

SAHİBİ / *publisher* :

(Yapı-Endüstri Merkezi adına)  
DOĞAN HASOL

YAZI KURULU / *editorial staff*:

DOĞAN HASOL  
Prof.Dr. BÜLENT ÖZER

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ / *editor*:  
DOĞAN HASOL

IDARİ İŞLER YÖNETİCİSİ  
*administrative director*:

SAADET ALTINAY

YAZI İŞLERİ MÜDÜR

YARDIMCILARI

*associated editors*:

AYLA GÜLSEN

GÜNER ÇILGIN

YAYIN SEKRETERİ

*editorial secretary*:

SEDAT ACAR

REKLAM YÖNETİCİSİ

*advertisement manager*:

FEYZA GÜVELİ

GRAFİK YÖNETİM /

*graphics director*:

YALÇIN KARACA

ANKARA TEMSİLCİSİ

*Ankara representative*:

ASLI ÖZBAY

YAZI VE YÖNETİM BÜROSU

*editorship and administration*:

Cumhuriyet Caddesi 329,

Harbiye - İstanbul

Tel : (1) 147 41 85 - 148 48 14

Tlx : 26026 yema-tr

Fax:(1) 141 11 01 - 148 48 14

Yayımlanan yazılardaki düşünceler

yazarına ait olup YAPI dergisini

bağlamaz.

Kaynak gösterilerek yazılardan alıntı

yapılabilir.

SAYISI / *single copy*:

7000.-TL (KDV dahil)

ABONMAN /

*annual subscription rate*:

12 sayı: 70.000.-TL (KDV dahil)

Posta Çeki Hesabı: 33454.5

DIŞ ÜLKELER / *to abroad*: US \$ 50.-

(*surface mailing*)

BASKI/*printed by*:Tunç Matbaacılık

A.Ş.

KAPAK / *cover*:

Antonio CANALETTO (1697-1768)

"Venedik'teki Dojlar Sarayı" başlıklı

tablosundan detay / *Detail from Ducal*

*Palace*

8 Yorumlar

10 Görüş - Tartışma

12 Haberler

23 Yayınlar

24 Basından

26 Sanat Olayları

28 İngilizce Özetler / English Summary

30 Fuarlar - Sergiler

37 1992'ye Doğru Avrupa Yapı Pazarı

Anne VOLBEDA

43 Alternatif Çevreler Üretmek

Bir Karar Sorunu mu?

Şengül Ö. GÜR

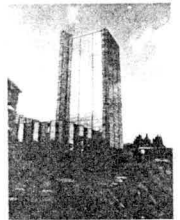
49 Kıyı Cephesi: Yeni Bir Şehirsel Sınır



75 Şişli'de İş Merkezi

Nova-Baran Plaza

Utarit İZGİ- Ataman DEMİR-Nihat GÖK



82 Yeni Değerli Kağıtlar: Grafik

# Kıyı Şehirleri Sergisi Üzerine

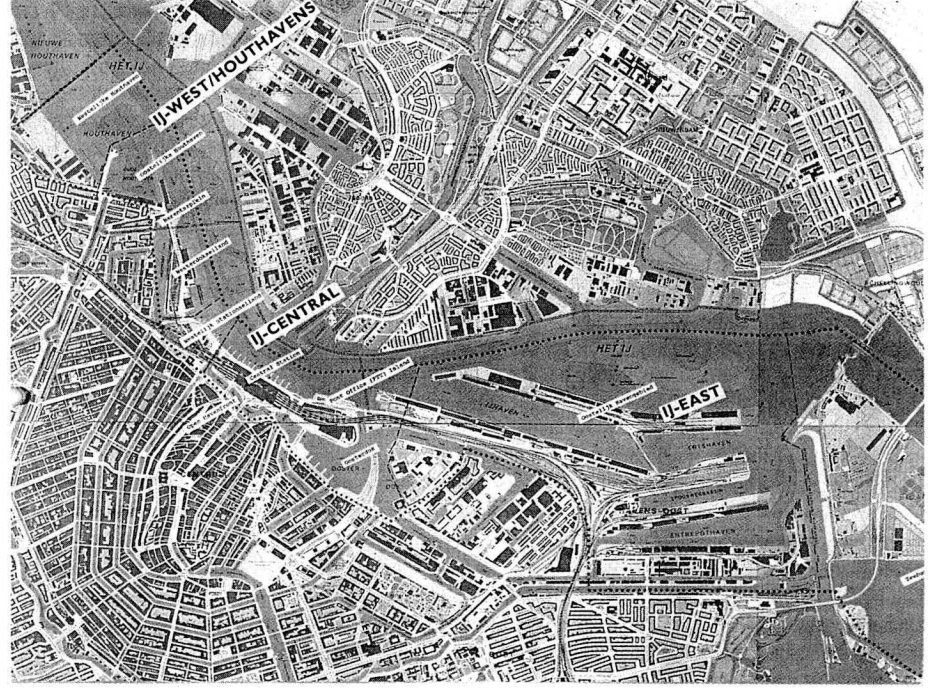
Derleyen: Ömer GÜLSEN

Geçtiğimiz ay Mimar Sinan Üniversitesi'nde "Kıyı Cephesi: Yeni Bir Şehirsel Sınır" konulu çok önemli bir sergi açıldı. Söz konusu sergide dünyanın değişik bölgelerinde nehir, göl ya da deniz kenarında yer alan, bir başka söyleyişle suyla şu ya da bu şekilde ilişkisi olan çeşitli şehirlerin sorunları ve bunların çözümü için geliştirilen projeler ayrıntılı bir biçimde izleyicilere sunuldu.

Bizim açımızdan şaşırtıcı ve üzücü olan konu ise, üç tarafı denizlerle çevrili olması nedeniyle birçok kıyı şehrine sahip ülkemizden hiçbir örneğe rastlanmamış olmasıydı. Konunun bizim ihmalmizden mi, yoksa bir organizasyon hatasından mı kaynaklandığını bilemiyoruz. Ancak her halde gerek tarihî bir şehir olması ve gerekse de hızlı sosyo-ekonomik hareketlerden dolayı birçok sorunu bulunan 7 milyonluk İstanbul'un böyle bir sergide yer alması gerekirdi.

Aslında sözü edilen sergi 1989 yılında İtalya'da kurulan Uluslararası Su Şehirleri Merkezi'nin (Centro Internazionale Città d'Acqua) düzenlediği ikinci uluslararası nitelikli toplantının tanıtımını amaçlamaktadır. Sergide A.B.D.'den Japonya'ya kadar dünyanın değişik bölgelerinde yer alan, zaman zaman ortak, bazen de tümüyle kendilerine özgü şehirsel sorunları olan önemli şehirlerin özellikle kıyı bölgelerinin yeniden düzenlenmesini amaçlayan projeleri yer almıştır.

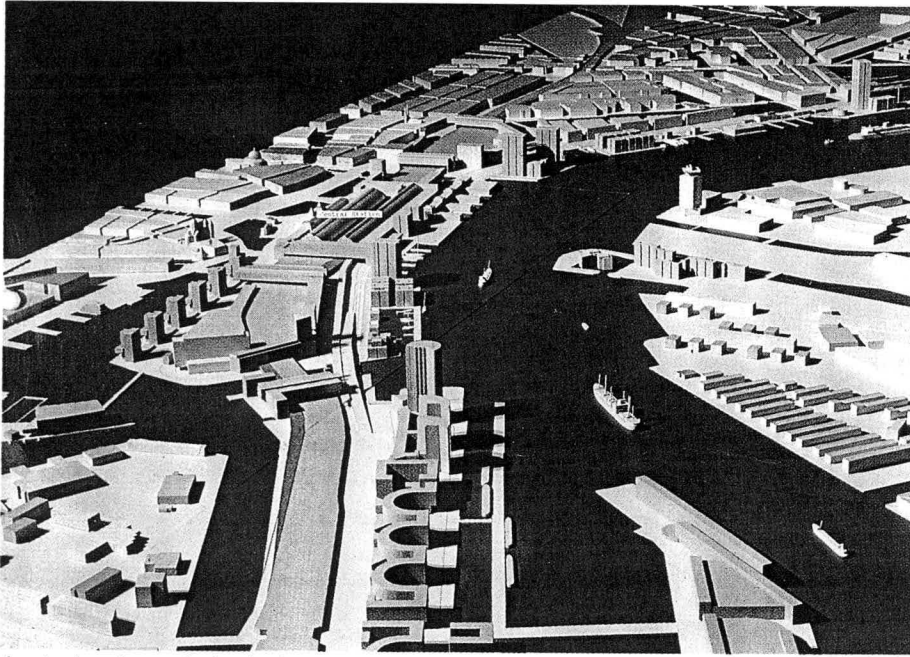
Örneğin Hollanda'nın en önemli şehirlerinden biri olan Amsterdam'da ikamet, ticaret ve rekreasyon alanlarına duyulan gereksinmeye yanıt verilebilmek için eski dokların bulunduğu kıyı şeridinin yanısıra endüstriyel alanların da yeniden organize edilerek düzenlenmesi kaçınılmaz olmuştur. Geçmiş 13. yüzyıla kadar uzanan şehrin söz konusu



Amsterdam, vaziyet planı

bu bölgeleri tarihî kent merkezine oldukça yakın bir konumda bulunmaktadır. 19. yüzyılda yapay bir ada üzerine inşa edilen tren istasyonu da Amsterdam'ın denizle olan ilişkisini büyük ölçüde kesintiye uğratmıştır. Bu nedenle geliştirilen projede ana hedef şehir merkeziyle su arasındaki ilişkinin yeniden kurulması olarak belirlenmiştir. Söz konusu program oldukça merkezî bir konuma sahip, ancak şimdiye kadar ihmal edilmiş olan IJ kıyılarının reorganizasyonunu içermektedir. Çünkü söz konusu bölgenin ikamet, ticaret ve

rekreasyon alanları arasında kurulacak koordinasyon için gerekli olan mekânsal potansiyele sahip olduğu gözükmemektedir. Bunun tam aksine tarihî kent merkezinde ise, gelişme ve büyüme için en ufak bir boşluk dahi kalmamıştır. Bilindiği gibi Amsterdam'da büyük bir konut ihtiyacı söz konusudur. Buna karşılık şehrin kırsal alanlarla Schiphol Havalanı tarafından kuşatılmış olması gelişme olanağını kısıtlamaktadır. Yapılan etütler sonunda sorunun çözümü için gerekli olan alanların IJ bölgesinde bulunduğu saptanmıştır. Aslında IJ kıyılarının



Amsterdam, kıyı projesi maketi

planlanması IJ AS (IJ AXIS) olarak adlandırılan ve Sloterdijk tren istasyonundan başlayarak IJ gölüne kadar uzanan 12 km lik alanın bir parçasını oluşturmaktadır. Yani IJ AS kendi başlarına ele alınmış ancak aynı enfastrüktür içinde yer alan değişik projelerin bir bileşkisi görünümündedir. Bu projeler arasında telekomünikasyonla ilgili firmalar için planlanan Teleport Sloterdijk, işlevini yitiren ahşap tekne imalathanelerinin konut bölgelerine dönüştürüldüğü Houthavens, ticaret ve rekreasyon alanlarının planlandığı merkez, eski dokların kaldırılmasıyla kazanılan alanların ikâmet bölgelerine dönüştürüldüğü Osteljik havengebied çalışmaları sayılabilir.

Söz konusu planın en önemli özelliği eski şehir ile açık denizi birbirine bağlayan geçiş bölgesini ele almış olmasıdır. Böylelikle IJ bölgesinin suyla olan ilişkisi yeniden sağlanmış ve söz konusu alanların kamunun kullanımına açılması gerçekleşmiş olacaktır.

Buna karşılık Katalonya bölgesinin başşehri olan Barcelona'da düzenleme çalışmalarının odak noktasını taşımacılık ve turizm alanlarında ortaya çıkan büyümeyle önümüzdeki yıl yapılacak olimpiyat oyunlarının oluşturduğu görülmektedir.

Yükleme boşaltma hizmetleri yanında, iç bölgelere yapılan her türlü malın dağıtımını da üstlenmiş olan liman, bölgenin ekonomisinde olduğu kadar şehrsel gelişmesinde de önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca Balear Adaları'ndan dolayı önemli bir ziyaretçi grubuna da hizmet vermektedir.

Taşımacılıkta ve ticarete görülen teknolojik ilerlemelere yanıt verebilmek için yeni alanlar inşa edilmiş, bunun sonucunda liman güneye doğru uzayarak şehrin tarihî merkezine yakın konumdaki eski bölgeye doğru gelişmiştir. Söz konusu merkezin (Port Vell) sınırları Balear Adaları'na giden gemilerin hareket noktası olan Barcelona

Rıhtımı ile Cataluña Rıhtımı arasındaki çizgiye kadar dayanır. Burada önemli olan bölgenin liman özelliğini zedelemeyen olimpiyat oyunları için gerekli olan yeniden biçimlenmeyi gerçekleştirmektir. Ortaya çıkacak yeni modeli yine limanın kendi doğal karakteri belirleyecek gibi görünmektedir. Yani Port Vell yelken sporu yanında, diğer su sporlarıyla ilgili etkinlikleri içermeli, ayrıca bunlar lokanta, dükkan ve büro gibi işlevlerle desteklenmelidir. Ancak bu şekilde liman, şehrin planlanmasına adapte edilebilecektir. Port Vell'in yeniden ele alınması Barcelona'da önümüzdeki birkaç yılı içine alacak en önemli şehircilik çalışması olarak görülmektedir. Bu çalışmada Londra, Baltimore, San Francisco, New York ve Marsilya gibi şehirlerde uygulanan ve doklar bölgesindeki depo ve benzeri yapıların yeniden kullanımını amaçlayan çalışmaların örnek alınacağı ifade edilmektedir. Söz konusu düzenlemenin 1992 yılında bitirilmesi planlanmıştır.

Bu çalışma içinde Espana Rıhtımı'nın önemi büyüktür. Çünkü bu bölge limanda ortaya konacak çeşitli etkinliklerin odak noktasını oluşturacaktır. Ana hedef temel öge olan suya bağlı kalarak her yaştaki insanın hoş vakit geçirebileceği bir sahilin yaratılmasıdır. Ayrıca konferans ve sergi işlevlerine yanıt verecek bir de merkez planlanmıştır.

Sergide A.B.D.'nin Atlantik Okyanusu kıyısında bulunan Boston şehri de kıyı düzenleme çalışmalarına sahne olan merkezlerden biri olarak karşımıza çıkmakta. Bütünü oluşturan konuları başlıca dört başlık altında toplamak mümkündür: Charlestown Navy Yard, Harbor Point, Rowes Wharf ve Fort Point District. Bunlardan birincisinde 1979 yılında kapatılan tersanenin yeniden düzenlenmesi hedeflenirken, Harbor Point projesinde, yıpranmış toplu konut alanının, değişik gelir gruplarına yanıt verebilecek bir kıyı konut bölgesine dönüştürülmesi amaçlanmıştır. Rowes Wharf projesinde otel, otopark, iskele ve alışveriş işlevleri yanında yaya ulaşımının en üst düzeye çıktığı gözlenirken, Fort Point District planında kıyı bölgesini bölgesel taşımacılık ağına tekrar

başlamak amacıyla düzenlemelere gidildiği dikkat çeker.

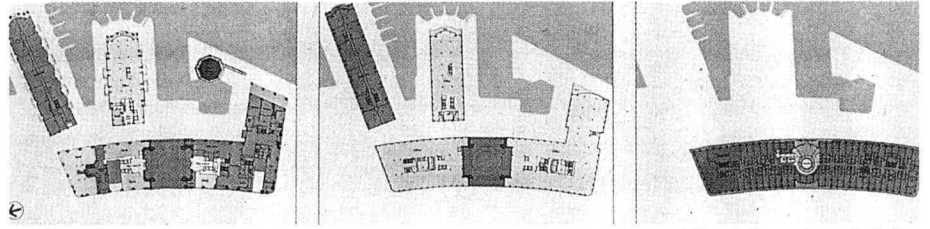
Modern Amerikan şehirlerinin tam aksine tarihî bir merkez olan Glasgow yapısal ve şehrsel evrimini açıkça gösteren bir şehirdir. Birçok eski endüstri şehrinde olduğu gibi, burada da eski endüstri yapılarının işlevlerini yitirmelerinden dolayı, şehirde kullanılmayan boş alanlar ortaya çıkmıştır. İşte bu alanlar Glasgow'un gelişmesinde önemli birer etken olarak karşımıza çıkmaktadır.

İlk bakışta şehrin ışnsal bir karaktere sahip olduğu söylenebilir de özellikle kuzey ve doğu bölgeleri için "Ring" kavramının pek geçerli olmadığı açıkça görülür. Daha dikkatli bir incelemede ise şehrin belirli bir merkez etrafında gelişen halkalar yerine, doğu-batı yönünde uzayan bir şerit şeklinde biçimlendiği anlaşılır.

Yapılaşmanın belirli bir düzen ilişkisi içinde olduğu tek bölge olarak şehir merkeziyle Westend bölgesi sayılabilir. Göze çarpan bir diğer ilginç konu da küçük yerleşmelerin aynı şekilde belirli bir düzen içinde yapılaşmış olmalarıdır. Bu nedenle söz konusu bölgeler arasında halen boşlukların ikâmet ve ticaret alanlarına ayrılabilmesi ve böylelikle farklı bölgelerin birleştirilerek sürekliliğe sahip bir şehrsel strüktüre kavuşulabileceği düşünülebilir. Ancak böyle bir uygulamada yeşil alanların tahrip edilecek ve tek tek bölgelerin karakterlerini yitirecek olması da gözden uzak tutulmamalıdır.

Glasgow'un kent merkezi küçük bir alan olmaktan çok, coğrafi açıdan nehir boyunca uzanan lineer bir bölgedir. Nehrin gelişme için gelecek vaat eden güney tarafının günümüze gelinceye kadar şehir merkezine katılmadığı görülür. Bu bölge hâlâ terk edilmiş geleneksel imâlathanelerle, boş alanlar ve kalitesi düşük sosyal konutlarla işgal edilmiş durumdadır.

Crown Caddesi civarının yeniden biçimlendirilmesi için açılan yarışmanın da gösterdiği gibi, nehrin güney yakası şehrin geleceği açısından önemli bir role sahiptir. Söz konusu bölge için dünya ticaret merkezi



Boston, Rowes Wharf, limandan görünüş

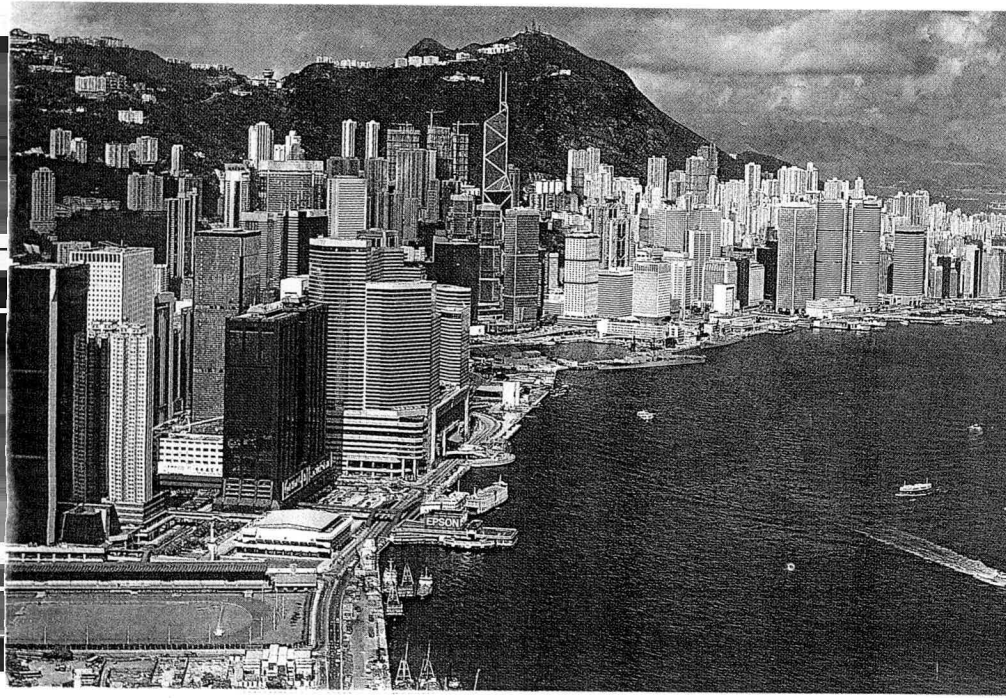
yanında önemli kamu yapıları ve müzeler planlanmaktadır. Böylelikle nehrin bu bölgesi de şehir merkezine katılmış olacaktır. Bir başka deyişle, nehir artık sınır olmaktan çıkıp, kuzey ile güney bölgelerini birbirine bağlayan bir eleman haline alacaktır.

Glasgow'un aksine tamamen bir ticaret şehri konumundaki Hong Kong yoğun nüfusu ve hareketliliğiyle son derece karmaşık bir yapıya sahiptir. Bu hızlı gelişmeye yanıt verebilmek için adanın kuzeyindeki 168 hektarlık alan, gelişme bölgesi olarak ilan edilmiştir. Projenin ana hedefleri şöyle sıralanabilir:

- Hong Kong'un iş merkezi büyütülürken, arazinin ticaret ve ikâmet işlevlerine yanıt verecek şekilde düzenlenmesi,

- Çevrenin potansiyel gücü göz önüne alınarak, çevre şartlarının şehir mekânına katılabilmesi,
- Hong Kong'u havaalanına bağlayan tren için yeni terminal bölgelerinin seçimi,
- Ana yeraltı yolunun çözülmesi,
- Bütün bu gelişmelerin mevcut şehir mekânlarıyla olan ilişkisinin sağlanması.

Daha önce de belirtildiği gibi 1970'li yılların ortasından itibaren Tokyo ile birlikte Asya'nın en önemli ticaret merkezi haline gelen Hong Kong adasının Tsim Sha Tsui bölgesinde ağırlıklı olarak imalat ve nakliye firmaları yer alırken, Wan Chai / Causeway koyuna inşaat firmalarıyla sigorta şirketleri yerleşmiştir. Merkezde ise ticaret ve finansman kuruluşları bulunmaktadır.



Hong Kong, genel görünüş

Söz konusu gelişme planında ikametle ilgili düşünceler konut ihtiyacına yanıt vermekten çok büro ve idare binalarıyla ilgili bölgelere belirli bir canlılık kazandırmak üzere geliştirilmiştir. Bu nedenle kıyı boyunca otel ve konut entegrasyonundan meydana gelen bir gelişme öngörülmüştür. Açık alanlar ise hizmet vereceği toplum tarafından kolayca kavranabilecek bir biçimde planlanmıştır. Söz konusu sistem yaya yolları ile yeşil alanlardan meydana gelmektedir. Kuzey-güney yönünde uzanan koridorlar yaya yolları, meydanlar ve üstü kapalı atriumları birbirine tamamen kaynaştırmış gözükmektedir. Bu ağ sayesinde yeni kıyı şeridi mevcut şehir mekânlarıyla da irtibatlandırılmıştır. Aynı kıyı şeridinin batı ucunda ayrıca seyir terasları düşünülmüştür.

Tıpkı Hong Kong gibi Kansai bölgesinde bulunan Kobe de önemli bir endüstri ve ticaret limanıdır. Şehrin kendisi de liman çevresinde gelişmiştir. Kolayca anlaşılacağı

gibi Pasifik Okyanusu'nun kıyısında bulunmasından dolayı, limanın suları oldukça derindir. Arazinin dik yamaçlı yapısından dolayı şehir 2-4 km gibi dar, ancak 30 km gibi uzun bir kıyı şeridi üzerine yayılmıştır. Kobe şehrinin ekonomisi gemi yapımı, taşımacılık ve demir-çelik sektörlerine dayanmaktadır. Önemi nedeniyle limanın düzenlenmesi şehir gelişme projesinde ağırlıklı bir yer işgal etmiştir. Limanın hızlı gelişmesine şehir mekânlarının ayak uydurabilmeleri için yeni bir süreç başlatılmış ve bu bağlamda bölgesel bir havaalanı ile dünyanın en uzun asma köprüsü olacak Akashi köprüsünün inşaatına girilmiştir.

Yoğun yapılaşmaya karşılık topoğrafyanın elverişsiz oluşu Kobe'de ilginç bir uygulamayı kaçınılmaz kılmıştır. Doğanın kendisine vermediği olanağı kendi çabasıyla yaratma yoluna giden Kobeliler gereksinme duydukları gelişme bölgelerini denizi

doldurarak elde etmişlerdir. 1953 yılından sonra başlatılan rıhtım inşaatları yeterli olmayınca, 1966 yılında endüstri limanının ortasındaki yapay Port adasının üzerine yerleşilmiştir. Etraftaki dağlardan taşınan taşlarla oluşturulan adanın ortasında 20.000 kişinin çalışabilmesine olanak sağlayacak kadar kat alanına sahip büro blokları, ayrıca modern bir şehrin gereksinimleri olan otel, okul, alış-veriş merkezleri ve yeşil alanlar gerçekleştirilmiştir.

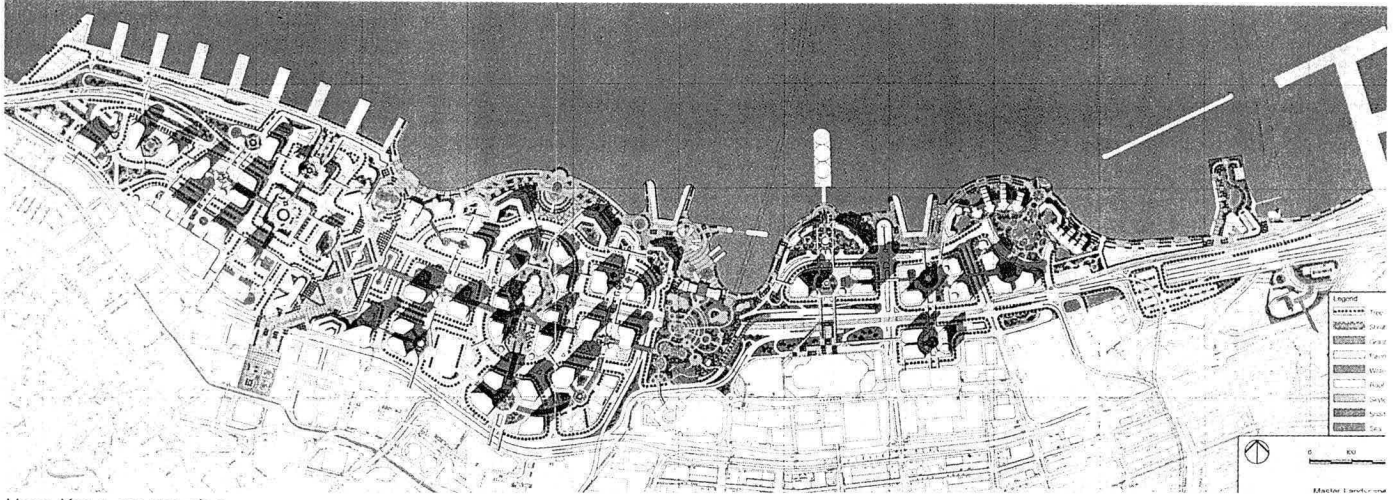
Kobe'nin su üzerindeki ikinci büyük şehri Rokko adasıdır. 1972 yılında başlanan proje 1992'de tamamlanmış olacaktır.

580 hektarlık adanın ortasında yer alan ticaret ve ikamet birimleri yeşil bir kuşakla sarılarak, liman etkinliklerinden tamamen korunmuştur.

Kobe'de gerekli alanlar yapay yolla elde edilirken İngiltere'nin başşehri Londra'da bu alanlar tıpkı Amsterdam'da görüldüğü gibi görevlerini tamamlamış dokların ortadan kaldırılmasıyla kazanılmıştır. Tower Bridge'in 11-12 km aşağısında 2200 hektarlık bir alana yayılmış olan dokların geçmişi 1640 yılına dayanmaktadır. Söz konusu tesisler 1968 yılında kapatılmıştır. Londra Dok Alanları Geliştirme Birliği kurulduğu zaman, yani 1981 yılında terk edilmiş bölge fiziksel açıdan oldukça kötü bir durumdaydı. Yatırımcı firmalar arasında katalizör görevini üstlenen kuruluşun işlevi İngiltere'de 40 yıldan beri faaliyet gösteren Yeni Şehirleri Geliştirme Birliği'ne benzemektedir.

Plan yapma ve uygulama gücüne sahip olmayan birliğin en önemli görevi özel yatırımcıların ilgisini çekebilmek için olanakların seferber edilmesi şeklinde özetlenebilir. 1990 yılına kadar bölgeye harcanan para miktarı 16 milyar dolardır. Bu mali porte içinde şimdye kadar 13.000 konutla 1.1 milyon m<sup>2</sup> işyeri kullanıma hazır hale getirilmiştir. Bölgeyi şehir merkezine bağlayacak ulaşım sistemi olarak hafif raylı tren seçilmiştir.

Söz konusu projenin en önemli iki bölgesi Canary rıhtımıyla Greenland dokları alanıdır. Canary bölgesinde 1.4 milyon m<sup>2</sup> alan için



Hong Kong, master planı

Kobe, liman bölgesinin perspektifi

50.000 iş yeri planlanmıştır. Bunlar arasında bürolar, dükkânlar, oteller konferans ve sergi binaları sayılabilir. Doklar bölgesindeki imar hareketlerinin tamamlanması en iyimser hesaplara göre on yıl daha sürecektir.

Sergide yer alan önemli bir merkez de Yodo nehir deltasının batı kıyısında yer alan Osaka şehridir. 21. yüzyılın en önemli limanlarından biri olmaya aday merkez kuzey ve güney liman bölgelerinden oluşmaktadır. Projede eski limanın da ele alınarak islah edildiği ve yeni bir şehirsal mekân anlayışına sahip kıyı düzenlemesine gidildiği dikkat çekmektedir. Osaka teknoloji limanı olarak da adlandırılan bölgeyi ileride teknoloji alanında ortaya çıkacak en son gelişmelerin değişim noktası olarak da değerlendirmek mümkündür.

Söz konusu etkinliklerin yürütülebilmesi için Technoport Osaka projesi çerçevesinde Dünya Ticaret Merkezi (WTC) Asya-Pasifik Ticaret Merkezi (ATC) ve büyük bir fuar alanı (INTEX OSAKA) planlanmıştır. Böylelikle şehrin 21. yüzyıla yakışır bir görünüm kazanmasına çaba gösterilmiştir. Ayrıca ele alınan projede çeşitli spor etkinliklerinin gerçekleştirilebileceği bir spor adası da

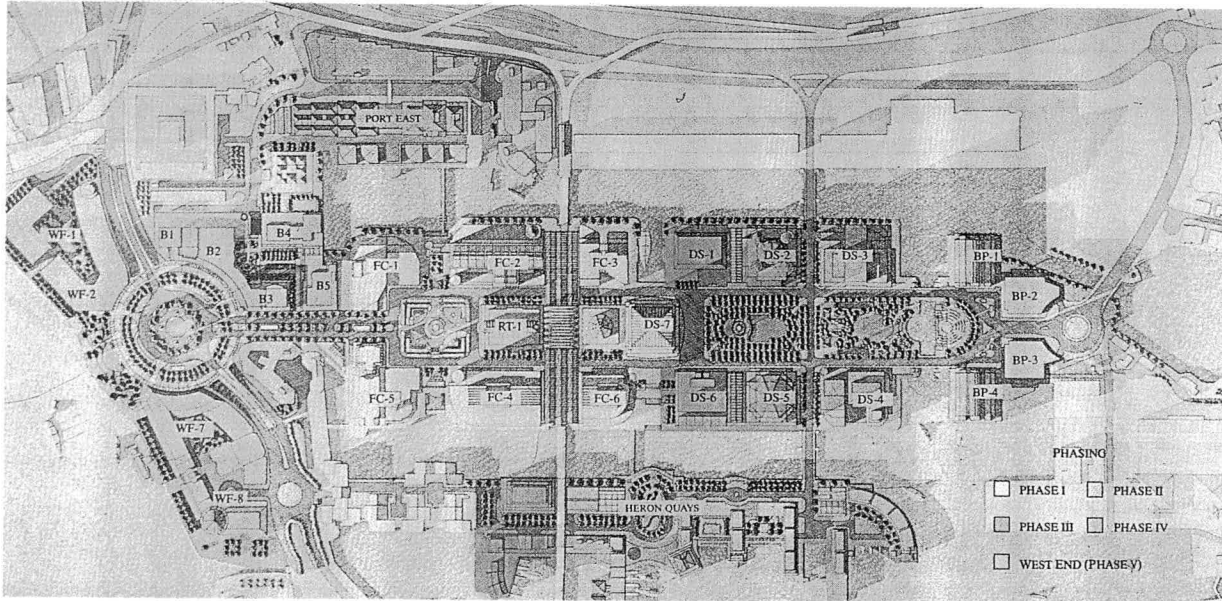




Londra, Canary Wharf (Aralık 1990)

düşünülmüştür. Ayrıca 360 değişik deniz canlısını barındıran dünyanın en büyük akvaryumu da yine bu bölgede inşa edilmiştir. Bunların yanısıra Tempoza Çarşısı da dükkânları, lokantaları ve eğlence yerleriyle projenin en görkemli parçalarından birini meydana getirmektedir.

Uzakdoğu'daki hızlı gelişen liman şehirlerinin aksine bir nehir şehri olan Roma'da ana hareket noktasını önemli bir tarihî geçmişe sahip şehrin korunması oluşturmaktadır. Bu amaçla 1983 yılında Roma Şehir Meclisi Tiber nehrinin kıyılarınin şehircilik açısından yeniden düzenlenmesine karar vermiştir. Bu doğrultuda nehir kıyısındaki ve etrafındaki parkları korumayı öngören bir plan 1983-85 yılları arasında hazırlanmıştır. Ana ilke olarak söz konusu bölge rekreasyon alanı olarak bırakılmış ve nehrin iki yakası yeşil bir kuşak halinde değerlendirilmiştir. Nehir kıyısının genişleyen bölgeleriyle, kullanılmayan boş alanlar bu nedenle parklar halinde düzenlenmiştir. Tiber boyunca oluşturulan lineer park alanlarınınin tarihî villaların yeşil alanlarıyla bütünleşmesi



Londra, Canary Wharf vaziyet planı



sonucu kesintisiz uzayan bir yeşil kuşak yaratılmıştır. Kuzey ve güney uçlarda yer alan Tor di Quinto ve Magliana parkları çeşitli spor etkinliklerine olanak sağlayan özellikleriyle doğanın tarihi şehirle bütünleştiği noktalar olarak dikkat çekmektedir.

Hollanda'nın bir diğer önemli şehri Rotterdam'da da yoğun bir yapılaşmayla karşılaşmaktadır. Yer azlığı nedeniyle gabarinin yüksek tutulması nehir kıyısında dramatik bir gelişmeyi de beraberinde getirmiştir. Ancak taleplerin artan bir hızla büyümesi karşısında ihtiyaca yanıt verebilecek yeni mekânların yaratılması zorunlu olmuştur. Bu çabalar doğrultusunda geliştirilen Kop Van Zuid projesi şehir merkezinin Maas nehrinin karşı yakasına atlayarak gelişmesine olanak veren bir çalışmadır. İnşa edilecek ikinci bir köprüyle ulaşım bağlantısının daha da güçlendirilmesi düşünülmüştür.

Daha önce Londra'da görüldüğü gibi burada da dokların gelişen teknolojiye ayak uydurmadıkları gözlenir. Şehir merkezinin tam karşısında, güneyde yer alan 19. yüzyıldan kalma bu alanlar tüm çabalara rağmen işlevlerini yitirmişlerdir. Dokların batıya doğru gelişmesi sonucunda da yeni gelişmelere olanak tanıyan alanlar kazanılmıştır: Wilhelminapier.

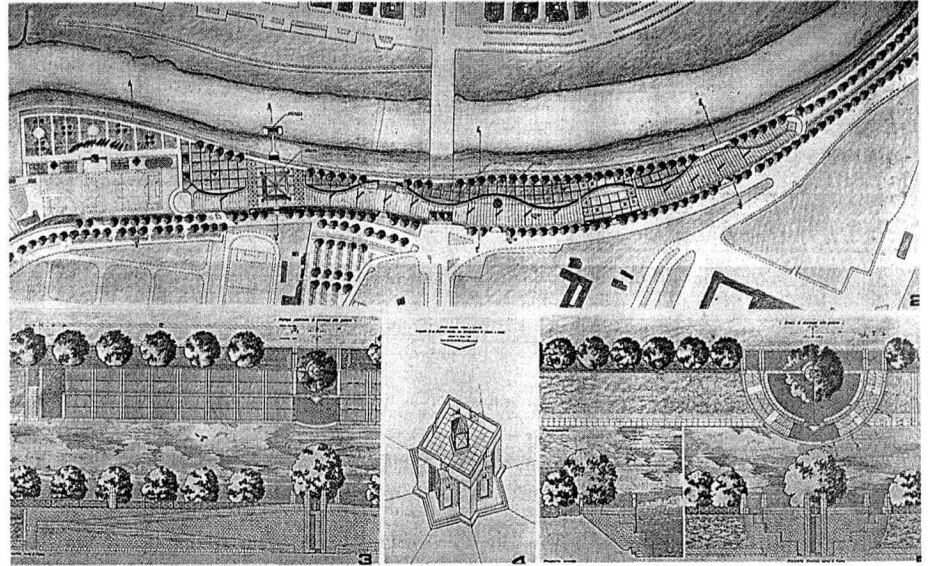
Söz konusu bölge projenin odak noktasını oluşturmaktadır. Burada yer alan antrepo, yolcu salonu ve hal gibi eski binaların korunması ve kazandırılacak yeni işlevlerle yaşatılması öngörülmüştür. Böylelikle rihtıma yeni bir yaşam kazandırılarak, rekreasyon alanları ve seyir teraslarıyla Maas nehrinin rihtımı yepyeni bir görünüme sokulmuş olacaktır.

Sergide Orta Amerika'yı temsil eden Puerto Rico'nun başşehri olan San Juan da hemen hemen Barcelona'yla aynı özelliklere sahip gibi gözükmektedir. Çünkü burada da kargo taşımacılığı yanında öteki ticaret etkinlikleri ve turizm büyük önem taşımaktadır.

Özellikle gemi turizmi Karayip bölgesinin bu önemli şehri için özel bir anlam taşır. İyi korunmuş tarihî yapıları ve dar sokaklarıyla



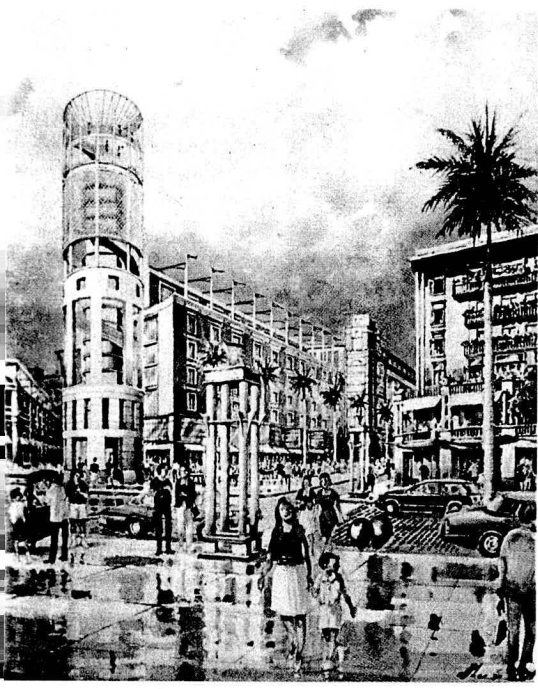
Osaka, Akvaryum



Roma, Ponte Marconi park alanı

söz konusu liman şehrinin kıyı bölümü, diğer tarihî şehirlerde görüldüğü gibi işlevini yitirmiş yapılarla kaplıdır. Şehrin gelişimi açısından bir avantaj olarak görülen söz konusu durumu değerlendiren yönetim, kıyıların yeniden düzenlenmesi sorununu ele almıştır. 1986 yılında bitirilen nâzım plana göre yapılaşma ve sokak düzeni açısından

eskiyi örnek alan üç komşuluk ünitesi planlanmıştır. Bu arada eski kentin kıyıları da turistik bir kuşak olarak değerlendirilmiştir. Görüldüğü gibi çalışmada ana hedef geleneksel doku ile liman arasındaki ekonomik ve sosyal transformasyonun sağlanması olmuştur. Bunun dışında planın ana ilkeleri şu şekilde özetlenebilir:



San Juan, kıyı cephesi  
projesinden bir perspektif

1. Kıyının bölge sakinleri ve ziyaretçiler açısından daha çekici bir hale sokulması,
2. Bu arada eski San Juan şehircilik geleneğinin devam ettirilmesi,
3. Kıyı şeridiyle mevcut eski doku arasındaki yaya bağlantısının geliştirilmesi,
4. Transit taşımacılığıyla minibüs sisteminin teşvik edilmesi,
5. Eski San Juan kentinin ekonomik ve sosyal açıdan güçlendirilmesi.

Yukarıda ilkeleri kısaca sıralanan planın dört aşamada ve 12 yılda gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Söz konusu projenin birinci bölümü Barrio La Marina planıdır. Buna göre 200 yeni konut yanında 230 odalı bir otel, 100.000 m<sup>2</sup> dükkan alanı, 70.000 m<sup>2</sup> büro ve 1000 otoluk bir garaj gerçekleştirilmiş olacaktır. Ayrıca bir bulvar yardımıyla eski şehrin yaya bağlantısı sağlanacaktır.

Hong Kong ya da Kobe gibi ticaretin ve teknolojik gelişmenin ön planda geldiği bir başka önemli merkez de Tokyo'dur.

Tokyo koyunun geçmişi 500 yıl öncesine dayanır. 1923 yılında yaşanan Kanto depremi liman etkinliklerinin gelişimini hızlandırmış ve uluslararası ticaret 1941 yılında başlamıştır. Günümüzde Tokyo limanı kargo trafiğinin 1/3'ünü tek başına karşılayan önemli bir uluslararası liman görünümündedir. Tokyo'nun gelecekte 21. yüzyılın karakterine uyan, ancak yine de insancıl yönünü koruyan bir metropol özelliğine kavuşmasına dikkat edilmiştir. Bu çabaların odak noktasını Tokyo Teleport Town projesi oluşturmaktadır. Söz konusu bölge Tokyo Körfezi'nin ortasında, ana merkezden 6 km güneyde ikinci bir şehir merkezi durumundadır. Ele alınan projede, söz konusu bölgede 110.000 kişinin çalışacağı, 60.000 kişinin de ikamet edeceği düşünülmüştür. Genel plan şeması incelendiğinde dört ayrı bölge yanında bir yürüyüş aksı hemen göze çarpar. Bunlardan Daiba bölgesinde Odaiba sahil parkı çevresinde ikamet birimleri ve büro binaları planlanmıştır. Yöre sakinleri alış-veriş ihtiyaçlarını ve su sporlarıyla ilgili etkinliklerini bu bölgeden karşılayabileceklerdir. Aomi bölgesi projenin merkezi olarak bütün dünya ile iletişimi sağlayacaktır. Ariake Kıta büyük spor karşılaşmalarının yapılacağı alan olarak planlanmış olup 1987 yılından beri hizmet vermektedir. Dördüncü ve son bölge olan Ariake Minami, konut, ticaret ve endüstri birimlerinden oluşmaktadır. Daiba bölgesinde olduğu gibi burada da söz konusu üniteler yeşil bir alan etrafına yerleştirilmiştir. Ayrıca aynı alanda Tokyo'nun en büyük sergi ve fuar merkezi düzenlenmiştir. Planın yürüyüş aksı ise seyir terasları, yeşil alanlar ve yaya yollarından oluşan bir bütün görünümündedir. İnsanların konser, gösteri, açık pazar gibi çeşitli faaliyetler dolayısıyla burada bir araya gelecekleri düşünülmüştür. Özetlenecek olursa Tokyo planı 21. yüzyılın koşullarına göre şehircilik sorunlarına eğilmiş bir çalışma olarak değerlendirilebilir. Diğer ticaret şehirlerinde görüldüğü gibi Toronto'da da şehrin kıyı ile olan ilişkisi 19. yüzyılda inşa edilen demiryolu nedeniyle

kesintiye uğratılmıştır. Bugün kıyı şeridi olarak bilinen bölüm, gölün doldurulmasıyla kazanılmış bir alan olup, endüstri yapıları ve demiryolu hizmet binaları tarafından işgal edilmiştir. 1960'lı yıllarda yönetim, kıyıya duyulan ihtiyacın önemini kavrayarak söz konusu alanın yeniden kazanılması için plan çalışmalarına girişmiştir. Şehrin suyla ilişkisini zedeleyen demiryolu bölgesi 2 km uzunluğunda ve 80 hektar alan kaplayan bir büyüklüğe sahiptir. Limanın kuzey sınırını oluşturan söz konusu bu bölgenin doğusunda ticaret, kuzeyinde kültürle ilgili yapılar, batısında tarihî çevre ve güney-kuzey yönlerinde ise ikâmet alanları yer almaktadır. Bölgenin yeniden ele alınmasındaki en önemli neden ticaret merkezinin büyüerek göle doğru gelişmesi eğiliminden kaynaklanmaktadır. Toronto'nun otantik dokusuna sahip Fort York bölgesi demiryolu alanının batısında bulunmaktadır. Onun kuzey ve güneyinde ise iki ikametgâh bölgesinin yer aldığı görülür. Bu mevcut doku örnek alınarak demiryolu bölgesinin batı bölümü yeni konut alanı olarak düzenlenecektir.

Ayrıca inşa edilen kule ve spor kompleksi de gelişmeyi kıyıya doğru ilerletmiştir. Görüldüğü gibi ele alınan plan sayesinde şehir yeniden kıyıyla birlikte yaşama olanağına kavuşmuş olacaktır. Yukarıda kısaca özetlenmeye çalışılan kapsamlı sergi, dünyanın önemli kıyı şehirlerini bir araya getirmesi açısından önemli bir çalışmadır. Özellikle İstanbul gibi değişik şehircilik sorunlarını içeren bir metropolde açılmış olması da oldukça yerinde bir harekettir. Kanımızca başta belediyelerimiz olmak üzere yöneticilerimize düşen görev ayağımıza kadar gelmiş olan söz konusu bu projeleri etüt edip sağlıklı bir senteze varmak ve İstanbul için geçerli olabilecek çözümleri saptayarak şehrimizin güncel ihtiyaçlarına doğru bir biçimde yanıt verebilecek gerçekçi planlar geliştirmektir. Unutmamak gerekir ki, kazanılmış deneyimlerden yaralanmak hataların yinelenmesini önleyeceği gibi, çok fazla ihtiyacı duyduğumuz, zaman ve paradan da tasarruf ettirecektir.