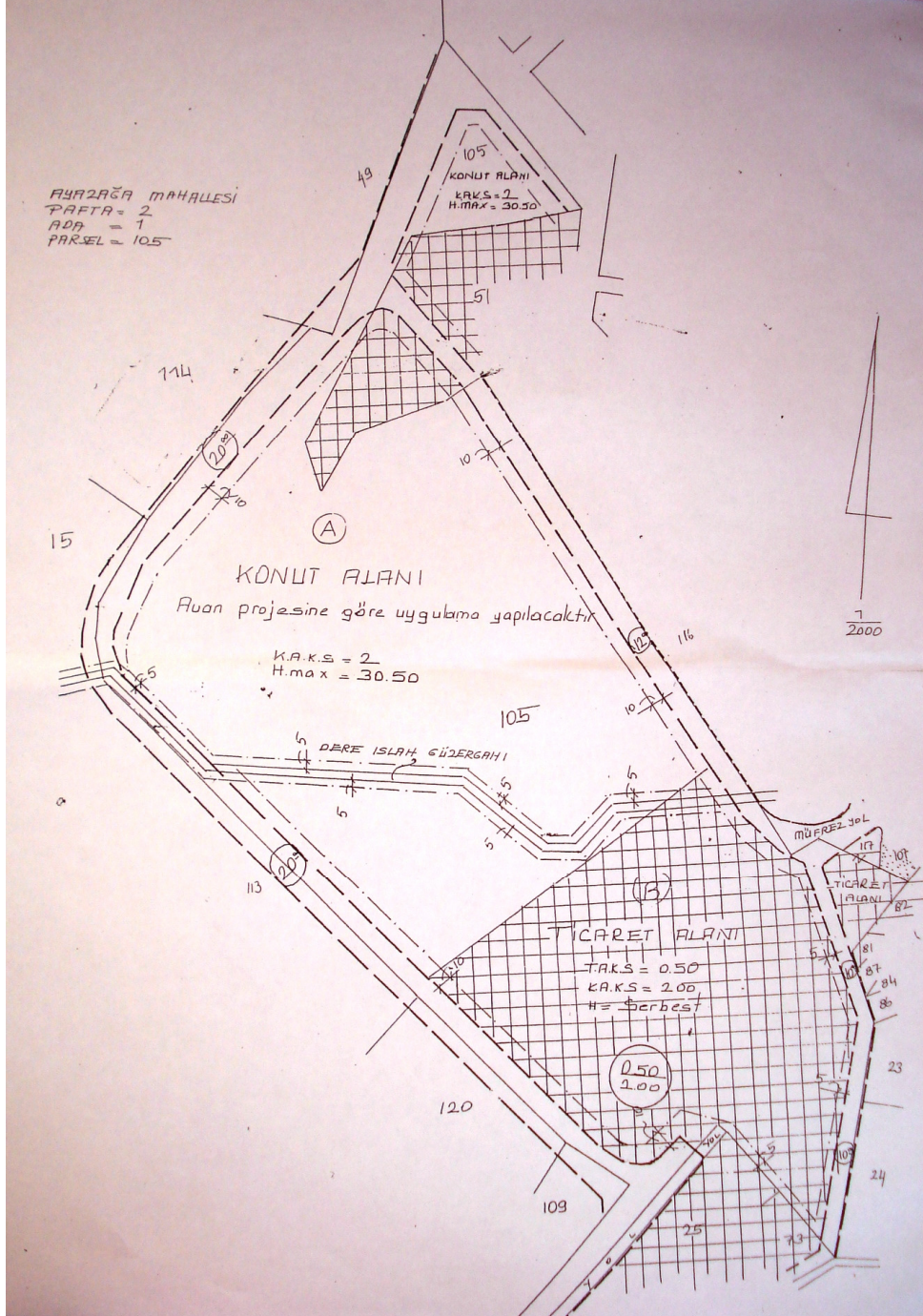
Arazinin imar durumu incelendiğinde Dere ıslah Güzergâhı plana işlenmiş olup, planda gösterildiği şekilde her iki tarafında koruma bandı bırakılarak yeşil alan olarak planlanacaktır ve bu alan inşaat emsaline dâhil edilecektir ifadesi plan notlarında yer almaktadır.



Şekil 3.53 05.07.2004 Tarihli Şişli Ayazağa uygulama imar planında Mashattan arazisinin imar durumu

Planlama süreci incelendiğinde arazinin imar durumunda değişiklikler yapıldığı plan tadili uygulandığı görülmüştür. Bu plan tadili uygulanmadan önce 1 ada, eski 105, yeni 121-122-123 nolu parsellerin bir bölümü ticaret alanında kalmakta iken, yapılan plan tadili ile tamamen projeye uyum sağlamak amacı ile tamamı konut alanına ayrıldığı görülmüştür.

Projenin uygulandığı arazinin parselleri üzerinde yapılan arazi kullanım yöntemleri incelendiğinde aşağıda belirtilen durumlarla karşılaşılmıştır.



Şekil 3.54 Plan tadili yapılmadan önce Mashattan arazisinin imar durumu

Şişli Belediyesi arşivlerinden 3 farklı tarihte işlenmiş, tescil bildirimleri ile karşılaşılmıştır. 05.05.2005 tarihinde onaylanmış son tescil bildirimini incelediğimizde durum aşağıdaki gibidir.

A no'lu Parsel Alanı : 4 991,73 m2 Yoldan İhdas

B no'lu Parsel Alanı : 1 580,51 m2 Yoldan İhdas

122 no'lu Parsel Alanı : 112 439,02 m2

123 no'lu Parsel Alanı : 1 620,77 m2

A, B, 122 ve 123 no'lu parseller birleşerek (tevhid), C parseline dönüşmüştür.

C no'lu Parsel Alanı: 122 632,03 m2

C nolu parselden 2 352,52 m2 yola terk uygulanmıştır. Geri kalan parsel ise E,F ve G olmak üzere 3 ayrı parsel ayrılmıştır.

E no'lu Parsel Alanı : 109 854 , 56 m2

F no'lu Parsel Alanı : 6 601,85 m2

G no'lu Parsel Alanı : 1 823,10 m2

Çizelge 3.31 Mashattan arazisinin parsellerin tevhid, yola terk ve yoldan ihdas işlemini gösteren tescil bildirimi (kaynak: Şişli Belediyesi arşivi)

MASLAK VADİ KONUTLARI SİTESİ(MASHATTAN) ARAZİ ÜZERİNDE YAPILAN UYGULAMALAR								
PAFTA NO	ADA NO	PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ			CİNSİ	SAHİBİ	DÜŞÜNCELER VE İŞLEMİN ŞEKLİ
			H	m2	dm2			
2	1	A		4991	73	ARSA	YOLDAN İHDAS	
2	1	B		1580	51	ARSA	YOLDAN İHDAS	BİRLEŞEREK A OLDU
2	1	122	11	2439	02	ARAZİ	S.S OTOMOTİV YET.PAR.İTHALAT	
2	1	123		1620	22	ARAZİ	VE TOP.KONUT YAP KOOP.	
2	1	C	12	6632	03	ARAZİ	S.S OTOMOTİV YET.PAR.İTHALAT	YOLA TERK YAPILDI YOLA TERKTEN SONRA E VE F VE H AYRILDI
2	1	D		2352	52	YOL	YOLA TERK	
2	1	E	10	9854	56	ARAZİ	S.S OTOMOTİV YET.PAR.İTHALAT VE TOP.KONUT YAP KOOP.	
2	1	F		6601	85	ARAZİ	S.S OTOMOTİV YET.PAR.İTHALAT VE TOP.KONUT YAP KOOP.	
2	1	G		1823	10	ARAZİ	S.S OTOMOTİV YET.PAR.İTHALAT VE TOP.KONUT YAP KOOP.	

TAKS min : 0,25, TAKS max : 0,30

TAKS: 16 360 m2 (İnşaat Taban Alanı) / 118 279 m2 (Arazi Taban Alanı) = 0,14

0,14 < 0,35

Proje, 10 residence kulesi ve sosyal tesis alanlarından oluşmaktadır. Araziye konumlanan 10 kulenin her birinin taban alanı 995 m²'dir.

Kuleler: 995 m² x 10 kule = 9950 m² (kulelerin toplam taban alanı)

Sosyal tesis: 6410 m²

Proje taban alanı toplamı: 9950 + 6410 = 16 360 m²

Taban Alanı / Arazi Alanı = TAKS

16 360 m² / 118 279 m² = 0,14 'dir. Dolayısı ile imar planı notlarında belirtilen TAKS değeri aşılmamıştır.

KAKS (EMSAL) : 2

KAKS : 291 730 m² (Emsal e dahil edilmesi gerekli toplam inşaat alanı) / 118 279 m² (Arazi Taban Alanı) =2,46

2,46 > 2

Çizelge 3.32 Mashattan projesi taks ve kaks değerlerine uyum

TAKS ve KAKS DEĞERLERİNE UYULMUŞ MU?	EVET	HAYIR
TAKS	X	
KAKS		X

Çizelge 3.33 Mashattan projesi emsal hesabı

MASHATTAN EMSAL HESABI			
RESIDENCE KULELERİ			
	ALAN	ADET	TOPLAM ALAN
GİRİŞ KATI-30 KAT ARASI KATLAR	845	30	25350 M2
30-33 ARASI KATLAR	1900	1	1900 M2
1 KULE İÇİN EMSALE DAHİL EDİLMESİ GEREKEN TOPLAM İNŞAAT ALANI			27250 M2
10 KULE TOPLAMI			272500 M2
10 KULE TOPLAMI EMSALE DAHİL EDİLMESİ GEREKLİ İNŞAAT ALANI			272500 M2
SOSYAL TESİS ALANI			
	ALAN	ADET	TOPLAM
	6410	3	19230 M2
TERAS ALANLAR TOPLAM İNŞAAT ALANI			19230 M2
EMSAL'E DAHİL EDİLMESİ GEREKLİ TOPLAM İNŞAAT ALANI (BODRUM KATLAR HARIÇ)			291730 M2



Şekil 3.55 Mashattan vaziyet planı

Çizelge 3.34 Mashattan arazi kullanımının değerlendirilmesi

NO		EVET	HAYIR	DÜŞÜNCELER
1	Plan tadilatı yapılmış mı?	X		- Arazinin bir bölümü ticaret alanında kalmakta iken yapılan plan tadilatı ile tamamı konut alanına dönüştürülmüştür. -Eski planda Hmax 30 mt iken, plan tadilatı ile h=serbest duruma getirilmiştir. -Müfrez sokağının yanındaki arsa, ticaret alanı iken dini tesis alanına dönüştürülmüştür.
2	Taks Değerine Uyulmuş mu?	X		
3	Kaks Değerine Uyulmuş mu?		X	
4	Arazi de yeterli terk uygulanmış mı?	X		
5	Planlara aykırı bir durum var mı?	X		

Mashattan projesi, plan tadilatı sonrası yapılan uygulamanın bölgenin konut açığı ihtiyacına cevap vermesi, arazide gerekli sosyal tesis ve açık spor alanları oluşturulması gibi unsurları oluşturması açısından arazinin kullanımının olumlu karşılanabildiğini söylemek mümkündür. Ancak oluşturulan bu sosyal alanlar, Mashattan konutların da yaşayan üst gelir grubuna yönelik olup, kente hizmet etmemekte, özelleşmiş bir kamusal alan niteliğindedir.



Şekil 3.56 Mashattan mevcut durum ve sosyal tesisleri

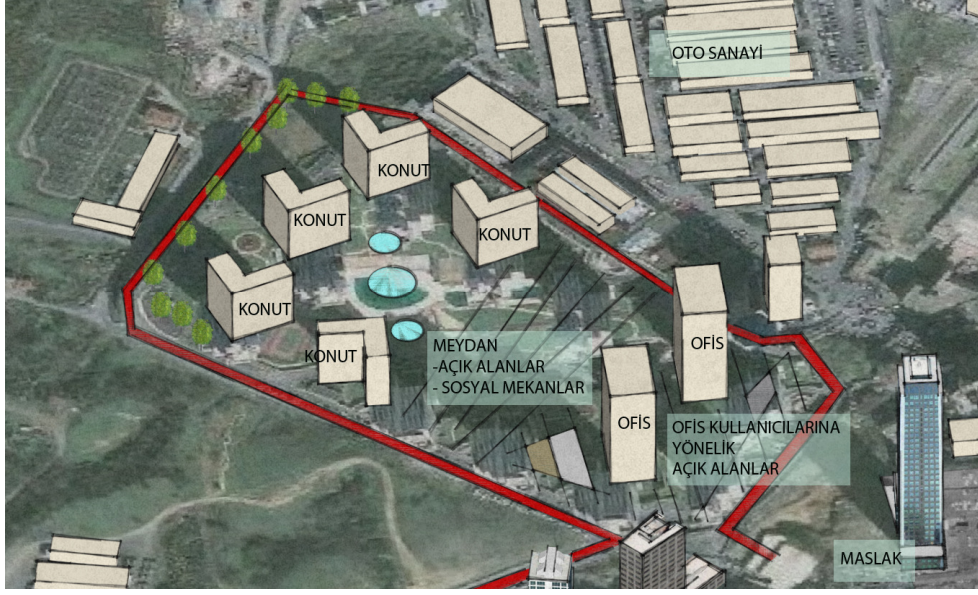
Bu projede, Metropollerde yer alan kamusal alanın durumuna örnek teşkil edebilecek bir durum söz konusudur.

Kentlerde üst gelir gruplarının gereksinimlerini karşılamaya yönelik tasarlanan “fully serviced condominium flats” olarak da tanımlanan “gated communities” (kapalı siteler) şeklindeki yerleşmeler, benzer tüketim ve yaşam biçimlerinin benzer sosyal gruplar ile paylaşılabildiği yaşam seçenekleri sunmaktadır. Kapalı duvarlı, sınırlanmış girişleri olan bu alanlar özellikle sosyal mesafelerin artışı ve sosyal ilişkilerin zayıflamasına neden olmaktadır. Yaşam kalitesinin sosyal ve fiziksel izolasyonla yükseltilmeye çalışıldığı bu alanlarda kamusal yaşamdan söz etmek mümkün değildir. Kentsel antitez oluşturan bu yerleşmeler, kamusal alanın özelliklerini, işlevini ve kalitesini azaltmakta ve kamusal alanların özelleşmesine neden olmaktadır (Gökgür,2008).

Maslak, sıkışık alanda çok sayıda yüksek katlı yapı bloklarını barındıran, altyapı yetersizliği, kamusal alan eksikliği, trafik gibi problemlerle yüz yüze olan İstanbul için oldukça problemli bir bölgedir. Mashattan projesi de burada uygulanan birçok projeden sadece biridir.

Arazi kullanım önerisi olarak arazinin plan tadilatı uygulanmadan önceki durumuna göre bir öneri çalışması yapılmıştır.

Planda konut alanı için maximum $h=30$ mt ifadesi yer almaktadır. Bölgeye 8 katlı konut blokları yerleştirilmiş, ticaret fonksiyonunda kalan alana ise 2 adet ofis yapısı önerilmiştir. Bölgenin ihtiyacı olan açık alanlar, sosyal mekanlar düşünülmüştür.



Şekil 3.57 Mashattan öneri model

3.6 İmar Planı ve Mimari Çözümler Bağlamında Doğru Uygulamaların Yapılması Durumunda Bölgenin Tahmini Durumu

Büyükdere caddesi yakın çevresi, çok sayıda gökdelenin yer aldığı, İstanbul'un globalleşen kentler sahasında iş sektörünün yoğun bulunduğu bir bölgedir. Ancak bu bölgenin gelişimini destekleyecek altyapı, kentsel tasarım çalışmaları, fonksiyonel ve estetik uygulamalar yeterli düzeyde değildir. Bu uygulamaların yetersizliğinin yanı sıra planların, tadilat yapılarak revize edilmeleri, emsal ve taks değerlerine uyulmaması bölgenin mevcut durumunu her geçen gün daha da değiştirmekte, kimliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Büyükdere caddesinin iki yakasında yer alan semtlerin (Levent ile Kâğıthane, Gültepe, Çeliktepe semtlerinin ilişkisi) arasında bir ilişkiden de söz etmek mümkün değildir.

Bölgenin mevcut durumunda proje bazında yapılan incelemelerde de görüldüğü üzere plan tadilatı uygulaması sıklıkla başvurulanan bir yöntemdir. Plan tadilatları bu derece sıklıkla uygulanmasa, TAKS ve KAKS değerlerine uyulsa, bölge için gerekli kamuya terkler bırakılsa bölgenin durumu, mevcut halinden çok daha kullanışlı, kent ile ilişkisi daha iyi kurulmuş, problemleri giderilmiş olacağı varsayılabilir.

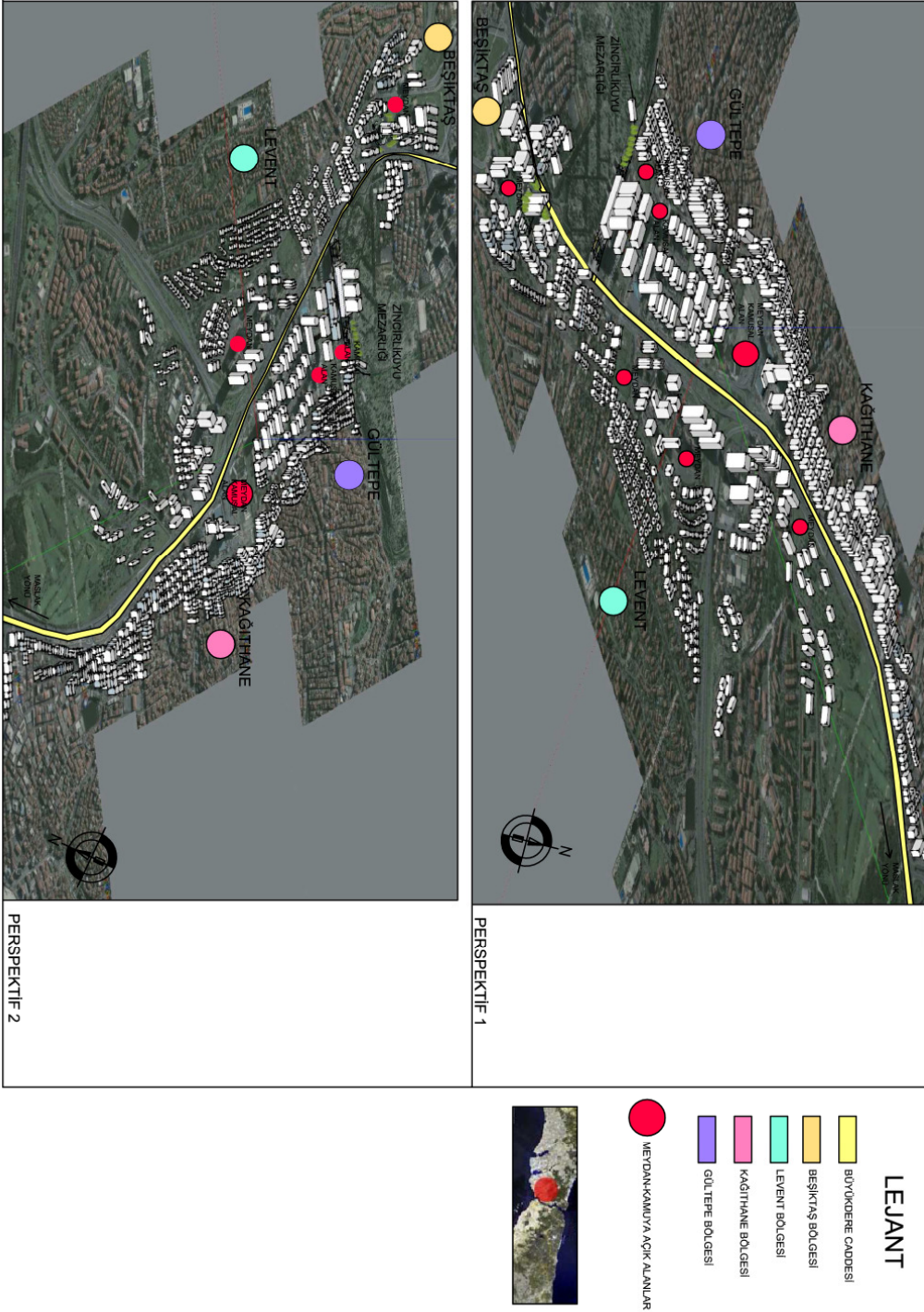
Bölgenin tahmini durumu ile ilgili yapılan çalışmada arazilerin imar durumuna uygun uygulanması, ihtiyaç duyulan boşlukların yaratılması, kamu yararına yönelik alanların oluşturulması göz önüne alınmıştır. Bu çalışmada amaç, planlara uyulması durumunda bölgenin tahmini durumuna ortaya koymaktır.

Kamusal alan olarak kullanılmak üzere, üzerinde Dubai International Projesi'nin gerçekleştirilmesi düşünülen İETT alanı hem kamu mülkiyetinde olması hem de geniş bir açık alan niteliği taşıması bakımından önemli bir potansiyel alan olmaktadır. Bölgenin en büyük eksikliklerinden biri olan açık kamusal alan ihtiyacını karşılaması bakımından bu alanda kamuya açık bir meydan düşünülmüştür. Buranın haricinde belirli noktalara açık alanlar önerilmiştir.

Emsal değerlerine bağlı olarak yapıların kat yükseklikleri azaltılmış, yapı kütleleri hacim olarak küçültülmüştür. Bu sayede ezici yapılar ortadan kalkmış, boğaz silüetine yapılan olumsuz etki bir ölçüde azaltılmıştır. Yaya yolları ve araç yolları için de daha uygun yeterli boşluklar oluşturulmuştur. Büyükdere caddesi 3 ilçenin sınırları içinde kalmaktadır. Bu ilçeler, Beşiktaş, Şişli ve Kağıthane Belediyeleridir. İlçe belediyelerinden elde edilen 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında Büyükdere Caddesi üzerinde yer alan arsaların emsal değerlerinin 2,5 ile 3 arasında değişkenlik gösterdiği tespit edilmiştir. Bu emsal değerleri günümüzde uygulanmamış olsa da çalışmada yapı kütleleri bu emsal değerlerine uygun olarak yerleştirilmiştir.

Aksın iki yakası arasında birbirinden kopuk bir yaşam söz konusudur. Büyükdere caddesi, bu iki yerleşimi ayırmaktan çok birleştirici özellikte olması gerekmektedir. Uygun yerlere yerleştirilen yaya geçitleri ile iki bölge arasında ilişki kurulabilmeli, toplumsal ve fiziksel kopukluk önlenmelidir.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
MİMARLIK FAKÜLTESİ, MİMARLIK BÖLÜMÜ, KONUT ÜRETİMİ ve YAPIM YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
BÜYÜKDERE CADDESİ ve YAKIN ÇEVRESİ PLANLARA UYUMASI DURUMUNDA TAHMİNİ GÖRÜNÜMÜ



Şekil 3.58 Büyükdere caddesi tahmini durum modeli (ek-5)

3.7 Bölüm Sonucu

Projeye ilk yönü veren imar koşullarının süreç içinde irdelenmesi ve sorgulanması, projelerin toplum yararına uygun yapılması açısından önemlidir. Büyükdere caddesi özelinde yapılan araştırma sonrasında bölgede yer alan arazilerde yasal olmayan uygulamaların yapıldığı tespit edilmiş, aşağıda belirtilen sonuçlara ulaşılmıştır.

1. İncelenen projelerin tamamında arazi üzerinde ayırma, birleştirme, yola terk gibi uygulamaların yapıldığı, proje arazilerinin, büyük metrajlı inşaat projeleri için gerekli arazi büyüklüklerine getirildiği görülmüştür. Bu yaklaşım yapıların yakın çevrelerinde yer alan mimari ile uyumsuz şekilde yapılandırılmalarına neden olmuştur. İş kulelerinin doğusunda yer alan Levent yerleşimi ile arasındaki mimari boyut ilişkisi bu yaklaşıma bir örnektir.
2. İmar planı tadilatları sıklıkla uygulanan bir yöntemdir. Büyükdere caddesi ve yakın çevresinde uygulanan projelerde imar planı değişiklikleri uygulanmaktadır. Trump Tower projesinde eğitim fonksiyonunun, ticaret fonksiyonuna dönüştürülmesi bu plan değişikliklerinden biridir. Plan tadilatlarının kolaylıkla gerçekleştiriliyor olması, üst ölçek kararlarının uygulanmasını zorlaştırmaktadır.
3. Projelerin büyük çoğunluğunda imar planlarında tanımlanmış emsal değerlerine uyulmamaktadır. Emsaller, olması gereken değerin çok üzerine çıkmaktadır. Görülen emsal ile gerçek emsal değerleri arasında farklılıklar vardır. Mimari planlarda değişiklikler yapılarak ortak kullanım alanları, özel kullanım alanlarında dönüştürülmektedir. Levent Tower projesinde ortak kullanım alanı olarak görülen ve 3 katta bir yapılmış kat iç bahçeleri, ortak kullanım değil, özel kullanım alanı olarak uygulanması emsal değerlerine bölgede uyulmadığını gösteren örneklerden biridir.
4. Projelerin büyük çoğunluğunda imar planlarında tanımlanmış taks değerlerine uyulmamaktadır. Arazi kullanım alanları olması gerekenin çok üzerine çıkması bölgenin boşluksuz bir yapılaşma eğilimi göstermesine neden olmuştur.
5. Bölgede kentlinin nefes alabileceği, kamusal alanlar yok denecek kadar azalmıştır. Uzun fotoğrafları göstermektedir ki bölge yüksek yoğunluklu yerleşim dokusuna dönüşmüş, kentlinin ve kentin ihtiyacı olan boşluklar kalmamıştır. İncelenen projelerin yapı bloklarında zemin kat kullanımının yaya kullanımına hizmet sağlamadığı, sosyal aktivitelere imkân vermediği, bunların yerine otopark kullanımı ve plaza güvenliğine yönelik kullanımların yer aldığı görülmüştür.

6. Projelerde, bodrum katların emsale dâhil edilmediği alanlarda, neredeyse büyük bir yapının inşaat m² si kadar, zemin kat altında inşaatlar yapılmaktadır. Ortalama 6–7 katlı bodrum katları inşa edilmektedir. Zemin altının bu derece kullanımına izin verilmemeli, jeolojik raporlar üzerinden uygulamalar kontrol altına alınmalıdır.
7. Yapılar üzerinde kaçak katlar çıkılmaktadır. Akmerkez projesi, Levent Tower Projesi bu örnekler arasındadır. Her biri ayrı prestij yapısı olarak tasarlanan bu tür projelerde yasa dışı uygulamaları izin verilmemelidir.
8. Bina yüksekliklerin serbest bırakılması, İstanbul gibi özel bir silüete sahip kent için yıkıcı biri karardır. Boğaza paralel durumda olan bu aksın üzerindeki yerleşimlerin boğaz silüetine etkileri kontrol ve denetim altında tutulmalıdır, gerekli silüet çalışmaları yapılmadan bölgede uygulamalara izin verilmemelidir.
9. Bina kotları plan notlarında da belirtildiği gibi 1. Derecedeki yoldan verilmelidir. Bölgede yer alan binalar için 1. Derecedeki yol hiç kuşkusuz Büyükdere caddesidir. Ancak Kanyon projesinde bina kotları Büyükdere Caddesi üzerinden verilmemiştir. Bu durum, bölgede uygulanan yanlış uygulamalardan biridir.
10. Arazilere uygulanan değişiklikler sırasında kamu yararı adına bırakılan terkler bölge için yeterli değildir. Kent planlarının uygulanması sürecinde kullanılan yöntemler geliştirilmeli, özellikle Büyükdere caddesi gibi yüksek yoğunluklu ve yüksek arsa değerlerine sahip bölgelerde bu uygulamalara daha hassas yaklaşılmalı, bölgeye özgü uygulamalar geliştirilmelidir.
11. Caddesin, İstanbul boğazına paralel olması, çevresinde yer alan gökdelenlerin, geleneksel İstanbul silüetini doğrudan etkilemesini ve kentin bilinen silüetinin hızlı bir değişim yaşamasına sebep olmaktadır. Bugün İstanbul'un çeşitli yerlerinden silüete bakıldığına gökdelenlerin görüş alanına girmediği bir açı yakalamak neredeyse imkânsızdır. Mimari projelerin hazırlanması aşamasında gerekli silüet çalışmaları yapılmalı, olumsuz etki minimum da tutulmaya çalışılmalıdır.
12. Caddesin yakın çevresinde, planlı ve düzenli olmaktan ziyade kurlsızca gelişime izin verilmesi, trafik ve altyapı sorunlarını da beraberinde getirmektedir. Arsalarda bu derece yüksek inşaat alanlarına izin verilmesi, bölgenin yetersiz altyapısına her geçen gün ilave yük getirmektedir. Her geçen gün yeni projelerle gündeme gelen bölge, bu projeler için yeterli altyapıya sahip değildir.

13. Sivil toplum kuruluşları, bölgede yapılan uygulamalarla ilgili sıklıkla yargı yoluna başvurmaktadır. Özellikle yapılan imar tadilatları yargıya intikal eden konuların başındadır. Ancak yargı yolu ile elde edilen sonuçlar, bölgenin olumsuz gelişimini önleme adına yetersiz kalmaktadır.

Çevresini büyük ölçüde olumlu ya da olumsuz etkileyeceği gözlenen projeler de başta Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası olmak üzere çeşitli meslek örgütleri konu ile ilgili görüşlerini kamuoyuna ve gerekli mercilere sözlü ya da basılı organlarla duyurmaktadır.

Çevresel etki değerlendirme raporu (ÇED) hazırlamak ve sunmak bu yöntemlerden biridir.

ÇED raporu, gerçekleştirmeyi planladıkları faaliyetleri sonucu, çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmelerin çevreye yapabileceği tüm olumsuz etkileri göz önünde bulundurularak, çevresini etkileyecek tüm olumsuz koşulların nasıl zararsız hale getirileceğini ve bu hususta alınacak tedbirleri belirten rapordur.

Mimarlar Odası yetkili mercilerce istenmesi durumunda ÇED raporu hazırlamaktadır.

Araştırma bölgesi olarak seçilmiş Büyükdere Caddesi üzerinde, Maslak - Mashattan, Akmerkez, Zorlu, Dikilitaş-Selenium Panorama, Etiler-Turizm Merkezi, Bomonti – Anthill Residence gibi projeler Çed raporu hazırlanmış projelerden birkaçıdır. Sivil toplum kuruluşlarının görüşlerine göre, uygulama ile ortaya çıkacak sorunları açıkça gösteren bu raporlara rağmen, sermaye sahiplerinin baskıları ile projeler tüm olumsuz etkileri ile uygulanmaya devam etmektedir.

Raporların yanı sıra imar uygulamaları ve meslek odaları kapsamında, mimari projeleri denetleme yetkisine sahip Mimarlar Odası, sık sık belediyelerde askıya çıkarılan veya kurul tarafından onaylanan projelere davalar açarak hukuki yünden de mücadele vermektedir.

Büyükdere caddesi özelinde uygulanan projelere değinecek olursak; Zincirlikuyu da günümüzde inşaatı devam eden Zorlu Grubuna ait karma fonksiyonlu proje için İstanbul Mimarlar Odası tarafından hazırlanan Çed Raporundan alınan aşağıdaki alıntıyı incelemek yeterli olacaktır.

“...kamu yararını gerçekleştirmek, yöre halkının sağlığını ve çevreyi korumak, sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını, iyi yaşama düzenini, çalışma koşullarını ve güvenliğini, o çevrede yaşayan halkın yerel ortak gereksinimlerini sağlamak amacıyla üretilmesi gereken birer belge niteliğinde olan imar planı; 84.064.20 m² lik bir alanın yaklaşık 56.000 m² sini betonlaştırarak geçirimsiz hale getiren ve 393.330 m²si emsal dışı, 215.559m² si konut kullanışı olmak üzere toplam 628.709.26m² yapı alanlı ve sadece kapalı otoparklarına 3.145

adet araç çağıran devasa bir yapı kütesinin ortaya çıkmasına neden olan bir spekülasyon aracı haline getirilmiştir.

Kentsel mekânın kullanıcıları, özellikle gençler ve çocuklar; otomobiller için düzenlenmiş mekânların, betonlaştırılmış egzoz salınan çatı katlarında ya da bodrum katlara sıkıştırılmış dar alanlarda değil; floristik ve faunistik değerlere sahip doğal alanlar içerisinde, sadece onların gereksinimi düşünülerek düzenlenmiş açık alanlarda; alış- veriş merkezlerinde yapay iklimlendirilmiş plastik oyun parklarında değil; toprağın ve çimenin kokusunu, kuşların sesini tanıyacağı ve gökyüzünü göreceği yeşil alanlarda, özgürce serpildiği sağlıklı, çağdaş yaşam alanlarında ve mimarlık ortamlarına ulaşma hakkına sahipken, böylesi planlama kararları sonucunda şekillenen projeler ve kentsel mekânların, bu konuda en büyük engeli oluşturduğunu düşünmektedir.

Ayrıca; tüm bu sakıncalı planlama kararlarının, meslek ortamımızca benimsenmiş bulunan yarışma mantığı ve kurallarına uygun olmayan bir şekilde düzenlenen mimarlık yarışmaları yolu ile meşrulaştırılmaya çalışılması; ülkemizin çağdaş tasarımlara kavuşması ve mimarlığın gelişimi için önemli bir girdi olan yarışmalara da gölge düşürmekte ve giderek mesleğimizi kentsel rantın pazarlama aracı haline getirilmesi tehdidini taşımaktadır.“ (Kaynak: 26.04.2010 tarihli basın açıklaması)



Şekil 3.59 Zorlu projesi

Raporda da belirtildiği üzere, Mimarlar Odası, imar planlarının yanlış bir araç olarak kullanılmasını şiddetle kınamakta, mimarlık mesleğinin kentsel rantın pazarlama aracı tehdidini taşıdığını savunmaktadır.

Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası, Zorlu grubuna davalar açmış, tüm davalara rağmen, inşaat devam etmiştir.

Rapor notlarında da görüldüğü gibi Sivil Toplum Kuruluşları çekincelerini bilimsel verilere dayandırarak duyurmaktadırlar, ancak ülkemizde bu raporların ne kadar dikkate alındığı tartışma konusudur.

Levent Sapphire projesinin yanında yer alan Büyükdere belediyesine ait Levent İETT arazisi, sivil toplum örgütlerinin üzerinde durdukları bölgedeki bir diğer sorunlu bölgedir. Şişli eski İETT garajı arazisi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 1:5000 Nazım İmar Planında değişiklik yapılarak imara açılmış ve 840 milyon YTL ile Dubaili- Sama Dubai şirketine satılmıştır. Yapılacak Dubai Towers projesi için Mimarlar Odası Bilirkişi raporu hazırlamış, çeşitli davalar açmıştır.

Bilirkişi raporunda arazinin imar koşullarının nasıl değiştirildiği, uygulanacak projenin ne tür sıkıntılara yol açacağı açıkça belirtilmiştir.



Şekil 3.60 İETT arazisinde yapılması planlanan Dubai Towers

Araştırma kapsamına alınmış projelerden biri olan Trump Tower projesi için de 06.06.2007 tarih ve 856 sayılı valilik olur'u ile "Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir Kararı" verilmiştir (Kaynak: valilik raporu). Valilik tarafından ÇED raporu gerekli görülmeyen bu proje için sivil toplum kuruluşları dava açmıştır.

Dava konusu olan bir diğer proje de Sapphire projesidir. Sapphire gökdeleninin emsal şartlarını zorlayan yükselişine 23 Haziran 2007 tarihinde yürürlüğe giren 'İstanbul İmar Yönetmeliği' sebep olmuştur. İstanbul Mimarlar Odası, 2007 yılının Ağustos ayında 'İstanbul İmar Yönetmeliği' yürütmesinin iptali ve durdurulması istemiyle İstanbul 8. İdare Mahkemesi'ne başvurmuş, dava dilekçesinde söz konusu yönetmeliğin uygulamadan kaldırılmasını istemiştir. Bu taleplerinde yer altındaki yapılaşmanın, kat bahçelerinin, tesisat katlarının emsal dışı bırakılmaması gerektiğini savunmuştur [9].

Akmerkez Projesi için de 1994 tarihinde Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından ÇED raporu hazırlanmıştır. Raporda projenin ruhsatsız olarak tamamlandığı ve fiilen hizmete girdiği, izinsiz bir kat çıkıldığı yazılmıştır. Projenin mevzi plan kararı ile hayata geçirildiği, bütünlüğü bozan, imar planı bütününde mevcut olmayan bir fonksiyon ve yoğunluğu getiren ve başta ulaşım ve yol sorunu olmak üzere, gerekli alt yapı gereksinimleri hiç dikkate alınmadan yürürlüğe sokulan bir imar kararı olarak, Şehircilik ilkeleri ve planlama ilkeleri yönünden sakıncalı görüldüğü belirtilmiştir (kaynak: Akmerkez Çed Raporu).

Büyükdere caddesinin incelenen sürecinde de görüldüğü gibi her geçen yıl yoğunlaşan sıkışık bir dokusu vardır. Bu yoğunluğa rağmen her gün daha fazla sayıda insan ve araç nüfusunu bu bölgeye çeken projeler uygulanmış ve uygulanmaya devam etmektedir. Sivil toplum kuruluşları her fırsatta devam ettirilen bu uygulamanın kentsel bozulma ve kirlenmeye neden olduğunu dile getirmektedirler.

Sivil toplum örgütleri, arsa ve arazi yağmasına, kentsel talana, kente karşı işlenen suçlara karşı mücadelelerini sürdüreceklerini kamuoyuna her fırsatta duyurmaktadırlar.

İstanbul Mimarlar Odası'ndan Mücella Yapıcı da İstanbul açısından ciddi sorunlar yaratan, kentin altyapı gerçekleri ve sosyal, kültürel değerleri gözetilmeden, nazım plan ilkelerine aykırı olarak, ayrıcalıklı imar haklarıyla projeler inşa edildiğini dile getirmiştir.

Mimarlar odasının yanı sıra Şehir Plancıları Odası da bölge ve uygulanan projeler ile ilgili Mimarlar Odası ile hem fikirdir.

Ortadoğu Teknik Üniversitesinde 2004 yılında düzenlenen Dünya Şehircilik Günü, Kent Merkezinin Dönüşümü üzerine yapılan Kolokyumda verilen panelde Ceren Ercoşkun ve Özge Yalçın'ın sunmuş oldukları çalışmadan alınan alıntı aşağıdadır. Alıntı, Şehir Plancıları meslek odasının da bölge ile ilgili görüşlerini ortaya koymaktadır.

Maslak - Büyükdere caddesinin en önemli özelliklerinden biri tüm dünyada dünya kentlerinde bu tip finansal merkezler devlet ve özel sektörün kapsamlı ve programlı bir şekilde bir bütün olarak ele alınıp planlanırken Maslak-Büyükdere caddesi tamamen Türkiye'ye özgü metodlarla bu değişimi yaşamıştır. Parsel bazında, birbirinden kopuk, yeterli altyapısı olmayan, ulaşım ilişkileri çözülmeden yapılmış buzdan kuleler şeklinde kenti seyretmektedirler. Bu çalışma yapıldığı tarihte (2002) akstaki mevcut ofis alanının yaklaşık % 60-70'lik bir kesimi kullanılmamaktaydı. Belki de bunun sonucu olarak görmekteyiz ki aksta yapılan dev gökdelenler bugün artık dev ofis kuleleri değil bu kulelerdeki insanların yaşayabileceği kalitede içine kapalı ev ve alışveriş merkezleri şeklinde olmaktadır.

Akstaki değişimin önümüzdeki onyıllarda da süreceği açıktır. Açık olan bir şey vardır ki kent plancılarının değişen ihtiyaçları görüp, ihtiyaçları karşılayacak yeni kentsel mekânları planlama vizyonu geliştirmesi gereklidir. (Ercoşkun-Yalçiner,2004).

4. DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Kentler, ortak yaşamın ihtiyaçlarını karşılayacak yapılaşmış çevre ve sosyal ilişkiler ağını sağlayabilmelidir. Kent merkezi o kentin özelliklerini, yaşadığı gelişimin ve dönüşümün en iyi ve açık yansıdığı mekânlardır. Fiziki ve ekonomik dönüşümünü yaşarken gerekli yapılaşmış çevre ve sosyal ilişkiler ağını da oluşturabilmelidir.

Kent merkezleri aynı zamanda küreselleşme sürecinin beraberinde taşıdığı dinamiklerin etkisiyle değişen koşullara uyum sağlayabilmeli, fırsatlara dönük uygulamaları gerçekleştirebilmelidir. Bu uygulamaları gerçekleştirirken planlama ve mimari çözümler arasındaki ilişki iyi kurulabilmelidir.

Projeler var olan tarihsel, sosyal ve çevresel potansiyeli değerlendirerek kaynak yaratan bir gelişme aracı olarak ele alındığında kentler açısından büyük fırsat alanları olma potansiyeli taşımaktadır. Mimari çözümler ile kent planlaması arasındaki ilişki ağı uygun bir sürece oturtulduğu sürece, bu tür projelerle fiziki mekân kente ve kentliye uygun gelişecektir.

İstanbul, Türkiye'nin hizmet sektörünün en yoğun olduğu ve ekonominin yönlendirildiği ulusal ve uluslar arası ticaret ve turizm merkezi bir metropoldür. Bu özelliğini geçmişten beri sürdüren İstanbul da, merkezi iş alanları da zaman geçtikçe değişime uğramakta, uygulanan planlama politikalarının sonucu olarak Büyükdere caddesi yeni kent merkezlerinden biri olmuştur. Dünya kentlerinde bu tip finansal merkezler devlet ve özel sektörün kapsamlı ve programlı bir şekilde planlaması ile yapılıyor iken, bölgenin yaşadığı tarihsel süreç göstermiştir ki Büyükdere Caddesi kapsamlı ve programlı planlamadan uzak gelişmiştir.

Büyükdere caddesi özelinde yapılan çalışma sonrası kent merkezlerinde imar planlama ve mimari çözümler arasındaki ilişki ile ilgili olarak genel sonuçlara ulaşılmıştır.

- Metropoliten kent ekonomik, sosyal ve işlevsel gerçekliklere dayanır ve metropoliten kent günümüzde büyük ölçekli projeler tarafından şekillendirilmektedir. Büyük ölçekli projelerin mimari çözümleri ile imar planları arasındaki ilişki iyi kurulmalıdır.
- Kent merkezlerinin çevrelerinden soyutlanmış birer yerleşim alanı haline dönüşmesi engellenmelidir. Projelerin çevre ile ilişkisi iyi kurulmalı, kendi iç dinamikleri ile sürekli gelişen kente katkı sağlamalıdır. Projeler etrafı trafikle çevrilmiş adacıklarda yaşamamalı, birbirlerine yaya alanları ile bağlanmalıdır. Bulundukları yakın çevre içinde de ayırıcı değil birleştirici yönde katkı sağlamalıdırlar.
- Fiziksel planlamayı yönlendirecek politika, karar ve süreçler ortaya konmalıdır.

- İmar planlarının uygulanması sürecince kararlı ve planlı bir tutum izlenmeli, plan kararlarının kolaylıkla değiştirilmesi önlenmelidir. Plan kararlarının oluşumunda bütünsellik içinde koruma ilkeleri birlikte ele alınmalıdır.
- Altyapının yapılaşmadan önce gerçekleştirilmesi gerçeği unutulmamalıdır.
- Yaratılan mekânlar özellikle de büyük yatırımları beraberinde getirecekse her detayı planlanarak oluşturulmalıdır.
- Kent merkezlerinde açık kamusal mekânların toplumsal ilişkileri yapılandırmadaki rolü çok büyüktür. Açık kamusal kent mekânlarının tasarımı özellikle kent merkezlerinde göz ardı edilmemelidir.
- İmar planları ile mimari çözümler arasındaki ilişki iyi kurulmalı, mimarinin sermaye sahiplerinin istekleri doğrultusunda şekillenmesi önlenmeli, kente uygun mimari çözümler oluşturulabilmelidir.

Yerel yönetimler, mimarlar ve sorumlu plancılar, girişimcilerin bir adım önünde giderek süreci ve yaşanan değişimi, gerekli kontrolleri yaparak, bölgenin sorunlarını analiz edip çözümler oluşturarak, planların doğru uygulanması sağlayarak, yapılan uygulamaların planlara ve kente uygunluğunu denetim altında tutarak yönetmelidirler. Aynı zamanda kentin sahip olduğu mevcut potansiyellerde en yüksek kapasitede değerlendirilmeli, doğru uygulamalara gidilmeli, yaşanılabilir bir çevre yaratılmalıdır.

Yaşanılır bir çevrenin oluşturulabilmesi için, yerel ve merkezi yönetim bölgenin çarpık gelişimine neden olan imar planlarında yapılan değişiklikleri denetim altında tutarak, arsa değerlerini ve kullanım biçimlerini denetleyerek önlemler almalı, kamusal çıkarı gözetken bir yaklaşımla süreci yönetmelidir.

KAYNAKLAR

Açıkel, Ö., (2007), Gayrimenkul Geliştirmenin Kentsel Yapı Üzerindeki Etkileri: Profilo Alışveriş Merkezi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Altın, Y., (2006), İstanbul Metropolitan Alanında İmar Planı Değişiklikleri İle İlgili Bir Analiz, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Balıcaadağ, Ö., (2006), Mimarlık ve Tüketim İlişkisine Kent Bağlamında Bir Bakış: İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Beşiktaş İlçe Belediyesi İmar Müdürlüğü Arşivi

Beşiktaş Belediyesi, Garanti Bankası Projesi Tadilat Raporu, 2001

Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları Uygulama Planı Notları, 1988; Şişli Ayazağa Revizyon İmar Planı Notları, 1988)

Cansever, T. (1995) “Ülke Ölçeğinde İstanbul’u Planlamak”, *İstanbul Dergisi*, Sayı.4, s.48-59, İstanbul

Cansever, T., (1996), “Şehir”, Cogito, Yaz 1996, İstanbul.

Çetiner, A., (1991), Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Colliers Resco Gayrimenkul Danışmanlık Şirketi, (2003a), Ofis Kullanıcıları El Kitabı, İstanbul.

Dökmeci, V., Dülgeroğlu, Y., ve Berköz, L., (1993), İstanbul Şehir Merkezi Transformasyonu ve Büro Binaları, Literatür Kitabevi, İstanbul.

Erdönmez, E., (2005), Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü Büyükdere-Levent-Maslak Aksı, Doktora Tezi, YTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Ercoşkun, C., (2004) “İstanbul Kent Merkezinin Dönüşümü ve Finans Merkezlerindeki Ofis Alanlarının Gelişimi: Maslak-Büyükdere Aksı, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü, 28. Kolokyum, 8-10 Kasım 2004, Ankara

Göçer, O., (1990). Metropolitan Planlama. Yıldız Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul

Gökğur, P., (2008), gülKentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri, Bağlam Yayınları, İstanbul

Güzelsoy, S., (2008), İstanbul Kent Merkezinin Dönüşümü: Gelişme ve Planlama İkilemi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Geleceğin İstanbul’u Araştırması Toplu Konut İdaresinin Bildirgesi 1998, YTÜ

Karabey, H., (2005), Maslak Plazalar Dünyasına İki Bakış: Levent ve Çeliktepe Perspektifleri,

İmar Mevzuatı, (1998), T.C. Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, Ankara

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Üst Ölçek Grubu Raporu, 2007, İstanbul

İstanbul Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi, Akmerkez Projesi Çed Raporu,1994

İnam, Ş., (1989), Arazi ve Arsa Düzenlemesinde 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun 18. Maddesi Uygulamaları, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Jeodezi ve Fotogrametri Anabilim Dalı, Konya

İnal, E., (2007), İstanbul Levent Bölgesindeki Gayrimenkul Pazarı ve Karma Kullanımlı Bir Yatırım Projesinin Finansal Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Kartal,S.,(1983),Ekonomik ve Sosyal Yönleriyle Türkiye’de Kentleşme,Yurt Yayınları,Ankara

Keles, R., (1993). Kentleşme ve Konut Politikası, İmge Kitabevi, Ankara.

Keles, R., (1981). Kent Bilimleri Sözlüğü, İmge Kitabevi, Ankara.

Kâğıthane Belediyesi İmar Müdürlüğü Arşivi

Karakaya,İ.,(2007), Küreselleşme ve Kent, Danıştay Dergisi, Sayı 60

Koç, E., (1997), Yasadışı Alanların Dönüşüm Sürecinde Planlamanın Etkinliği; Gültepe Örneği, Basılmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Kubat, S., (1990), İstanbul Merkezi İş Alanı Sınırlarının Saptanması-Beyoğlu Bölgesinden Örnekleme, İ.T.Ü. Araştırma Fonu Projesi, İstanbul.

La Defense History and Stories,1997

Mantran, R., (1986), 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, V Yayınları, İstanbul.

Meşhur, M., (2004), Arazi ve Arsa Düzenlemesi Yaklaşımlarının Kentsel Mekan Oluşumu Üzerindeki Etkileri ; Konya Kenti Örneği, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya

Miles, M. E., Berens, G., and Weiss, M. A., 2000. Real Estate Development Principles and Process, Urban Land Institute, Washington, D. C., U.S.A.

Öktem,B.,(2005), Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekanı Dönüştürmedeki Rolü, İstanbulda Kentsel Ayırışma, Bağlam Yayınları, İstanbul

Sassen, S., (1991), “The Global City, Newyork, London, Tokyo, Princeton University Press, New jersey.

Sepetçi, A.,(2007),İstanbul Kent Merkezinde Ticaret Gelişimi,Etkenleri ve Ulaşım Odakları, Mekansal Kurgusu Tarihi Yarımada (Eminiönü-Fatih), Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş örneği, YTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Şişli Belediyesi İmar Müdürlüğü Arşivi

Şişli Belediyesi 1993 tarihli, 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Notları

Tekeli, İ., (1976-1994) Belediyecilik Yazıları, 1982, Ankara

Tunç, A., “Masklak”, Natioanal Geographic Türkiye, Mayıs 2010, Türkiye, s:72-97.

Tümerterkin, E., (1968), The Central Business Districts of Istanbul, İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü

Özelleştirme ve Kamu Arazileri Panel Notları, Şehir Plancıları Odası, Ekim 1997, İstanbul

Uli Market Profiles,(2000)

Ünsal, F., (2008), İstanbul Kent Merkezinin Dönüşümü : Gelişme ve Planlama İkilemi, Yüksek Lisans Tezi, MGSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Yıldız,B.,(2003),İstanbul’daki Ofis Binalarının Performans Değerlendirilmesi,YTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Yıldız Teknik Üniversitesi, Çevre Mühendisliği Bölümü, Mashattan Projesi Çed Raporu,

İNTERNET KAYNAKLARI

- [1] <http://upload.wikimedia.org/wikipedia>, 22.04.2010
- [2] <http://www.google.com.tr/imgres?imgurl=http://www.inhabitat.com>,20.06.2010
- [3] <http://www.googleearth.com>,06.06.2010
- [4] <http://www.wowturkey.com>,10.08.2009
- [5] <http://www.arkitera.com>,06.04.2010
- [6] <http://www.yapi.com.tr/Haberler>, 26.01.2010
- [7] <http://www.tumgazeteler.com>, 03.12.2009
- [8] <http://www.arkitera.com/haberler> 03.12.2010
- [9] <http://www.arkitera.com/haberler> 07.08.2010

EKLER

Ek 1 2010, 1983 ve 1966 Büyükdere Caddesi Hava Fotoğrafları

Ek 2 Yurtdışı Örnekleri

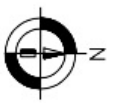
Ek 3 Büyükdere Aksında İncelen Projelerin Hava Fotoğrafları

Ek 4 Büyükdere Caddesi üç boyutlu model çalışması

Ek 5 İmar Planlarına Uyulması Durumunda Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresinin Tahmini Durumuna ait üç boyutlu model çalışması

EK-1

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
MİMARLIK FAKÜLTESİ, MİMARLIK BÖLÜMÜ, KONUT ÜRETİMİ ve YAPIM YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
BÜYÜKDERE CADDESİ 2010, 1982 ve 1966 HAVA FOTOĞRAFLARI

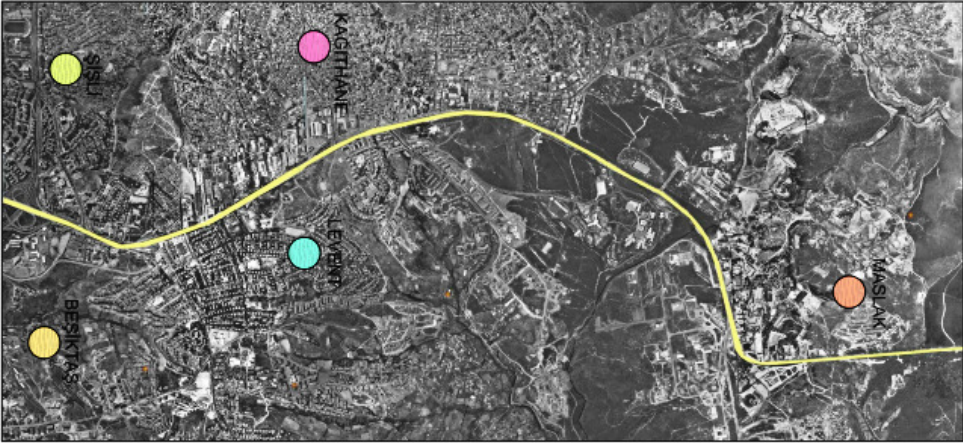


LEJANT

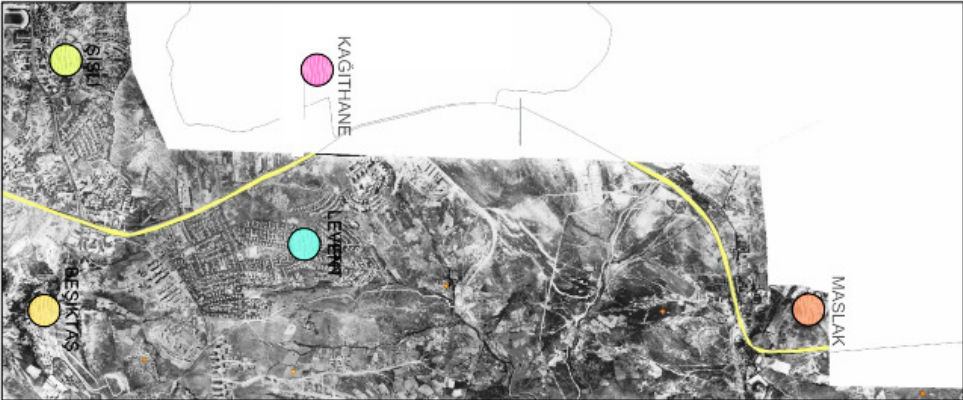
- BÜYÜKDERE CADDESİ
- BEŞİKTAŞ BÖLGESİ
- ŞİŞLİ BÖLGESİ
- LEVENT BÖLGESİ
- KAĞITHANE BÖLGESİ
- MASLAK BÖLGESİ



2010 HAVA FOTOĞRAFI



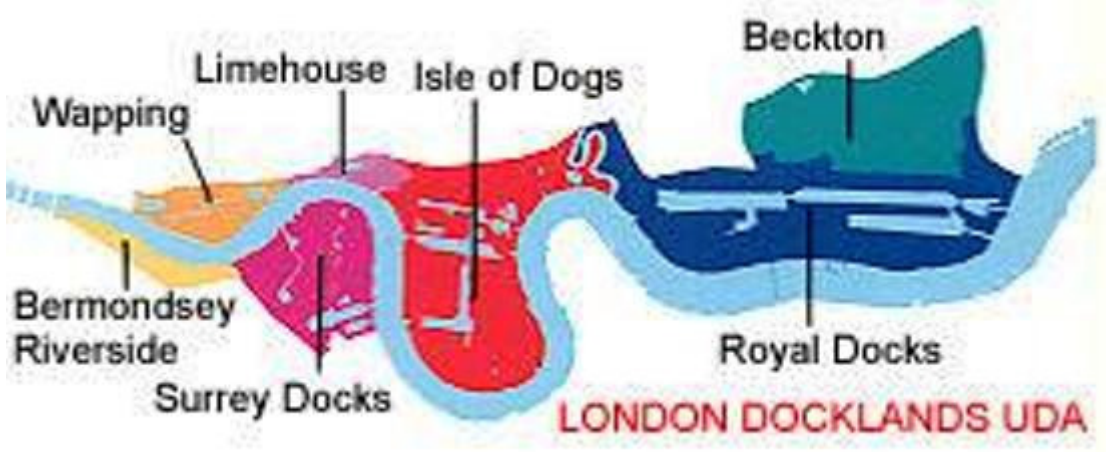
1982 HAVA FOTOĞRAFI



1966 HAVA FOTOĞRAFI

EK-2 YURTDIŞI ÖRNEKLERİ

DOCLANDS BÖLGESİ-LONDRA



(Kaynak: en.wikipedia.org/wiki/London_Docklands)



Kaynak: www.viewimages.com



Dockland'deki 5 idari bölgede

- Greenwich,
- Lewisham,
- Newham,
- Tower Hamlets ve
- Southwark

Oluşum

Londra Dockland Kalkındırma Şirketi Devlet Çevre Sekreteri, Michael Heseltine tarafından yerel yönetimin 1980 planlama ve arazi kanununun 136. bölümü altında kuruldu. Kalkındırılması; merkezi yönetim tarafından sağlanan ödenek, satış ve kazançtan sağlananlarla finanse edildi.

LDDC çok az bir parası vardı, ancak yeniden canlandırma sözünü tutması için 3 ciddi hareketi yapmak mecburiyetindeydi.

Bunların birincisi; arazi sahipliğini elde etmek, yatırımcılarla ticari anlaşma yapma girişmesini olanaklı kıldı.

İkincisi; yetkiler planlandı. Bu yerel yönetimi kızdıran, tartışmaya yol açan bir girişimdi. Ancak; izin verildi; örneğin; Canary Wharf alanının taslak plan izinlerinde; kalkınmanın hızlı bir şekilde talebi karşılamasını olanaklı kılmak için; yalnızca yükseklik, yapıların taban izleri açıkça belirtildi.

Son olarak LDDC; Son olarak; LDDC anlaşmaya başlayabilme gücünü eline geçirdi.

Ek olarak; hükümet Dockland'de bazı kesin vergi indirimleri ve mülkiyet vergisi (çalışma alanlarına yönelik) indirimlerin olduğu bir "Yatırım/Girişim Bölgesi" düzenledi.

1981-1994 Operasyonları

LCDD'nin birinci yürütücü şefi; daha önce de Hareford Worcester, Hammersmith ve Fulham bölgeleri yürütücü şefi olan Reg Ward'dı.

LCDD'nin başarısı; Geniş alanların yönetiminin; kimliklendirme ve "uygun" alternatif üretim kullanımlarını cesaretlendirme olarak tanımlanmıştı.

Önceki işsiz dok çalışanları ve onların aileleri; kaybettikleri işlerin yerine büyük mağaza ve imalatla eşdeğer vasıflı meslekler talebinde bulundular.

Billingsgate Market, henüz Dockland yerleşkesinden başka bir alana yerleşmişti ve bu kanı tipik bir üretim şekliyle bağdaştırılabiliyordu.

Bazı başarıların varlığıyla beraber; açık bir şekilde anlaşılıyordu ki; Londra merkezindeki geniş üretim alanlarının pazarı daha uzun süre barınamazdı.

LDDC; Manchester, Liverpool, Birmingham, Tyneside, Glasgow ve diğer İngiliz şehirlerini, endüstriyel gerilemeyi temellendirerek, eşdeğer bir organizasyonla yarışmaya başladı. Düşük işgücü fiyatı ve arazi fiyatları birleşimi ile ucuz ulaşım erişebilirliği bu şehirleri –ve çevrelerini- uygulanabilir endüstriyel alanlar haline getirdi.

Buna rağmen; Dockland Londra merkezine yakın ve cazip ikincil ofis mekanı tercihi oldu ve ofis merkezi olduğu kadar da yuppie fenomenine uygun nehir kıyısı konut yerleşkesi gelişimi ile bağdaşmaktaydı, finans ve servis sektöründeki yeni istihdam oluşumları; genç yüksek gelirli bekar insanların yer seçimine neden oldu. İlk birkaç yıl bu LDDC'nin operasyonun içindeki birkaç ofis ve daire tasarımı Heron Quays ve Surrey Quays 'da kullanıldı.

LDDC'nin başarısıyla hak edilen fırsat yakalanmış oldu ve fırsatın yarattığı varlıktan maksimum kullanım sağlandı. Amerikalı banker Michael Von Clemm'in Batı İndia docklarını üretim alanı bakma amaçlı ziyareti, ofis binası inşa etme fikrini edinmeye başlamasına neden oldu. Reg Ward bu fikrin üzerine atladı ve taslak şema, ileride 82000 isdihamıyla başarılı Canary Warf gelişmesine dönüştü.

Demiryolu alt yapısının gereksiz yüksek maliyetiyle yüzleşildiğinde LCDD Dockland de kullanılmak üzere bir ucuz hafif raylı sistem şeması tasarladı. Bu dönüşüm bütün alanın kamuya daha ulaşılabilir olmasını ve gelecekteki gelişimlerin koşullarının tasarlanmasına yardımcı oldu.

LCDD royal docks'da küçük,geniş açık alanlı buisness havaalanı tasarlayarak; hafif bir dokunuşla hava yolu taşımacılığının gelişimine da katkı sağladı.londra şehir havaalanı şimdi hızlı bir şekilde gelişmekte ve popüler bir havaalanıdır. Havaalanının kuzeyinde kalan devasa alan ExCeL Sergi Merkezi olmuş ve oteller ve diğer servislerin geliştirmesine izin verilen geniş bir buluşma yerine dönüşmüştür.

80 ler boyunca ve 90 ların erken döneminde Londra'da konut fiyatlarında devasa bir artış olmuştur. Thames nehri boyunca cazip nehir kıyısı daireleri ve eski dokların yüreklendirici gelişimi ile LCDD yeni orta sınıf konut alanlarını alana getirmiş, onları alış-veriş, restoran ve barlar izlemiştir.

LA DEFENCE BÖLGESİ-PARİS

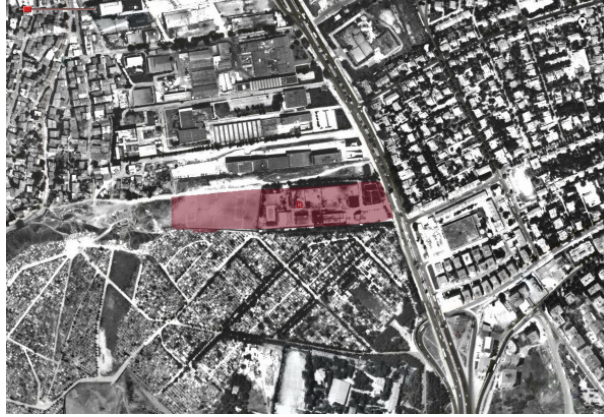


EK-3**BÜYÜKDERE CADDESİNDE İNCELENEN PROJELERİN BULUNDUKLARI
ARAZİLERİN 1966, 1982 VE 2010 HAVA FOTOĞRAFLARI**

METROCITY 1966, 1982, 2010 hava fotoğrafları ve yakın çevresinin gelişimi



Metrocity arazisi 1966 hava fotoğrafı



Metrocity arazisi 1982 hava fotoğrafı



Metrocity arazisi 2010 Hava Fotoğrafı

LEVENT TOWER 1966, 1982, 2010 hava fotoğrafları ve yakın çevresinin gelişimi



Levent Tower arazisi 1966 hava fotoğrafı



Levent Tower arazisi 1982 hava fotoğrafı



Levent Tower arazisi 2010 hava fotoğrafı

KANYON 1966, 1982, 2010 hava fotoğrafları ve yakın çevresinin gelişimi



Kanyon arazisi 1966 hava fotoğrafı

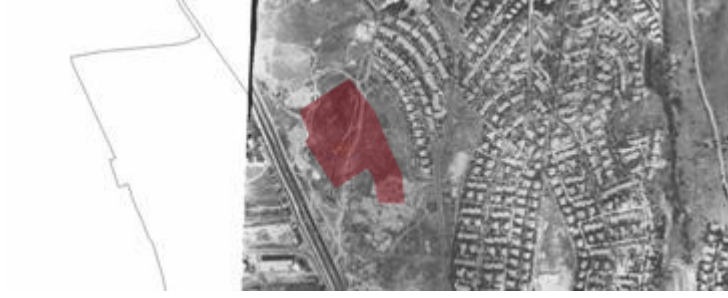


Kanyon arazisi 1982 hava fotoğrafı



Kanyon arazisi 2010 hava fotoğrafı

İŞ KULELERİ 1966, 1982, 2010 hava fotoğrafları ve yakın çevresinin gelişimi



İş kuleleri arazisi 1966 hava fotoğrafı



İş kuleleri arazisi 1982 hava fotoğrafı



İş kuleleri arazisi 2010 hava fotoğrafı

TRUMP TOWERS 1966, 1982, 2010 hava fotoğrafları ve yakın çevresinin gelişimi



Trump Towers arazisi 1966 hava fotoğrafı



Trump Towers arazisi 1982 hava fotoğrafı



Trump Towers arazisi 2010 hava fotoğrafı

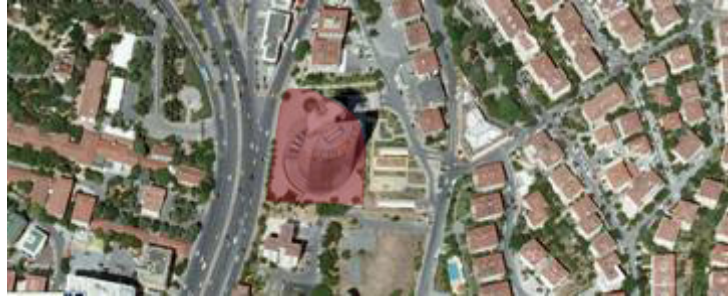
***GARANTİ BANKASI GENEL MÜDÜRLÜK BİNASI 1966, 1982, 2010 hava fotoğrafları
ve yakın çevresinin gelişimi***



Şekil 4.55: Garanti Bankası genel müdürlük binası arazisi 1966 hava fotoğrafı



Şekil 4.54 Garanti Bankası genel müdürlük binası arazisi 1982 hava fotoğrafı



Şekil 4.53 Garanti Bankası genel müdürlük binası arazisi 2010 hava fotoğrafı

MASHATTAN 1966, 1982, 2010 hava fotoğrafları ile yakın çevresinin gelişimi



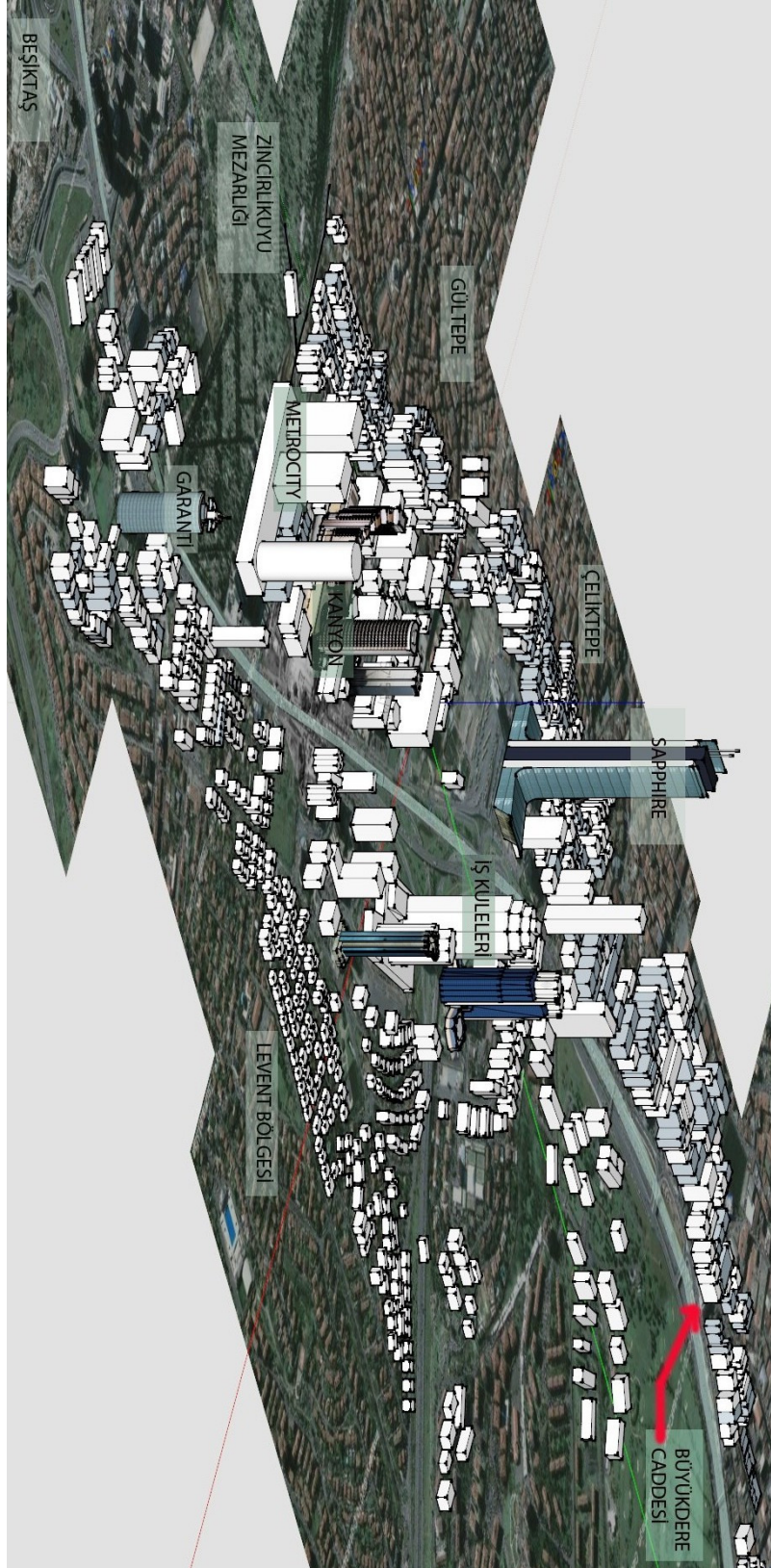
Şekil 4.68 Mashattan Arazisi 1966 hava fotoğrafı

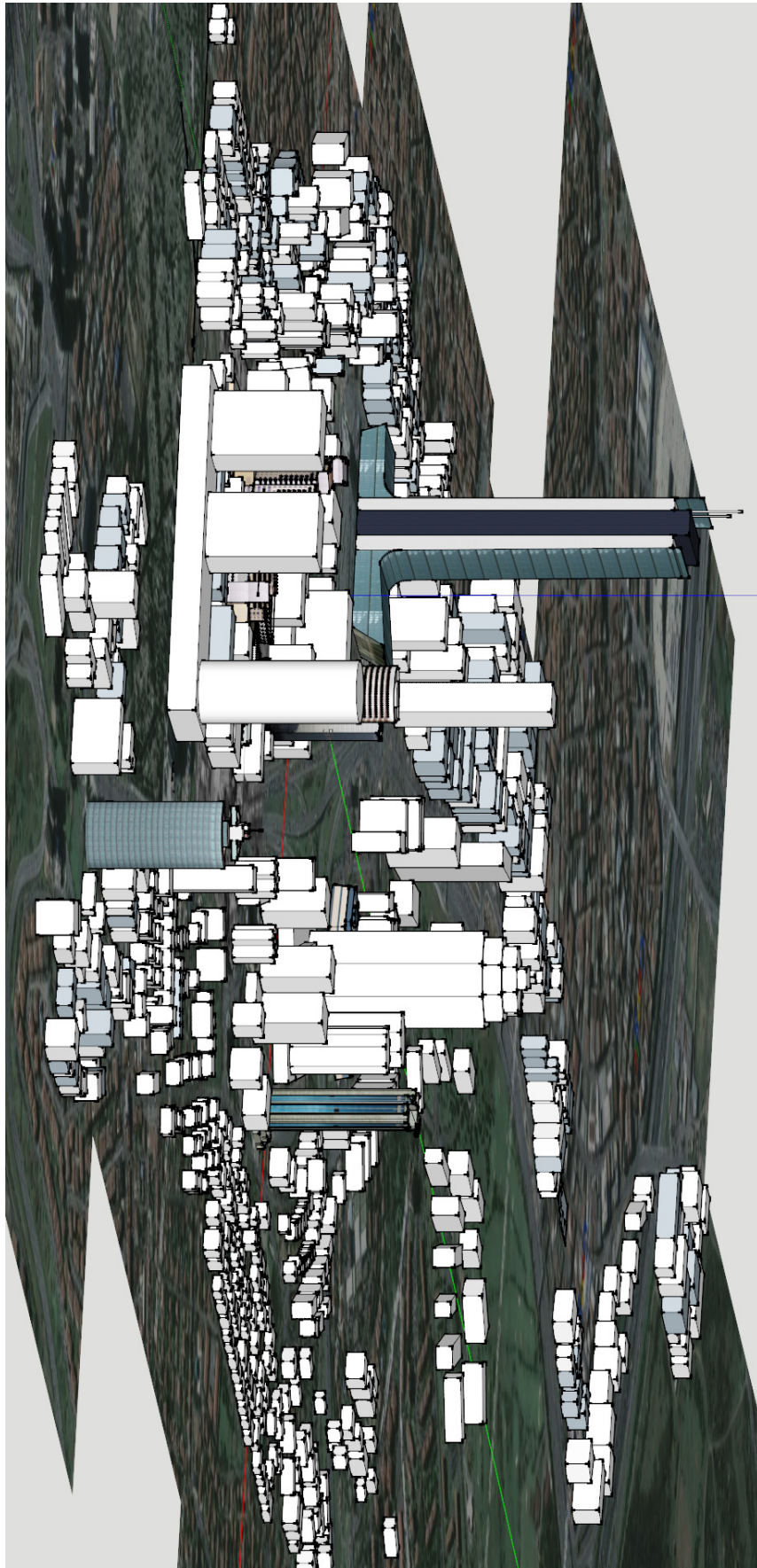


Şekil 4.66 Mashattan arazisi 2010 hava fotoğrafı

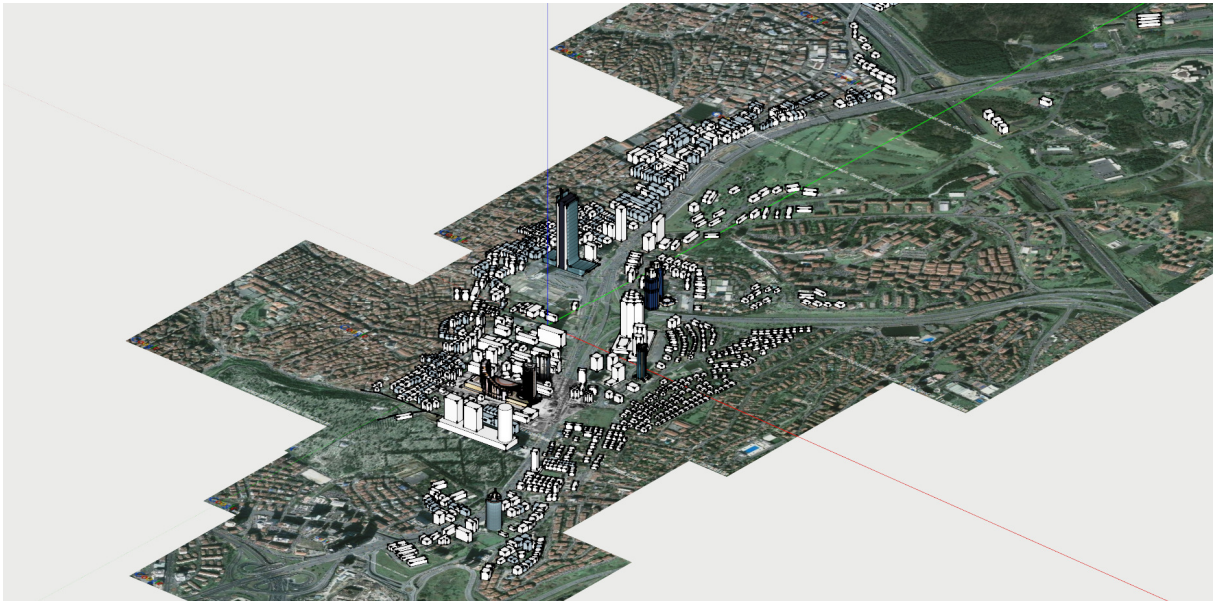


Şekil 4.67 Mashattan arazisi 1982 hava fotoğrafı

EK-4**Büyükdere Caddesi Mevcut Durum Model Çalışmaları****Model 1**

Model 2

Model 3
3

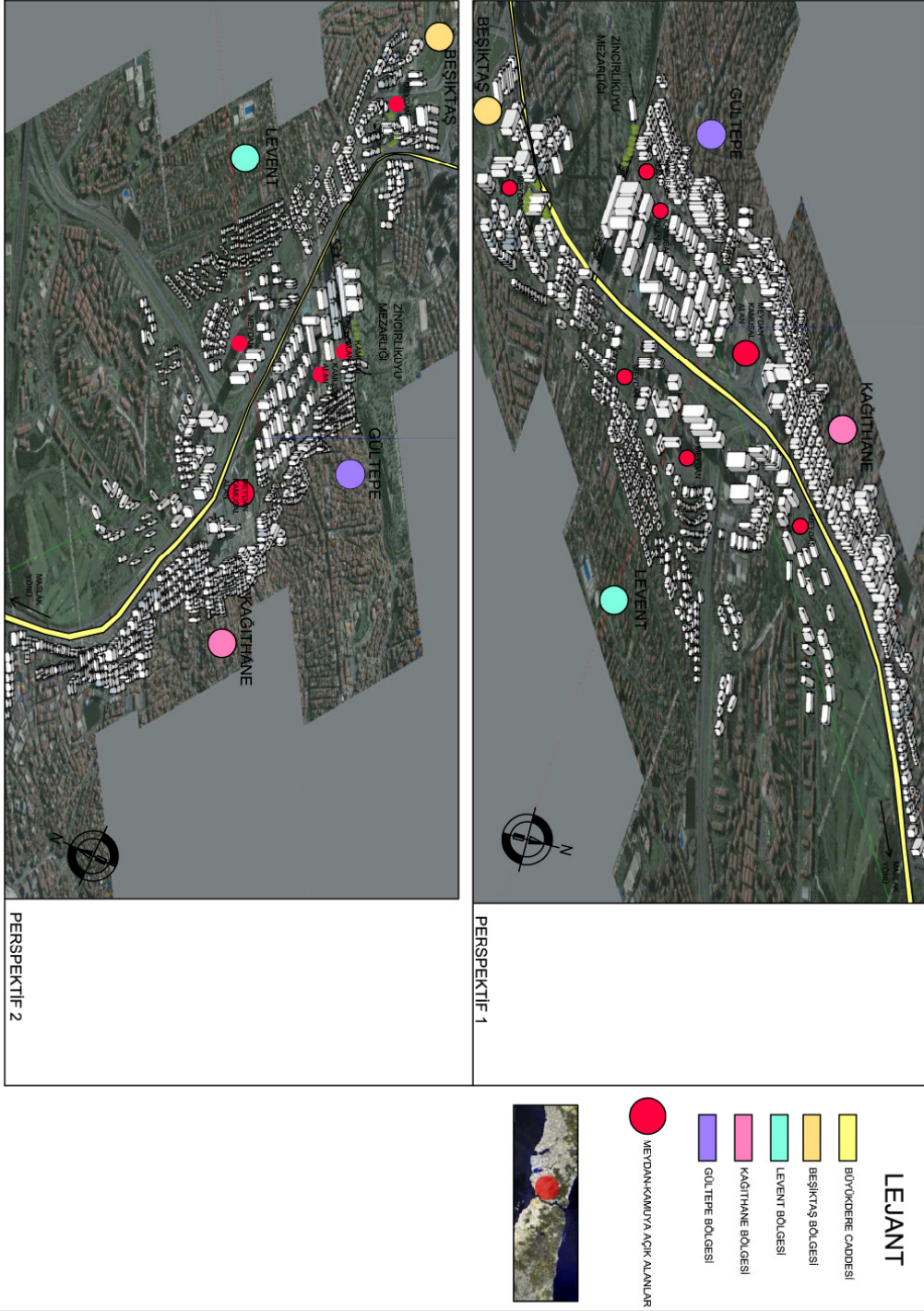


Model 4



Ek 5 İmar Planlarına Uyulması Durumunda Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresinin Tahmini Durumuna ait Model Çalışması

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
MİMARLIK FAKÜLTESİ, MİMARLIK BÖLÜMÜ, KONUT ÜRETİMİ ve YAPIM YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
BÜYÜKDERE CADDESİ ve YAKIN ÇEVRESİ PLANLARA UYUMASI DURUMUNDA TAHMİNİ GÖRÜNÜMÜ



ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 21.04.1985

Doğum yeri Kocaeli

Lise 1996-2003 Kdz. Ereğli Anadolu Lisesi

Lisans 2003-2007 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fak.
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2007-2010 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı, Konut Üretimi ve Yapım
Yönetimi Programı

Çalıştığı kurum(lar)

2004-2005 Ferzan Yapı / Büro Çalışması (Stajer Mimar)

2005-2006 Soyak İnşaat / Şantiye Çalışması (Stajer Mimar)

2007-Devam ediyor Aygün Alüminyum San. Tic. A.Ş. Teklif
Departmanı,