

Kabataş Transfer Merkezi

İTÜ Taşkışla
14 Nisan, 2018

Meydan Tasarımı Atölyesi

Kabataş Transfer Merkezi

Meydan Tasarımı Atölyesi

İTÜ Taşkışla
14 Nisan, 2018

Türkiye Tasarım Vakfı tasarım odaklı yaklaşım ile Türkiye'nin sosyal ve ekonomik gelişimine katkı sağlamayı hedefler. Kamu ve özel sektörün iyi tasarım ile buluşmasını sağlayarak katma değer açığa çıkarır ve bu sayede tasarım gücünün Türkiye'nin rekabetçi avantajı olması hedefine katkıda bulunur. Sosyal ve ekonomik problemleri multi-disipliner tasarım düşüncesi ile ele alarak, problemlere özgün bir yaklaşımla çözüm üretir.



Türkiye Tasarım Vakfı

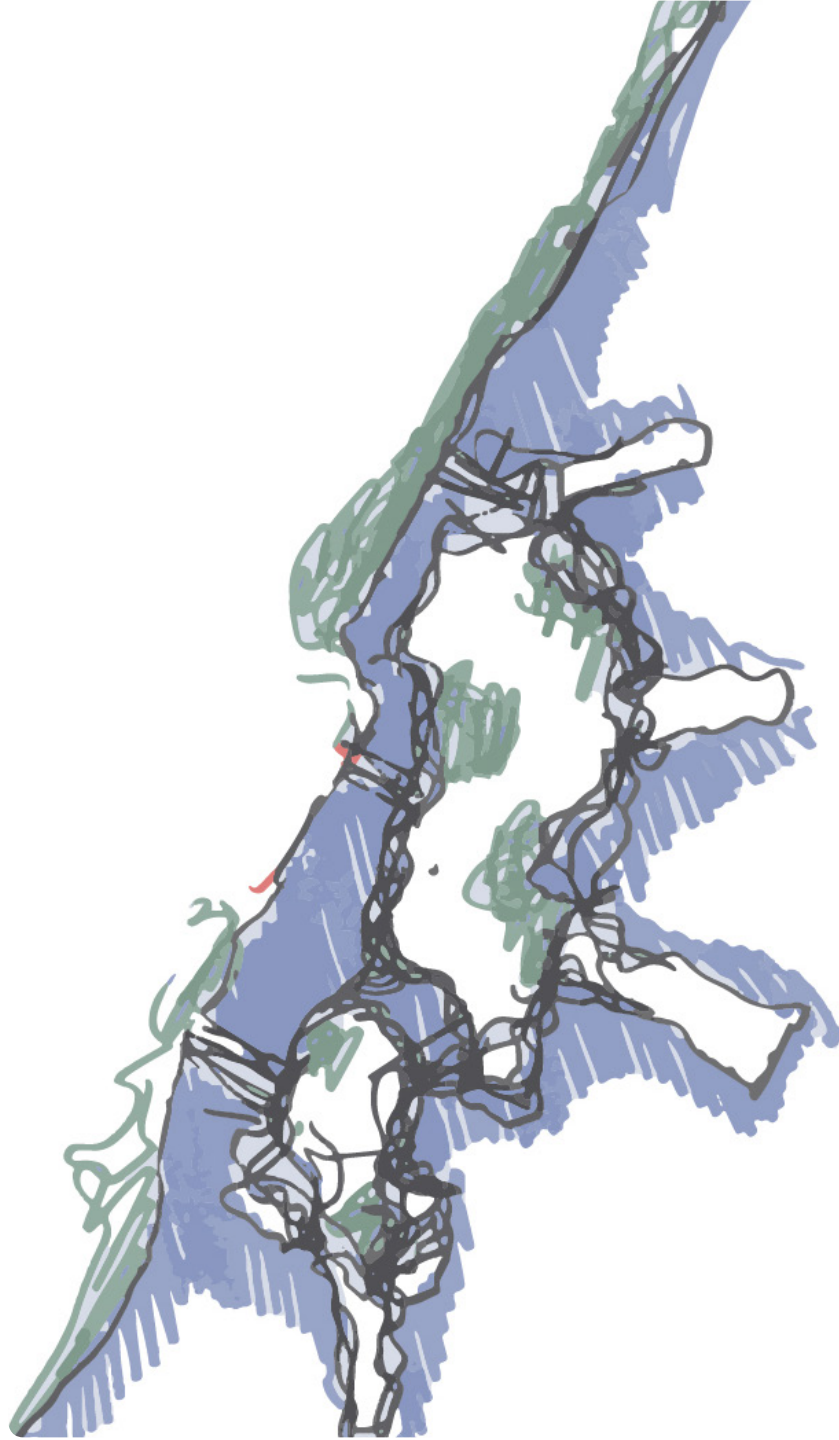
Kuzguncuk Çarşı Cad.
No: 9 Üsküdar, İstanbul
+90 216 495 08 88
info@turkiyetasarimvakfi.com

Kuzguncuk İskele

Kuzguncuk Çarşı Cad.
No: 9 Üsküdar, İstanbul
+90 216 495 08 88
info@turkiyetasarimvakfi.com

Takip Edin!

facebook.com/turkiyetasarimvakfi
twitter.com/ttasarimvakfi
instagram.com/turkiyetasarimvakfi
linkedin.com/turkiyetasarimvakfi
youtube.com/turkiyetasarimvakfi
spotify.com/turkiyetasarimvakfi
medium.com/iskele



Türkiye Tasarım Vakfı
Kabataş Transfer Merkezi
Meydan Tasarımı Atölyesi
2018



İçindekiler

Atölye Amacı
ve Yöntemi

01

Mevcut Proje

05

Atölye Raporu:
Motorlu
Araçlar ve
İnsan Ölçeği
07

Atölye Raporu:
Merkeziyetçilik
ve Yoğunluk

07

Atölye Raporu:
Ölçek Sorunu

13

Atölye Raporu:
Potansiyeller ve
Çevre İlişkisi

18

Atölye Raporu:
İşlevlerin
Dağılımı

21

Atölye Raporu:
Planlama
Süreci

25

Katılımcılar

30

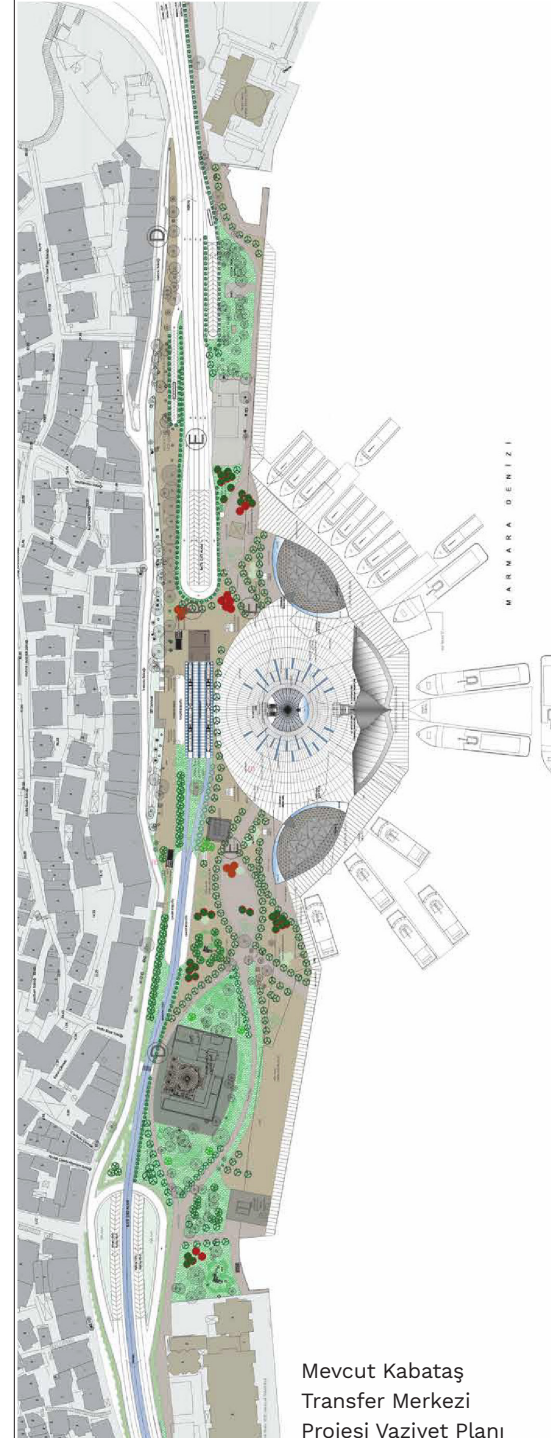
Atölye Amacı ve Yöntemi

Kabataş'ın dokusuna uygun, yeni gerekliliklerine cevap verebilecek alternatifler üretmek, projeye katkı sağlayacak yeni fikirlerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamak için Kabataş Transfer Merkezi Meydan Tasarımı Atölyesi düzenlendi.

Kabataş Transfer Merkezi Projesinin yapımına 2016 Temmuz ayında başlandı. Ancak projenin başlaması kamuoyunda çeşitli tartışmaları da beraberinde getirdi. Kabataş'ın dokusuna uygun, yeni gerekliliklerine cevap verebilecek alternatifler üretmek, projeye katkı sağlayacak yeni fikirlerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamak için Kabataş Transfer Merkezi Meydan Tasarımı Atölyesi düzenlendi.

Çalışmaya İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi başta olmak üzere pek çok okuldan mimarlık öğrencileri davet edildi. Katılımcılardan altı grup oluşturuldu. Bu grupların yürütücülüğünü kent üzerine çalışmalar yapmış, İstanbul'u ve Kabataş'ı tanıyan akademisyen ve mimarlar yaptı.

Çalıştayda mimarlık öğrencileri, akademisyen ve mimarlar ile bir araya getirilerek mevcut meydan düzenlemesi ile ilgili neler düşünüldüğü, projede doğru veya yanlış bulunan noktaların ne olduğu konuşulup çözüm önerileri üzerinde duruldu. Hâlihazırda olan projeye katkı sağlamak, alternatifler oluşturmak niyetiyle bir araya gelindi.



Atölye çalışmasının öncesinde katılımcılarla birer dosya paylaşıldı. Bu dosyada; mevcut proje, Kabataş'ın tarihçesi, Pervititch haritaları, Kabataş'ın hâlihazırda paftaları, ulaşım grafikleri, anıtsal yapılar hakkında kısa bilgiler, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden edinilen ulaşım raporları ve topografya haritası yerini aldı.

Mevcut Proje



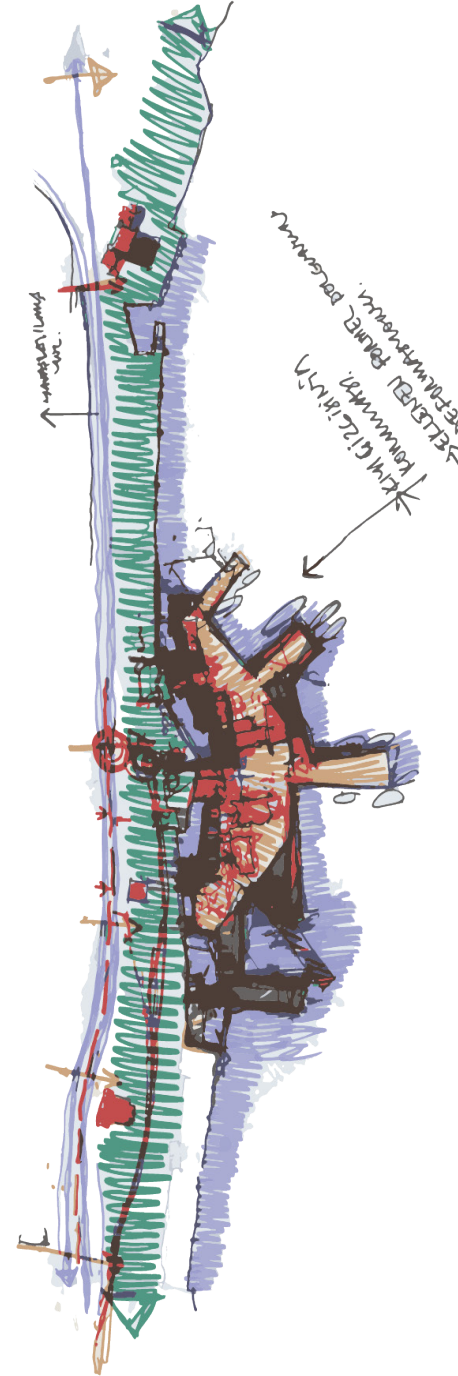
Motorlu Araçlar ve İnsan Ölçeği

Artan nüfus yoğunluğu ve araç kullanımıyla beraber ulaşım konusu İstanbul'da çözülmesi gereken bir numaralı sorun haline gelmiştir.

Bu durum kaçınılmaz olarak araç ulaşımını önceleyen çözümleri beraberinde getirmektedir. Maalesef motorlu taşıtlar için uygulanmaya çalışılan bu çözümler yürüyen insanın yani şehri deneyimleyen insan ölçeğinin göz ardı edilmesine ve dolayısıyla uzun vadede şehrin asli değerlerinin kaybolma tehlikesine yol açmaktadır. Nitekim İstanbul gibi önemli şehirler bir medeniyetin ve milletin değerlerini, bilgisini ve kültürünü ürettiği, geliştirdiği ve bunları irfan ile koruduğu mekanlar olma özelliğini taşımaktadırlar. Bir medeniyetin gücünü bu işlevlerini koruyabildiği ölçüde tavin edebiliriz. Dünya şehirlerinin birer birer yayalaştığı ve insan odaklı şehir yaşantısını öncelediği bir zamanda, araç odaklı çözümler kent deneyiminin kalitesini düşürmektedir.

Bu bağlamda Kabataş'ta süregelen planlama süreciyle ilgili durumları birkaç başlık altında özetleyebiliriz:

- Trafiğin yeraltına alınması ile ilgili durum İstanbul'da ve Ankara'da gerçekleştiren benzer örnekleri incelendiğinde trafiğin rahatlatılması konusunda bir çözüm üretmemekle beraber yeraltına inen bölümlerde büyük boşluklar ve kentsel çukurlar yaratmaktadır. Aynı zamanda yerüstü ve yeraltı arasında meydana gelen verimsiz kesitlerin oluşturduğu engeller, yaya ulaşımını ve deneyimini zayıflatırken; kentsel öğelerin birbiri ile etkileşimini de kesintiye uğratmaktadır.



- Bölgede yapılmak istenen büyük ölçekli otoparkın, bu alandaki düğümleri ve yoğunluğu artıracığı kaçınılmaz bir durum olarak görülmektedir. Dolayısıyla araç depolama konusunda alınan bu önlem başka sorunlara davetiye çıkarmaktadır. Dar bir kesitte gerçekleştirilmek istenen otopark kaçınılmaz olarak denizin doldurulması ve yer üstünde ölçeksiz alanların oluşmasına yol açmaktadır. Tarihi ve kentsel değerlerin bu denli öne çıktığı bir noktada araç yoğunluğunu artıracak bir otoparkın gerekliliği tekrar sorgulanmalıdır.
- İstinye'den Tarihi Yarımada'ya kadar olan aksın denizle ilişkisini de göz önünde bulunduran, ileride gerçekleştirilmesini umduğumuz sağlıklı, insan odaklı ve sürdürülebilir bir planlamaya imkan vermesi için bu bölgedeki mevcut planın; çok büyük bir tevazu içerisinde ve insan ölçeğinde, kaotik ortamı rahatlatan, çeşitlilikleri sürdüren, nazik ve küçük hamleleri olan bir çözüm sunması gerekmektedir.

Atölye Raporu

Merkeziyetçilik ve Yoğunluk

Günlük toplu taşıma yoğunluğunun verimli bir şekilde servis edilmesinin amaçlanmasıyla beraber İstanbul'da belli bölgelerin transfer merkezi haline dönüştüğü görülmektedir.

Ulaşımın belli merkezler odağında yoğunlaştırılması, bölgeye ve çevresine çeşitli etkiler ve sorunlar olarak geri dönmektedir.

- Bu uygulamalar sadece belli saatlerde aşırı bir yoğunluk oluşturmakta ve bu bölgelerdeki kentsel deneyimi yalnızca ulaşım ve transfer çerçevesine indirgemektedir. Bölge etrafındaki potansiyellerin ve zenginliklerin, transferi besleyen servis donatılarının da etkisiyle değerlerinin azaldığı gözlemlenmektedir.

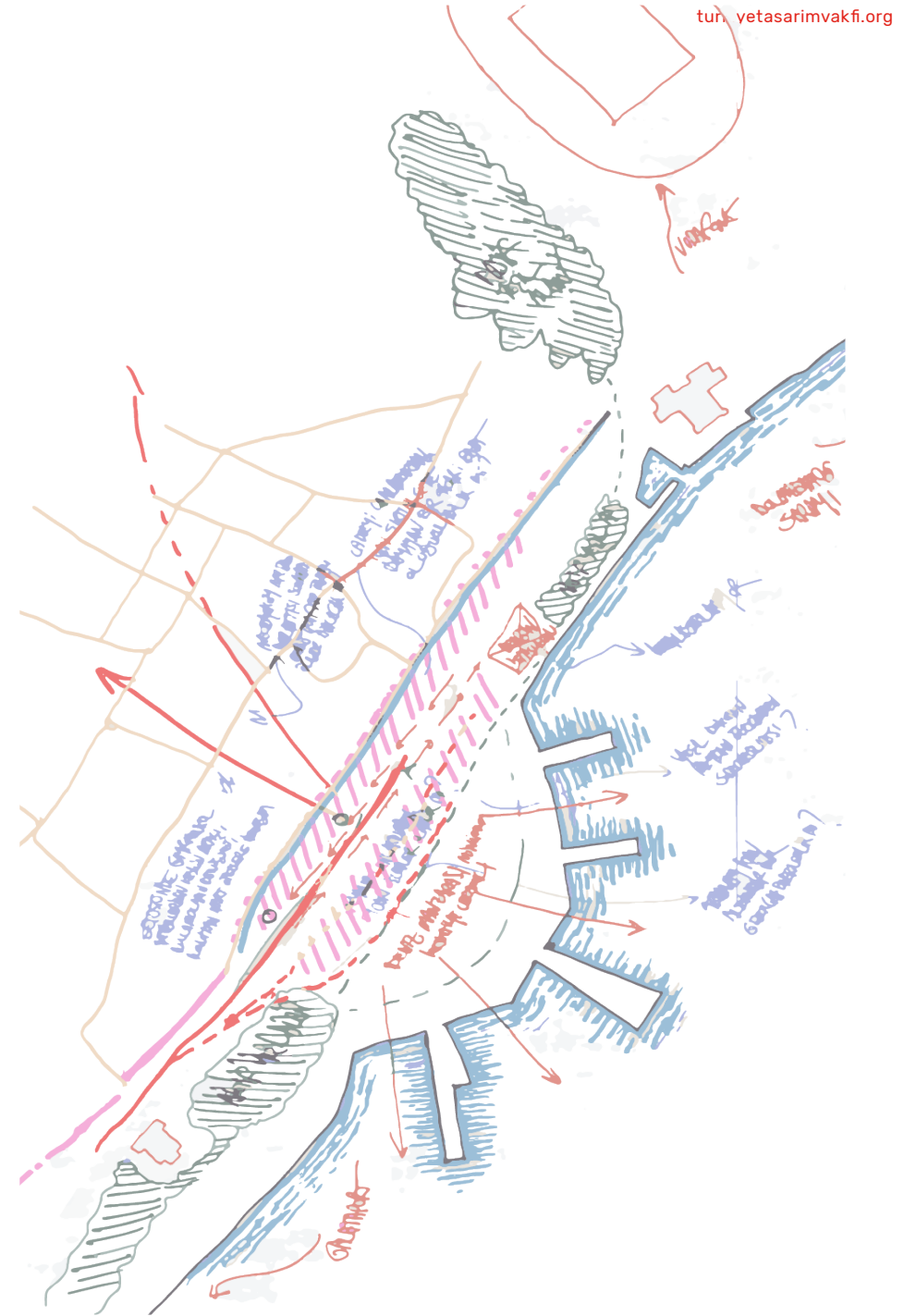
- Üsküdar örneğinde görüldüğü gibi ulaşım planlaması sırasında göz ardı edilen, kente ait değerler, uygulama sonrasında yapılan kurtarma planlarıyla geri kazanılmaya çalışılmaktadır. Oysa ki planlamanın en başında bu dinamikleri göz önünde bulundurmak ve kentle ilgili düşünen, çalışan insanların görüşlerini dikkate almak gerekir.

- Aşırı yoğunluk nedeniyle oluşturulan ölçeksiz, büyük meydanlar ulaşım fonksiyonu dışarıda bırakıldığında atıl ve kayıp alanlara dönüşmektedir.

- Bu mekanlar, sonrasında güvenlik zafiyeti, fiziksel çevre kontrolünün zayıflığı gibi çeşitli sorunlarla beraber insanların barınabildiği, vakit geçirebildiği alanlar olmanın dışına çıkmakta ve şehrin anlamlı bir parçası olma işlevini kaybetmektedir.

Dolayısıyla ironik olarak insan

- hareketlerinin verimli bir şekilde dağıtılmasını hedefleyen bu kentsel boşluklar; şehrin kültürel, kamusal ve işlevsel alanları arasındaki bağları zayıflatmaktadır.





Atölye Raporu

Ölçek Sorunu

Bir kente kimliğini veren, insan belleğinde yer edinen, yıllar içinde oluşmuş çeşitli katmanların bir araya getirdiği; tanımı güç, girift bir kültürel yapı vardır. Bu bütünün; yıllar süren toplumsal alışkanlıkların oluşturduğu belirli insan davranışları, mimari yapılar, ağaçlar, mekanlar, yollar gibi parçaları arasında anlamlı bir ilişki mevcuttur. Uzun sürede oluşmuş, eskimesine fırsat tanınmış bu ilişkiler ağının insan belleğinde yer edinmesi, kültürün oluşabilmesi için gerekli bir faktördür.

Kent yaşantısındaki belirli sorunları çözmek adına oluşturulan, bütün fonksiyonların bir arada toplanmaya çalışıldığı ve hatta üzerine ekstra yükler eklendiği yapılar, kentin bu girift yapısı içine ölçeksiz bir şekilde yerleşmektedir. Servis işlevlerinin verimli hale getirilmesi gerekliliğini yadsımamakla beraber; kent kültürünü derinden yaralayan, ölçeği düşünülmemiş büyük boşlukların önüne geçilmesi, medeniyet iddiası olan bir millet için son derece gereklidir.

- Kabataş Meydan çalışmasında gözlemlenen devasa meydan ve birbiriyle ilişkisi zayıf yapı kompozisyonu, anlamlı bir kent parçasından ziyade yaz güneşinden dolayı durulması, kış poyrazından dolayı geçilmesi güç bir engel halini almaktadır.

Transfer yoğunluğu saatleri haricinde meydanın atıl kalması ve güvenlik zafiyetlerine açık olması da muhtemeldir.

- Çevresindeki kentsel yapılar ve kamusal alanların önüne geçmeye çalışan mimari anlayış ve büyük boşluklar, bölgenin çevreyle olan ilişkisini zayıflatmış ve yürüyen insan ölçeğinde sürekliliği kesintiye uğratmıştır. Bu durum, üstyapıda oluşacak büyük yoğunluğun, çevredeki diğer kentsel alanlara servis edilmesinin önüne geçmektedir. Çevredeki potansiyeli yüksek alanların birbiriyle iletişiminin zayıflamasına ve alanların atıl kalmalarına sebebiyet vermektedir.
- Altyapı, ulaşım ve yaya transferi planlamasından ve mimari tercihlerden dolayı ortaya çıkan büyük meydan; konser ve şenlik alanı gibi çeşitli işlevler atfedilerek varlığı makul kılınmaya çalışılmıştır. Oysa bölgede bu tür etkinliklerin gerçekleşebileceği alanlar mevcuttur. Nitekim herhangi bir etkinlik anında, bölgede gerçekleşmesi gereken transfer faaliyeti de aksamaya uğrayacaktır. Etkinlikler için oluşturulan mekanların, etkinlik zamanı dışında da boş kalma zorunluluğu, alanı iyiden iyiye atıl ve verimsiz kılacaktır.

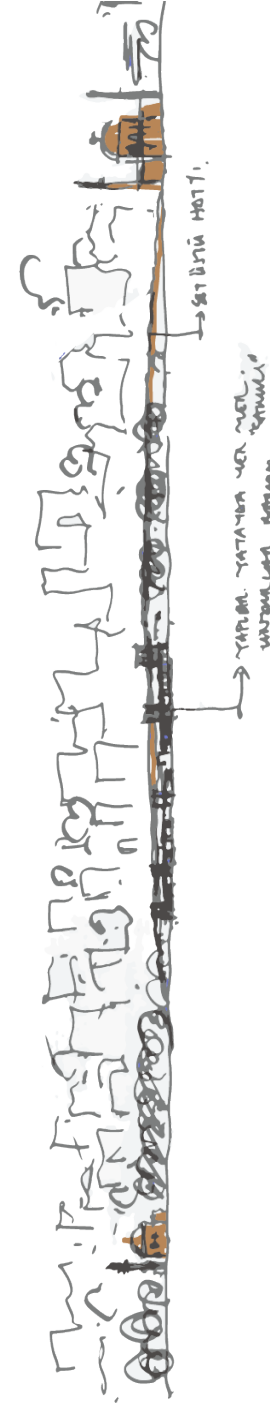


Potansiyeller ve Çevre İlişkisi

Beşiktaş'tan başlayarak Karaköy'e kadar uzanan hat son yıllarda kentin önemli bir cazibe merkezi haline gelen Karaköy dokusu ile kültürel potansiyeli çok yüksek bir alan haline gelmiştir.

Beşiktaş'tan başlayarak Karaköy'e kadar uzanan hat; Deniz Müzesi, Dolmabahçe Sarayı, Beşiktaş Stadyumu, KüçükÇiftlik Park, Maçka Parkı, Bezmialem Valide Sultan Camii, Fındıklı Molla Çelebi Camii, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul Modern Müzesi, Nusretiye Camii, Kılıç Ali Paşa Camii, halihazırda inşaatı devam eden Galataport projesi ve son yıllarda kentin önemli bir cazibe merkezi haline gelen Karaköy dokusu ile kültürel potansiyeli çok yüksek bir alan haline gelmiştir.

- Planlanan proje; oluşturduğu büyük boşluklar, yapısal dokuyu göz önünde bulundurmaya verimsiz vaziyet planı, yeraltına alınan yolun yarattığı çukurlar ve noktasal transfer yoğunluğuyla bu hat üzerindeki iletişimi güçlendirmek yerine zayıflatmaktadır.
- Projede yer alan istasyonların konumu ve denize doğru yapılan radikal müdahaleler ile kıyı çizgisi bozulmakta ve insanların denizle ilişkisi zayıflamaktadır.
- Dolgu alanlar ve merkez yoğunluklardan ziyade oluşturulacak yapı ve boşlukların hat boyunca kent dokusuna uygun bir şekilde dağıtılması, alandaki dar kesit durumunu göz ardı etmeden, bu değerli hattaki kentsel öğelerin iletişimini insan ölçeğinde tahsis edecektir.



- Bu dağılım sonucunda insan ölçeğinde oluşturulacak kesitler ve yürüyüş aksları, transfer deneyimini de daha kaliteli hale getirecektir. Bu sayede transfer işlevinden bağımsız bir şekilde Beşiktaş'tan Karaköy'e uzanan hattaki yürüyüş, vakit geçirme ve yapı ilişkileri de daha sağlıklı bir şekilde işleyecektir.
- Çevrede bulunan park ve kamusal alanların sürekliliğinin ve sürdürülebilirliğinin sağlanması adına yoğunlukların ve işlevlerin tek bir merkezde toplanmasından ziyade hat boyunca dağıtılması önemli bir etki yaratacaktır.
- Projedeki binaların bireysel tercihlerden ziyade kentin dokusuna uygun bir mimari anlayışla tasarlanması, tarihi ve estetik değeri yüksek yapıların önüne geçmemesi de önem arz etmektedir.
- İstanbul binlerce yıllık tarihi ve kültürel değerleriyle köklü medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Bu bölgede, yeni inşa edilen şehirlerde gördüğümüz sembol arayışlarından ziyade kente ait değerleri ön plana çıkaran mütevazı ve hassas müdahaleler gerçekleştirilmelidir.



İşlevlerin Dağılımı

Mevcut projede yer altında konumlanan yolcu ihtiyaç alanları, sanat galerileri, sahaflar ve kitapçılar, pazar tezgahları gibi alanların yer üstünde vaziyet planına ve kent dokusuna uygun bir şekilde konumlanması, daha ölçekli boşlukların tanımlanmasına katkı sağlayacaktır.

Bu şekilde üst yapıda daha canlı, insan odaklı, etkileşimi ve mekan kalitesi yüksek bir kent dokusu oluşacaktır. Nitekim direk insan ile irtibat kuran bu tarz işlevlerin kentsel ölçekte değerleri ve potansiyelleri yüksektir. Bunların yeraltına itilmesi işlevlerin kalitesini zayıflatırken, kenti de bu zenginliklerden mahrum bırakmaktadır.

Bu bağlamda projede yer alması

- düşünülen kültürel ve ticari işlevlerin, transfer yapılarıyla beraber hat boyunca kentsel dokunun bir parçası olarak dağıtılması gerekmektedir.

Üstyapıda tanımsız büyük boşluklar

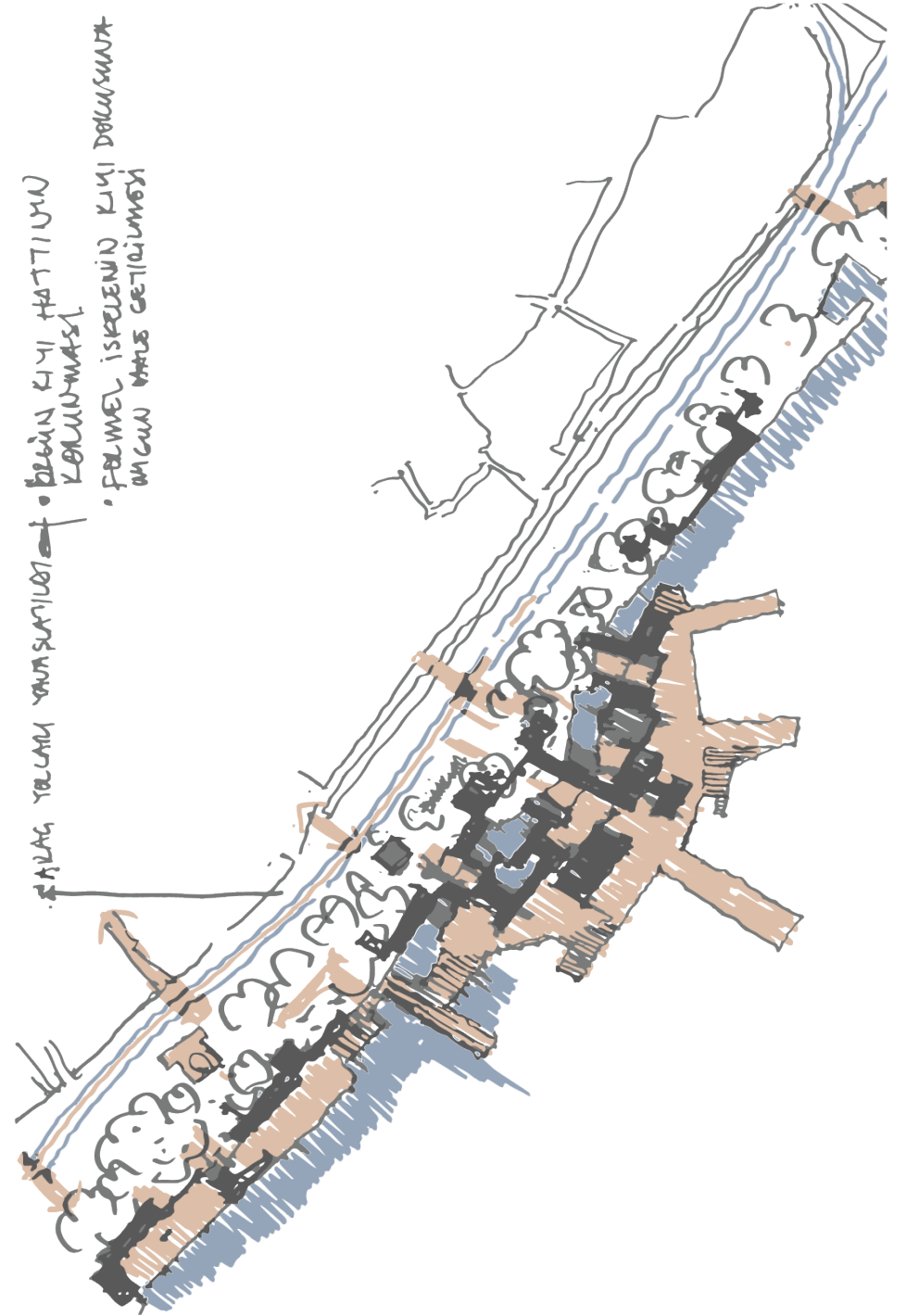
- mevcut iken bu mekanların yeraltına itilmesi kentsel açıdan doğru bir yaklaşım değildir.

Üst ölçekte, projede düşünülen

- şehirler arası deniz istasyonu, otobüs durakları gibi bazı işlevlerin tekrar düşünülmesi ve bunların kentin farklı transfer merkezlerinde konumlandırılması hem projeyi hem de bu değerli bölgeyi rahatlatacaktır.

Üst ölçekteki bu yaklaşımlar;

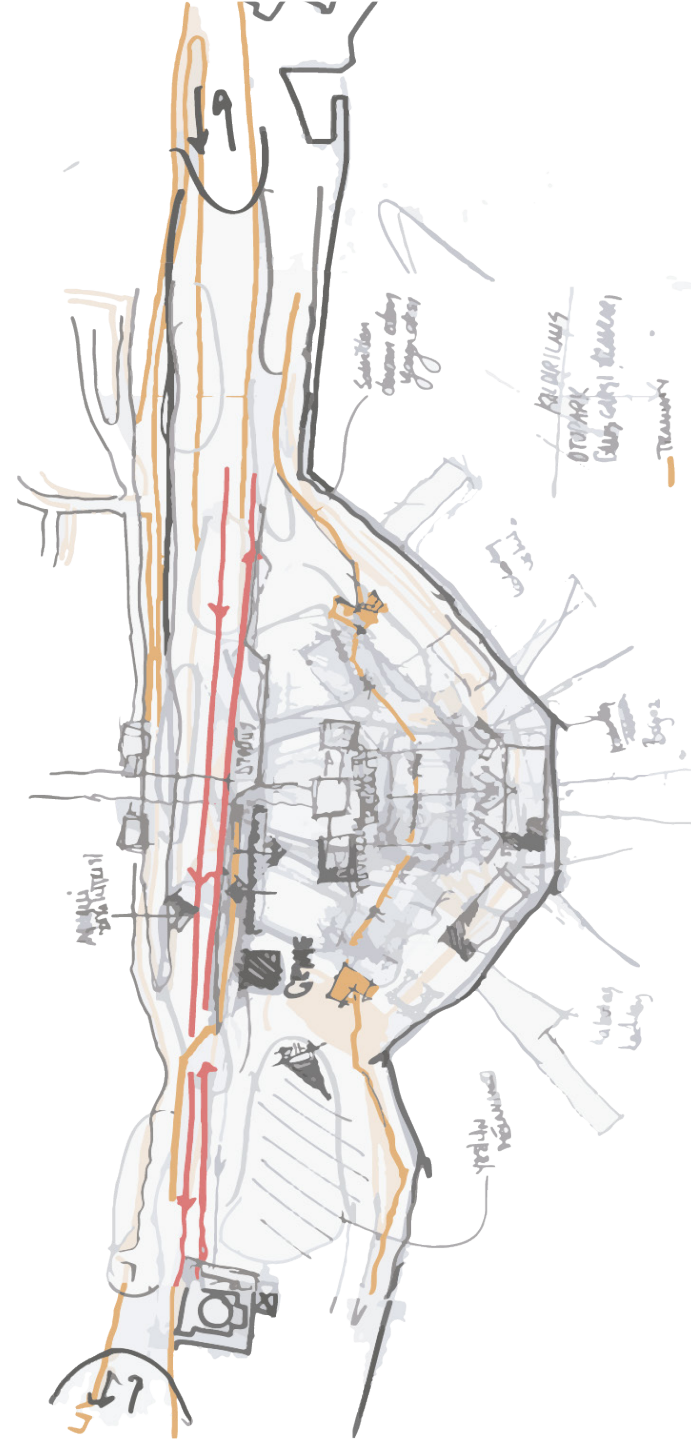
- bütüncül, vizyoner ve hassas bir kentsel planlama sürecinin parçası olmalıdır.



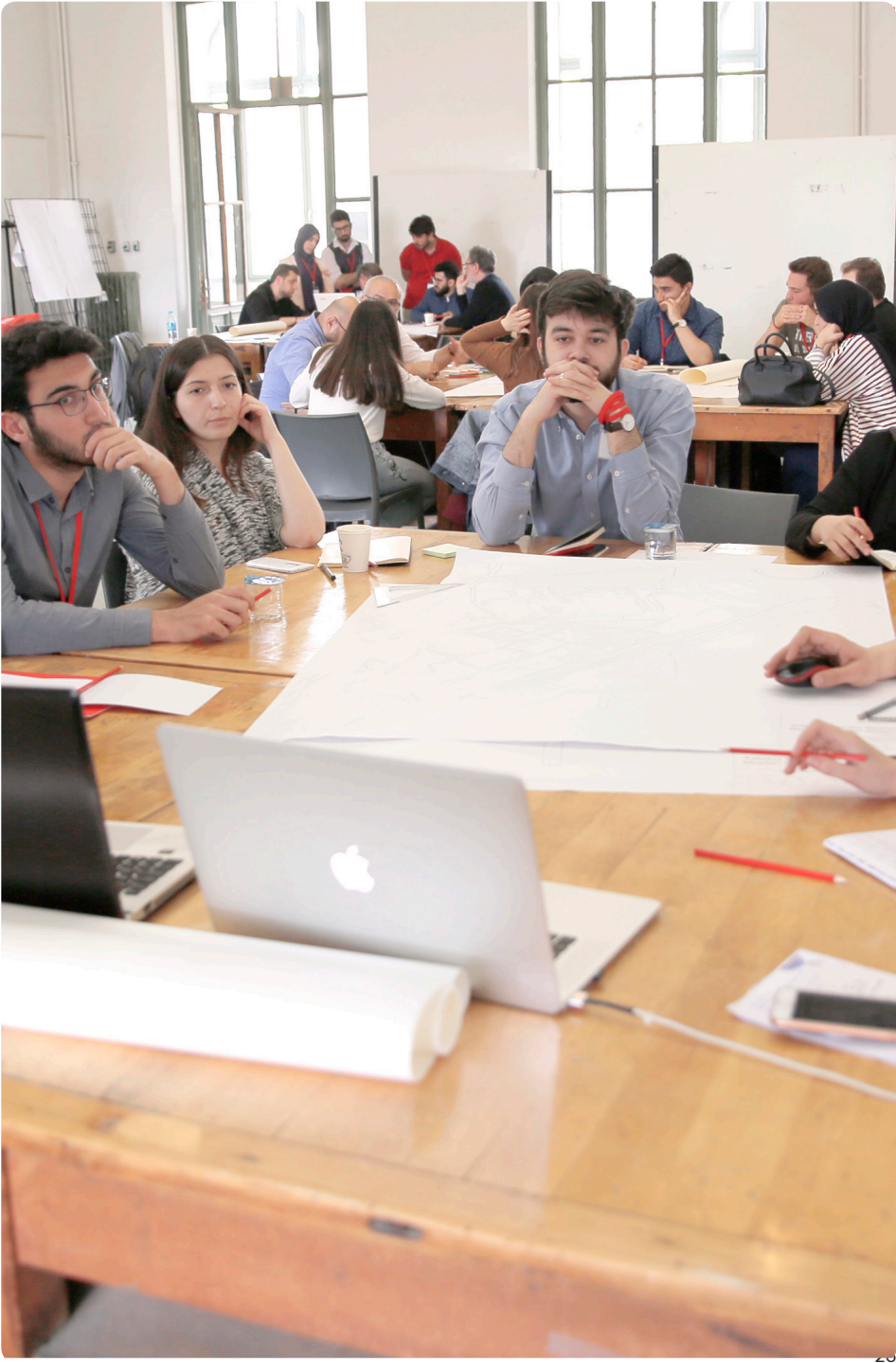
Planlama Süreci

Bu kenti “İstanbul”
yapan değerleri
koruyan ve sürdüren,
katılımcı bir anlayışla
gerçekleştirilmesi bu
süreçleri en doğru
noktaya taşıyacaktır.

Kentin değerli alanlarında yapılacak planlama süreçlerinin; toplumun ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak, uzun vadeli ve vizyoner bir bakış açısıyla, kentin bütünlüğü içerisinde değerlendirilmesi ve bu kenti “İstanbul” yapan değerleri koruyan ve sürdüren, katılımcı bir anlayışla gerçekleştirilmesi bu süreçleri en doğru noktaya taşıyacaktır. Kentle ilgili düşünen ve bilgi üreten, pratik ve teorik alanlarda çalışmalar yapan insanların ve sivil toplum kuruluşlarının; planlama çalışmalarına, katılımcı ve şeffaf bir yöntemle sürecin en başından itibaren katkıda bulunmaları, yapılan projelerin zenginliğini, sürdürülebilirliğini ve doğru bir şekilde gerçekleşmesini sağlayacaktır.







Katılımcılar

Atölye Yürütücüleri

Ahmet Yılmaz
Ali Manço
Alidost Ertuğrul
Arzu Nuhoglu
Aydin Volkan
Can Çinici
Celaleddin Çelik
Cem Yılmaz
Emine Öğün
İbrahim Hakkı Yigit
Mehmet Öğün

Atölye Programı

10.00-10.30 TTV Sunum
10.30-13.30 Atölye Çalışması
13.30-14.00 Öğle Arası
14.00-17.00 Atölye Çalışması
17.00-18.00 Proje Sunumları

1. Masa

Emine Öğün
Mehmet Öğün

Beyza Elif Bayram (Medipol Üni.)
Bora Can Altıntuğ (YTÜ)
İbrahim Ayman Yaghmour (FSMVÜ)
M. Ebrar Sağlam (FSMVÜ)
M. Hüseyin Sancar (ODTÜ)
Süleyman Ertuğrul (Haliç Üni.)

2. Masa

Ahmet Yılmaz
İbrahim Hakkı Yigit

Aylin Aya (MSGSÜ)
Ahmet Şahin (ITÜ)
Alperen Asım Akbas (ITÜ)
Kağan Ocak (ITÜ)
Şule Karabıyıkoglu (ITÜ)
Zahraa Elakrady (FSMVÜ)
Zehracan Aç (FSMVÜ)

3. Masa

Ali Manço
Cem Yılmaz

Berfu Çelebi (FSMVÜ)
Betül Özkan
Elif Öztürk (Medipol Üni.)
Meryem Nur Şen (Haliç Üni.)
M.Yusuf Mavus (Trakya Üni.)
Rumeysa Leventoglu (FSMVÜ)
Yaren Kamit (Medipol Üni.)
Tolga Güvenç (MSGSÜ)

4. Masa

Arzu Nuhoglu
Can Çinici

Erdoğan Solmaz
Oğuzhan Güler
Furkan Filiz (ITÜ)
Mehdi Çelik (Haliç Üni.)
Mohammad Shaabna (FSMVÜ)
Süedanur Özden (YTÜ)
Yunus Emre Rahvalı (ITÜ)
Şeymanur Ceylan (ITÜ)

5. Masa

Alidost Ertuğrul
Celaleddin Çelik

Büşra Karagöz (ITÜ)
Ege Bent (ITÜ)
Dilara Karasakız (FSMVÜ)
İkbal Sezen Polat
Ömer Faruk Polat
Tahir Can Yarimoğlu (ITÜ)
Şükran Yedikardeş

6. Masa

Aydin Volkan
Furkan Demirci

Batuhan Göç (YTÜ)
Elif Katar (Medipol Üni.)
Gizem Kaş (ITÜ)
Özge Nur Öner (Medipol Üni.)
Özgür Yaşar Şahin (ITÜ)
Sena Sevinen (YTÜ)



Türkiye Tasarım Vakfı

Kuzguncuk Çarşı Cad.

No: 9 Üsküdar, İstanbul

+90 216 495 08 88

info@turkiyetasarimvakfi.com

www.turkiyetasarimvakfi.com