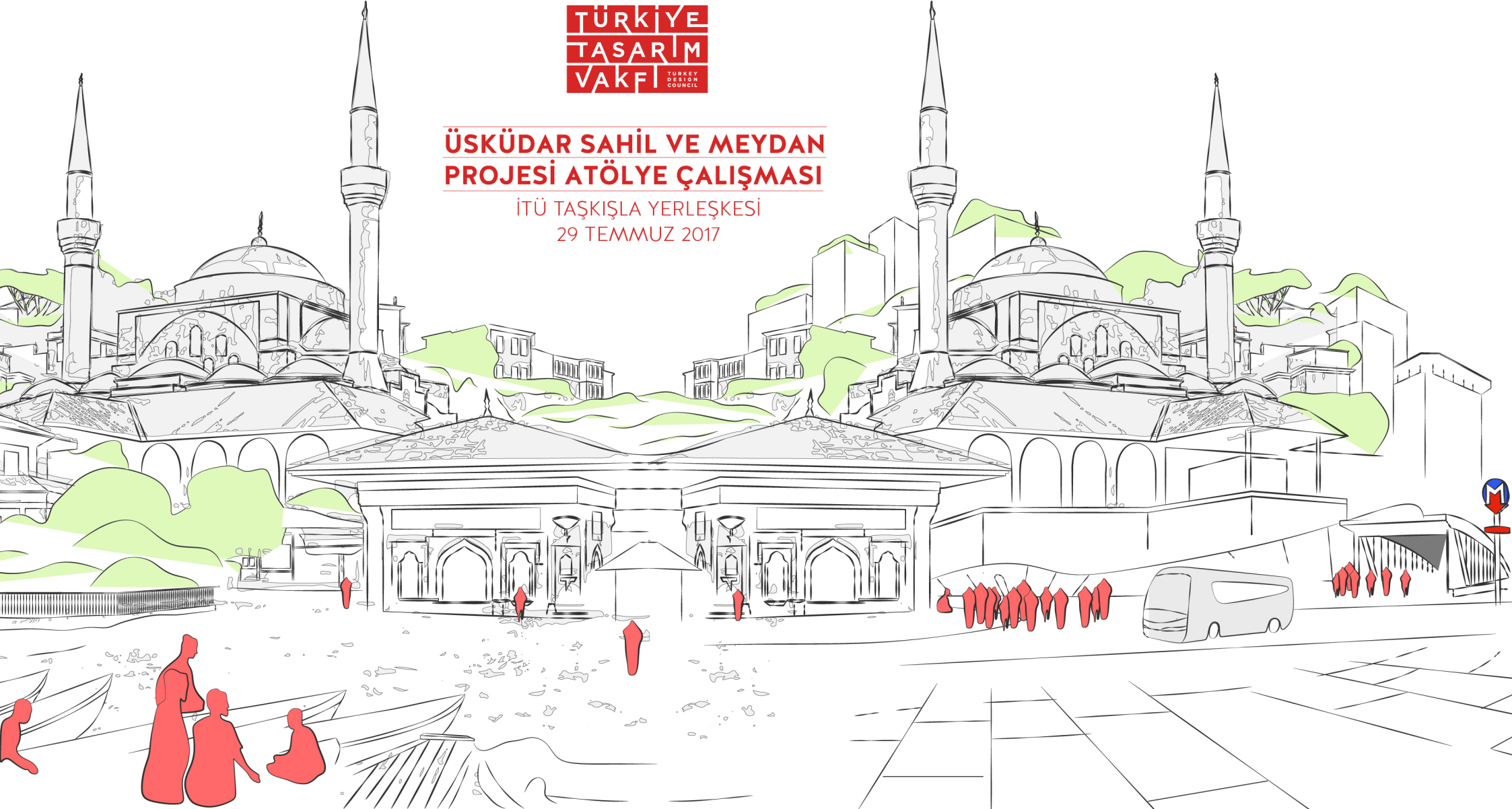


ÜSKÜDAR SAHİL VE MEYDAN PROJESİ ATÖLYE ÇALIŞMASI

İTÜ TAŞKISLA YERLEŞKESİ
29 TEMMUZ 2017

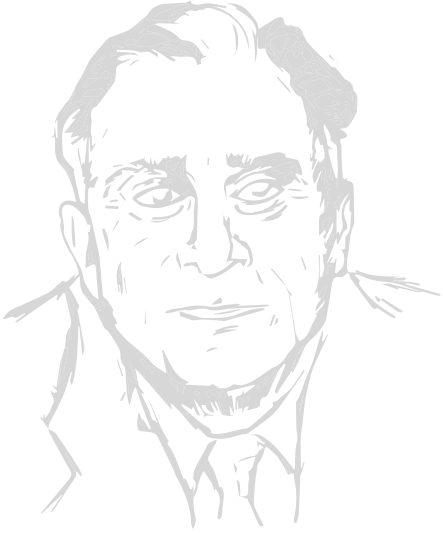




Türkiye Tasarım Vakfı tasarım odaklı yaklaşım ile Türkiye'nin sosyal ve ekonomik gelişimine katkı sağlamayı hedefler. Kamu ve özel sektörün iyi tasarım ile buluşmasını sağlayarak katma değer açığa çıkarır ve bu sayede tasarım gücünün Türkiye'nin rekabetçi avantajı olması hedefine katkıda bulunur. Sosyal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

“O gece ikide bir uyanıp baktığım pencerede saat ikiye doğru Üsküdar tamamiyle kaybolmuştu. Uyku sersemliği içinde Üsküdar’dan mahrum bir İstanbul beni hayli üzdü. Bu aynada kendi hayalini, yolda gölgesini görmemek gibi bir şeydi. Daha bir gece evvel hafif rüzgar altında binlerce ışıktan bana göz kırpyordu. Biraz sonra uzaklara atılmış bir dizi fener ışığında onu tekrar, onu veya çok uzak hatırasını tekrar buldum. Başka türlü bir karanlığın ortasında, tek başına, sanki zaman denizinde yüzüyordu. Kıyıya ve cadde ışıklarına çok yakın geçen bir taka biraz sonra bu zaman denizini, bir lahza için olsa bile, eski bildiğimiz deniz yaptı.”

Ahmet Hamdi Tanpınar



Tanpınar’a Üsküdersiz bir İstanbul kabusunu yaşatan sis muhtemelen uzun sürmedi, Tanpınar ertesi gün ya da birkaç gün sonra Üsküdar’ına kavuştu. Fakat o günden bu yana Üsküdar’da çok şey değişti. O gün sisler arasında kaybolan Üsküdar, bu gün tarihi dokusunu, artan nüfus ve beraberinde oluşan problemlerden ötürü geri dönülemez bir biçimde kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya.

Türkiye Tasarım Vakfı, tasarım farkındalığını önceleyen yaklaşımıyla şehrin karşılaştığı problemlerde proaktif tavır takınmak gayretinde. Üsküdar Sahil ve Meydan Projesi Atölye Çalışması bir tasarım sorununu geniş katılıma ve mümkün olduğunca kamuya, meraklılara, uzmanlara açarak, aktif davranarak, eleştirinin kendine pozitif yer açmasını amaçlamaktadır.

Türkiye Tasarım Vakfı Yönetim Kurulu



İçindekiler

<u>5</u>	<u>Üsküdar Üzerine</u>
<u>6</u>	<u>Atölye Çalışması Hakkında Genel Bilgi</u>
<u>7</u>	<u>Atölye Amacı ve Yöntemi</u>
<u>8</u>	<u>Katılımcılar</u>
<u>10</u>	<u>Mevcut Proje</u>
<u>12</u>	<u>Atölye Çalışması Raporu</u>
<u>18</u>	<u>Atölye Fotoğrafları</u>



Üsküdar Üzerine...

Kadim zamanlarda Asya'ya açılan kapı, Kabe yolunun başlangıcı olarak anılan Üsküdar, 20nci yüzyılın ortalarına kadar Boğaziçi'nin hemen kıyısında, camiler, medreseler, tekkeler, türbeler, çeşmeler ve ahşap evlerle bezeli şirin tarihi kimliğini koruyan, kendi halinde bir ilçeyken,, İstanbul'un devleşmeye başlamasıyla bu süreçten azade kalamadı, değişti, dönüştü.

Artık uzaklara açılan abidevi bir kapı olmaktan ziyade, metropol insanının günlük yaşamını oluşturan safhaların ara "turnikelerinden" sadece biri.

İş-ev döngüsünün dayattığı "günübirlik" kıtalar arası yolculuğu kolay kılmak amacıyla gerçekleştirilen büyük tünellerle, geleneksel deniz ve kara ulaşım araçlarıyla taşıyan yolcuların aktarma istasyonu.

Üsküdar Meydanı'nı sabah akşam onbinlerce insanın çiğnediği alelade bir platform olmaksızın kurtarmak için yapılacak bir şey kaldı mı?" sorusuna verilecek cevapların başında nüfusun azaltılması-desantralizasyon geliyor. Kulaklarda aşırı "ütopik" bir tınlama yaratsa da, başka çare yok.

Artık sığamadığımız İstanbul, istiap haddi aşılmış bir gemi durumundadır; onu dolgularla büyütmek, gemiyi yüzdürmek yerine kazıklarla su üstünde tutmaya çalışmaktır; ve nafîle bir çabadır.

İstanbul'un yakın çevresinde çağdaş ihtiyaçları karşılayacak yeni ve güzel şehirler inşa ederek nüfus buralara yönlendirilmelidir.

İstanbul, kurulacak yeni şehirlerin eğitim, bilim, sanat, kültür ve turizm merkezi olarak düzeyli, gerçek bir şehir hayatına imkan verecek asli hüviyetine yeniden kavuşturulmalı, Üsküdar'da bu bütünlüğe tarihine yaraşır katkıyı yapar konuma getirilmelidir.

Bu amaçla Üsküdar Meydanı, barındırdığı tarihi mimarlık abidelerinin varlığı motorlu araç trafiği ve kaotik altyapı donanımı uzantıları arasında heba edilmeden, şehirliyle doğrudan ilişki kurarak, her yaştan bireyin bilinçlenmesine katkı yapacak şekilde yaşanır hale getirilmelidir.

Mehmet ÖĞÜN, Y.Mimar.
15.09.2017

Üsküdar Sahil ve Meydan Projesi Atölye Çalışması

Türkiye Tasarım Vakfı, kamuoyunda tartışma yaratan Üsküdar Sahil Projesine*, Üsküdar'ın tarihsel dokusuna uygun, yeni gerekliliklerine de cevap verebilecek alternatifler üretmek, projeye katkı sağlayacak yeni fikirlerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamak için İTÜ Taşkışla Yerleşkesi'nde Üsküdar Sahil ve Meydan Projesi Atölye Çalışması düzenledi.

Program

10:00-10:30 Açılış
10:30-13:30 Atölye Çalışması
13:30-14:00 Öğle Arası
14:00-17:00 Atölye Çalışması
17:00-18:00 Proje Sunumları

Proje Yürütücüleri

Ahmet Yılmaz
Celaledin Çelik
Deniz Aslan
Halil İbrahim Düzenli
İbrahim Hakkı Yiğit
Mehmet Öğün
Mithat Bora Bulut
Salih Pulcu



Atölye Amacı ve Yöntemi

Üsküdar Sahil Projesinin yapımına 2017 Mayıs ayında başlandı. Ancak projenin başlaması kamuoyunda çeşitli tartışmaları da beraberinde getirdi. Üsküdar'ın tarihsel dokusuna uygun, yeni gerekliliklerine cevap verebilecek alternatifler üretmek, projeye katkı sağlayacak yeni fikirlerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamak için **Üsküdar Sahil ve Meydan Projesi Atölye Çalışması** düzenlendi. Çalışmaya İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi başta olmak üzere pek çok okuldan mimarlık öğrencileri davet edildi. Katılımcılardan dört grup oluşturuldu. Bu grupların yürütücülüğünü kent üzerine çalışmalar yapmış, Üsküdar'ı tanıyan akademisyen ve mimarlar yaptı. Çalıştayda mevcut meydan düzenlemesi ile ilgili neler düşünüldüğü, projede doğru veya yanlış bulunan noktaların ne olduğu konuşulup çözüm önerileri üzerinde duruldu.

Katılımcı bir proje elde etmek, hâlihazırda olan projeye katkı sağlamak, alternatifler oluşturmak niyetiyle bir araya gelindi. Atölye Çalışmasının öncesinde katılımcılara birer dosya verildi. Bu dosyada; mevcut proje, Üsküdar'ın tarihçesi, Pervititch haritaları, Üsküdar'ın hâlihazırdaki paftaları, ulaşım grafikleri, anıtsal yapılar hakkında kısa bilgiler, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden edinilen ulaşım raporları ve topografya haritası yer aldı. Çalışmaya katılımcıların proje ile ilgili fikirleri alınarak başlandı. Bu çalıştayın ne ölçüde verimli olabileceği, mevcut projeye ne kadar müdahale edilebileceği konuşuldu. Herkesin kabul ettiği nokta Üsküdar'ın şu an, Marmaray, metro ve deniz ulaşımı ile beraber yoğun bir transfer merkezi olduğu yönündeydi. Anıtsal yapıları ve Üsküdar'ın tarihini de göz önünde bulundurarak, ulaşım sorununa nasıl çözüm üretilebileceği konuşuldu. Sonrasında yürütücüler, öğrenciler ile tanıştı ve çalışmaya başlandı.

Öğlene kadar; insan hareketleri, anıtsal yapılar, doluluk - boşluk gibi başlıklar üzerinden Üsküdar analizleri yapıldı. Bu analizler sırasında Üsküdar'ın sorunları ve bunlara ne gibi çözümler üretilebileceği düşünüldü. Her grup çalışmalarında farklı yöntemler izledi. Örneğin birinci grup, anıtsal yapıların ön ve arka yüzünü değerlendirerek çalışmaya başladı. Her bir öğrenciden bir yapı seçmesi; yapıyı ve çevresini değerlendirmesi, sorunları tespit edip, çözümler önermesi istendi. Gruplar kendi aralarında bu çalışmaları yaparken, diğer gruplarla iletişimlerini sürdürdüler. Öğleden sonra katılımcılar yürütücülerinin yönlendirmeleriyle bireysel veya gruplar halinde çözüm önerilerini hazırladılar. Çalıştayın son saatinde "Çalışmaya başlarken neler düşündük, çalışmaları yaptıktan sonra nereye vardık?" gibi sorulara cevaplar arandı. Sonrasında ise gruplar çözüm önerilerini sundu.

1.Masa

Ahmet Yılmaz
Halil İbrahim Düzenli
Ege Bent (İTÜ)
İlterhan Avcı (İTÜ)
Hatice Dumlupınar (YTÜ)
Şule Karabıyıkolu (FSMVÜ)
Gizem Dağdeviren (YTÜ)
Musa Cengiz (KTÜ)
Zeynep Kevser Çakır (FSMVÜ)

2. Masa

Salih Pulcu
İbrahim Hakkı Yiğit
Mithat Bora Bulut
Arif Erdoğan (FSMVÜ)
M. Serdar Erdoğan (MSGSÜ)
Süleyman Ertuğrul (Haliç Üniversitesi)
Gülsüm Kahraman (FSMVÜ)
Zeliha Ünal (Haliç Üniversitesi)

3. Masa

Mehmet Öğün
Celaleddin Çelik
Meryem Nur Şen (Haliç Üniversitesi)
Akif Atay (KTÜ)
Furkan Taha Durmaz (KTÜ)
Ercan Çelikel (Doğuş Üniversitesi)
Ömer Faruk Polat (Mimar Sinan)
Süedanur Özden (YTÜ)
Sümeyye Birkan (Viyana Teknik Üniversitesi)

4. Masa

Deniz Aslan
Arzu Uzunoğlu (Haliç Üniversitesi)
Dilay Çakır (FSMVÜ)
Ömer Bayram (Konya Üniversitesi)
Kübra Ezgi (FSMVÜ)
İkbal Sezen (MSGSÜ)
Kervangeldi Ovluya (MSGSÜ)
Furkan Demirci (İTÜ)





Mevcut Üsküdar Meydan Projesi



Mevcut Üsküdar Meydan Projesi

Üsküdar Sahil ve Meydan Projesi Atölye Çalışması Raporu

Tarihte önemli ulaşım merkezlerinden biri olan Üsküdar, konumu itibarıyla bu özelliğini sürdürmektedir. Geçmişte kervansaraylara ev sahipliği yapmış, sonrasında Harem Otogarı ile şehirlerarası ulaşımın işlevsel bir noktası olma özelliğini korumuştur.

Üsküdar şehrin büyümesiyle şehir içi ulaşım da odak noktalarından biri olmuştur. İki kıta arasında önemli bir ulaşım aracı olan Marmaray'ın çok kullanılan istasyonlarından biri olan Üsküdar, Anadolu yakasının trafik sorununa çözüm olacağı düşünülen Üsküdar - Çekmeköy metro hattının başlangıç noktasını oluşturacaktır. 1920'lerde Üsküdar - Kadıköy ve Kısıklı arasında başlayan tramvay, 1950'lerden sonra yerini otobüs hattına bırakmıştır. Zamanla bu hatlar gelişmiş, geniş bir ulaşım ağı oluşturmuştur.

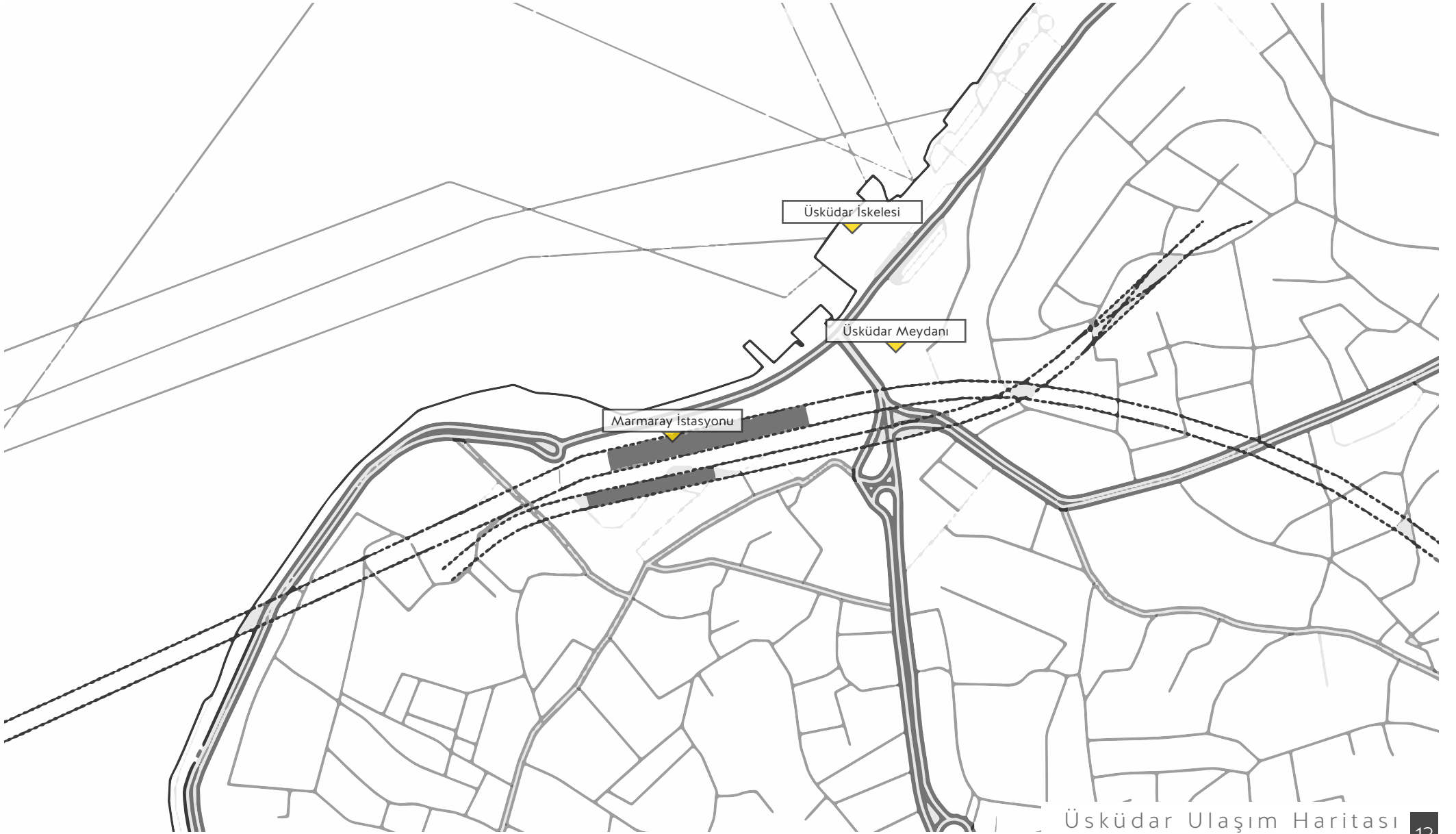
İstanbul'un pek çok noktasına Üsküdar'dan deniz yolu ile ulaşmak da mümkündür. Her gün pek çok insan Üsküdar üzerinden Eminönü, Beşiktaş ve Karaköy'e ulaşmaktadır.

Harem-Sirkeci arabalı vapuruna, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'ne ve Avrasya Tüneli'ne yakınlığı kıtalar arası ulaşım da yerini pekiştirmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin güncel verilerine göre günlük ortalama 100.000 kişi Üsküdar üzerinden ulaşım sağlamaktadır. Üsküdar-Çekmeköy metro hattının da açılmasıyla yine İBB'nin verilerine göre 2023 yılında bu sayının 400.000 olması beklenmektedir.

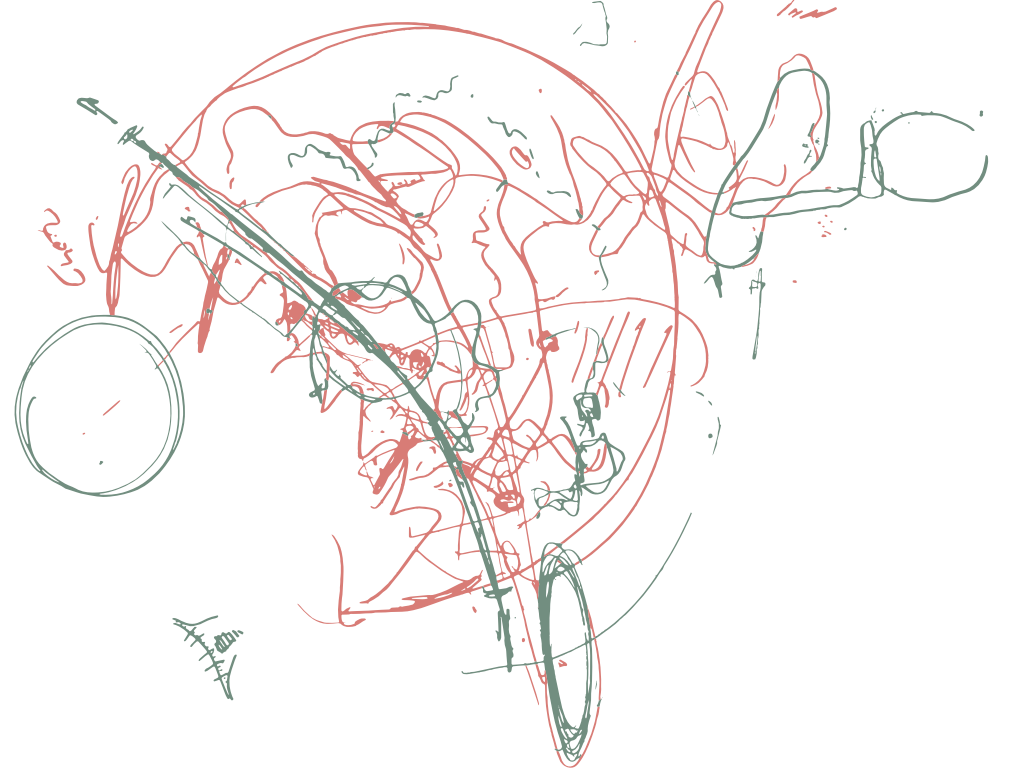
Bu bilgiler doğrultusunda yaptığımız çalışmada Üsküdar ile ilgili en çok önemsenen mesele ulaşım oldu.





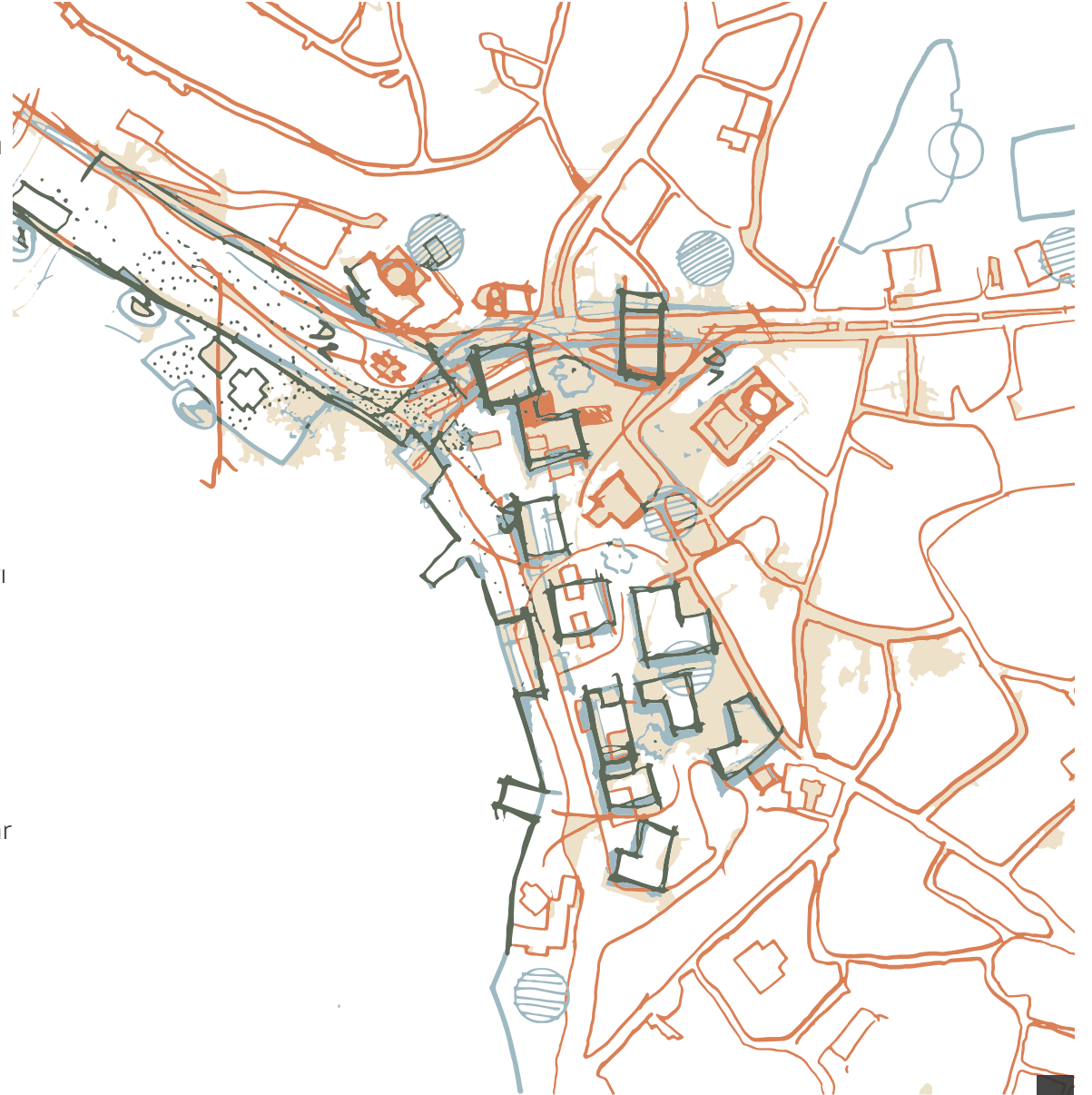
Ulaşımında ilk gündeme gelen konu **motorlu taşıtlardı**. Üsküdar sahilinde oluşan trafiğe çözüm üretmek katılımcıların öncelikli amacı oldu.

- Üsküdar Meydanı'nda otobüs duraklarının depo edilmesinin trafiğin oluşmasında kritik bir etken olduğu tespit edildi. Bu durumun çözümü için otobüslerin Üsküdar Meydanı'nda depolanması yerine, merkezin dışındaki bir konumda depolanıp, merkezden sadece yolcu alması önerildi. Böylece Üsküdar Meydanı'nda büyük bir alan kazanılmış olacaktı. Bu depolama alanının illa Üsküdar'da olması isteniyorsa sahil yerine, yıkılan katlı otoparkın bulunduğu yerin kullanılması önerildi.
- Trafik çözümü için kritik olduğunu düşündüğümüz bir diğer öneri ise yatay deniz ulaşımının artırılması; Kadıköy'den başlayan bir vapur hattının sırasıyla, Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Kandilli, Beykoz diye devam etmesi Üsküdar sahil trafiğinin yoğunluğunu azaltacaktır.
- Üsküdar iskelesinin yoğunluğunu azaltmak için alternatif iskelelerin seferlerinin sıklaştırılması önerildi.
- Bağlarbaşı'ndan, Paşalimanı'ndan, Ahmediye'den ve Harem'den gelen taşıtları yer altına alma önerisi de konuşulan alternatifler arasındaydı.



Katılımcıların Üsküdar'la ilgili diğer bir eleştirisi kamuoyunda çok tartışılan ve Üsküdar Belediyesi'nin iyileştirme çalışmaları yürüttüğü Üsküdar Meydanı'ndaki Marmaray İstasyonu çıkışlarıyla alakalıydı. Katılımcılar, var olan istasyon çıkışları, havalandırma bacaları gibi üniteleri de düşünerek o alanın Üsküdar'a nasıl geri kazandırılabilceği hakkında öneriler sundu.

- Marmaray çıkışları ve havalandırma bacalarının bulunduğu alanları tanımsız bir boşluk olarak bırakmak yerine, tarihi dokuya uygun bir şekilde, yapılaşmayı denize kadar devam ettirmek ve Marmaray girişlerini ve havalandırma bacalarını yeni oluşan dokunun parçası haline getirmek,
- Dokunun sahil kısmını ise aralarında küçük seyir alanları oluşturan yalı tipi yapılarla şekillendirmek,
- Önerilen yapılaşma içerisinde ölçekleri değişen meydanlar oluşturarak doku içerisinde doluluk-boşluk dengesini sağlamak ve tanımsız büyük boşluklardan kaçınmak,
- Bu boşlukları birbirine bağlayan hiyerarşik canlı sokaklar üretmek önerildi.
- Sahildeki alanın deniz kısmındaki tanımsız boğaz manzarası yerine, Çengelköy örneğindeki gibi yapılar arasında insani ölçekte açılan anlamlı manzaralar tanımlamak gerektiği belirtildi.



Önündeki iskele ve otobüs durakları ile biraz kalabalık ve kaosu içinde kalmış, yine önündeki iskele yüzünden denizden tam okunamayan Mihrimah Sultan Camii ve III. Ahmet Çeşmesi için neler yapabileceği üzerinde duruldu.

- Otobüs duraklarını Mihrimah Sultan Camisi önünde ve sahil şeridinde depo etmemek,
- İskeleleri Marmaray girişinin önüne taşıyıp bütün transferi tek bir noktada çözmek ve Mihrimah Sultan Camiinin önünü rahatlatmak. Böylece Mihrimah Sultan Camiini, deniz yolu ulaşımını kullanırken yeşillikler içinden rahatça okunabilen, önündeki peyzajda otururken keyifle izlenebilecek bir mekan haline getirmek,
- Yeni iskele (transfer) meydanını raylı sistemlerle en kısa yoldan buluştururken var olan Üsküdar dokusuna uygun bir kamusal platform elde etmek; alanın su ile ilişkisini güçlendirirken, mevcut kıyı ulaşım izinin kesitini genişletmeden sürdürmek ana motivasyonumuz oldu.



Hand-drawn sketch of a site plan and building elevations for a renovation project. The site plan shows a large rectangular building with a central circular feature, surrounded by streets and other structures. Labels include 'Balaban Tekeşi', 'Ulusun form of's', 'Halkın Milliye C.', 'Ticaret ACSI', 'Marka giden aks', 'Kafeler', 'Yeni Ustada Sultan Camii', 'Geme', and 'İnkilap dönemi'. The elevations show two views of the building, one with a dome and minaret, and another with a flat roof and arched windows.

- Caminin hemen yanında bulunan otobüs firmalarının ofislerinin yerine cami cemaatinin, namaz vakitleri arasında zaman geçirebileceği ya da Marmaray ile yolculuk yapan kimselerin duraklayabilecekleri bir yer olmasını önerildi.
- Bu bölgede kitapçı eksikliğini de göz önünde bulundurarak, kitabevi önerisinde bulunuldu.
- Valide Sultan Camiinin hemen karşısında, Üsküdar belediye binasının yıkılan yeri için bir grup pazar önerisinde bulundu. Bu alanın hemen arkasında bulunan yoğun yerleşim yeri için de yeşil alan olarak değerlendirilebileceği konuşuldu. Ayrıca yıkılan belediye binasının etrafında kalan binaların da yıkılması önerildi.







Türkiye Tasarım Vakfı

Karanfil Caddesi Morkaranfil Sokak No:2 Levent, İSTANBUL

T +90 212 219 00 04 • info@turkiyetasarimvakfi.com

www.turkiyetasarimvakfi.com