

Research Article

Submission Date

16 / 11 / 2021

Admission Date

30 / 12 / 2021



Space at the Urban Coastal Intersection; Istanbul Beşiktaş Example

Ersin ABAY¹

How to cite

ABAY, E., (2021). Kent Kıyı Kesişiminde Mekan; İstanbul Beşiktaş Örneği, Journal of Environmental and Natural Studies, Volume, 3, Issue 3, Pages, 271-282.
DOI: <https://doi.org/10.53472/jenas.1024669>

Kent Kıyı Kesişiminde Mekan; İstanbul Beşiktaş Örneği

ABSTRACT:

In the content of this study, the intercourse between the use of the coastal areas and the public square has been examined in the Beşiktaş of Istanbul. The current situation of Barbaros Hayrettin Paşa Square and Beşiktaş Ferry Terminal was studied and its surrounding areas were analyzed. Within this study; to contribute to the coastal design with improvements and suggestions are aimed. Literature research was conducted on how the design of the area was handled in the historical process? Which decisions affected the shore and the square? What are the causes and consequences of these effects? As a result of the observations and examinations, it has been determined that the design potential on the coastal areas are quiet high, but the intercourse with water cannot be established sufficiently in the context of the user and the public square.

KEYWORDS: Beşiktaş Square, Coastal Design, Square Coast Relation

ÖZ:

Bu çalışma ile İstanbul'un Beşiktaş Meydanı özelinde, kıyı kullanımı ve meydan ilişkisi incelenmiştir. Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı ile Beşiktaş Vapur İskelesi ve çevresinin mevcut durumunun analizi yapılmış, iyileştirme ve öneriler ile kıyı tasarımına katkı sağlamak hedeflenmiştir. Alanın tasarımının tarihi süreçte nasıl ele alındığı, hangi kararların kıyı ve meydanı etkilediği, bu etkilerin sebepleri ve sonuçları üzerine bir literatür araştırması yapılmıştır. Araştırma sonucu yapılan gözlem ve incelemeler ile kıyıda tasarım potansiyelinin çok yüksek olduğu ancak su ile ilişkinin kullanıcı ve meydan bağlamında yeterince kurulamadığı tespit edilmiştir.

KEYWORDS: Beşiktaş Meydanı, Meydan Kıyı İlişkisi, Kıyı Tasarımı

GİRİŞ:

Kamusal alanlar, insanların sosyalleştiği, dinlenmek ve vakit geçirmek istediği, her bireyin eşit şekilde faydalanabildiği alanlardır. Kentlerde meydanlar, parklar, kıyılar yoğunlukla insanların tercih ettiği kamusal alanlardır. Özellikle kıyıları insanların su ile yakınlaştığı, canlılık ve huzur veren sadece görsel olarak değil aynı zamanda ruhsal olarak da insanı etkileyen alanlardır. Beşiktaş - İstanbul kıyı hattı incelendiğinde; kuzeydoğu yönünde Kuruçeşme sahile kadar, güneybatı yönünde ise Kabataş ve Karaköy'e kadar uzanan kıyıda erişimin kısıtlı olduğu görülmektedir. Bu kıyı hattı

¹ Yıldız Technical University, Architecture Faculty / Architecture Department, e-mail: ersinabay@gmail.com
ORCID NO: 0000-0003-0813-7290

boyunca insanların toplandığı büyük meydanların başında Beşiktaş Meydanı gelir. Yoğun bir ulaşım trafiğine maruz kalan, bir çok insanın buluşma noktası olan, hareketlilik ve durağanlığın iç içe geçtiği, kullanıcı açısından bir çok etkinlik imkanı, yeme-içme, vakit geçirme, alış-veriş gibi aktiviteler açısından zengin bir meydandır. Vapur iskeleleri, Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı, Üsküdar Motor İskeleleri ve çeşitli kamu araçlarının son durağı pozisyonunda olan meydan, kıyıda çağdaş ve geleceğe yönelik kıyı tasarımları ile kullanıcı ilişkisi açısından iyileştirilebilir potansiyele sahiptir.

Bu çalışma ile kıyı hattını takiben Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı ve Vapur İskeleleri ile arada kalan kıyı mekanlarının iyileştirilmesi üzerine gözlemler yapılarak, tasarım sorunları ve olumsuzluklar ön plana çıkarılmış. Böylece çalışma alanı içinde, örnekler ve önerilerle kıyıların iyileştirilmesi, kamusal mekan kalitesinin artırılmasına yönelik tespitler ortaya koymak hedeflenmiştir.

1. Beşiktaş Tarihi Süreci ve Gelişimi

İstanbul'un sur içinde kaldığı dönemde Beşiktaş bir yerel yönetimin altında bile değildir. İstanbul'un Bizans'tan alınması sur dışındaki yerleşimin sayısının artması ile önemli hale gelmiştir. Beşiktaş Rumeli, Kağıthane, Galata yeni yerleşim birimleri sur içinden kontrol edilemediği için, sur dışında farklı ilçelere kadı atanarak uzun bir süre yönetimi bu şekilde devam ettirme kararı alınmıştır. 16.yy 'da sefere açılacak olan kaptanlara kıyılarda yerleşim izni verilmiştir. Böylece Galata'dan itibaren Kılıç Ali Paşa, Barbaros Hayrettin Paşa gibi kaptanlara camiler, yalılar, çeşmeler yaptırılmıştır. Tersane'de yenilenen donanma hazırlandıktan sonra bir gelenek olarak Beşiktaş'ta demir atarak donanma liderini buradan alarak sefere çıkmıştır. Bu noktada Barbaros Hayrettin Paşa Beşiktaş için önemli bir figür olmuştur. Topkapı Saray'ından yazlık saraya taşınmaya başlayan Osmanlı Hanedan'ı Beşiktaş'ta saraylar, yalılar yaptırmaya devam etmiştir böylece nüfus giderek artmaya başlamıştır. Çırağan Saray'ına geçildiğinde saray yönetimi ve hizmetlerinde çalışan sayısı artmıştır. Saray ihtiyacının da artması ile birlikte Beşiktaş sirtlarında evler, kıyıda yalılar yapılmaya devam etmiştir. Böylece Beşiktaş önemli bir yerleşim alanı olarak görülmeye başlamıştır. Yazlık saraya iyice yerleşen Padişah ve Saray yönetimi Topkapı Saray'ından Beşiktaş'a geçince semt çok sıkı koruma altında olan bir yerleşim olmuştur. Çırağan, Yıldız, İhlamur Kasrı, Serencebey, İhlamurdere vadisi ile çekirdek bir şekilde yönetim iyice Beşiktaş'a yerleşmiş ve kent önemli bir cazibe noktası haline gelmiştir.

Beşiktaş'ın çehresini değiştiren ilk girişimler Lütfi Kırdar'ın belediye başkanlığı döneminde (8 Aralık 1938 – 24 Ocak 1949) başlamıştır. Lütfi Kırdar Fransız şehir plancısı H. Prost'a hazırlatılan plan ile bulvarlar açmak, meydanlar oluşturmak, mevcut yolları genişletmek ve iyileştirmek, yeşil alanları düzenlemek, rekreasyon alanları yaratmak, su, elektrik, ulaşım gibi temel belediye hizmetlerinde yenilikler ve kente Cumhuriyet'in simgesi olacak anıtsal yapılar kazandırmak olarak tanımlayabileceğimiz hizmetleri gerçekleştirmeyi hedeflemiştir. 1956-58 yıllarında (Şekil 1. Barbaros Bulvarı'nın açılma çalışmaları) Zincirlikuyu'dan Beşiktaş'a kadar bulvarın açılması ile birlikte Beşiktaş büyük bir değişim göstermiş semt daha çok iş merkezi pozisyonuna evrilmeye başlamıştır. Yıldız doğru daha çok konut bloklarının hakim olduğu bir gelişim görürüz, en yüksek sirt kısmına ulaştığı noktanın sağında Ortaköy'e doğru solunda ise bugün Dikilitaş yönünden Beşiktaş'ın içlerine ve Maçka yönüne doğru konutlar ve küçük işletmeler yerini almıştır. Böylece bulvarın etrafı ana arter üzerinden dolmaya başlamıştır. Haliç'i Karaköy'e bağlayan köprü ile kıyı hattının bağlantısı Beşiktaş'a ulaşmış, 70'li yıllarda yapılan boğaz köprüleri ile birlikte Beşiktaş bu önemli noktaların merkezi konumuna gelmiştir. Köprü bağlantısı ve Levent yönüne doğru ise bu ara blokta daha çok iş merkezleri yer almaya başlamıştır. Günümüzde bunların sayısı kontrolsüz bir biçimde artarak hem Avrupa yakası doğal silüeti hem de Levent yönünden Maslak'a kadar giderek artmaktadır. Bu kalkınma ve gelişim politikalarının çok hızlı bir şekilde karara bağlanması ve kentsel dönüşüm yasalarının yürürlüğe alınması ile kıyıda kamusal alan, kentsel kamusal alan gibi öncelikli kavramlar dikkate alınmamıştır. Bu sebeple bölgede bir çok kültürel miras değeri taşıyabilecek yapı ve yeşil alan yok edilmiştir.



Şekil 1. 1958 Beşiktaş (Özsoydan)

Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı'nı çevreleyen önemli yapılardan olan Astro Tütün Deposu binası yıkılarak yerine bir otel yapılmıştır. Meydan'a hakim Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi ve arkasındaki Sinan Paşa Camii ile tarihi odaklar korunarak bölge içinde önemli birer imge haline gelmiştir. Kıyıda vapur iskelesi ve meydanın bir kenarı boyunca Deniz Müzesi, Barbaros Bulvarı sonundaki açıklığın sınırlarını belirlemektedir. Günümüzde güçlü bağlantıların merkezi konumunda olan semt, yoğun insan trafiği ve araç trafiği sebebiyle hem kıyıda hem de meydanda konforun tamamen yitirilmesine sebep olmuştur. Özellikle kıyıda su ile ilişki sağlayacak, dinlenilecek ya da vakit geçirilecek alanların neredeyse kalmadığı görülmektedir.

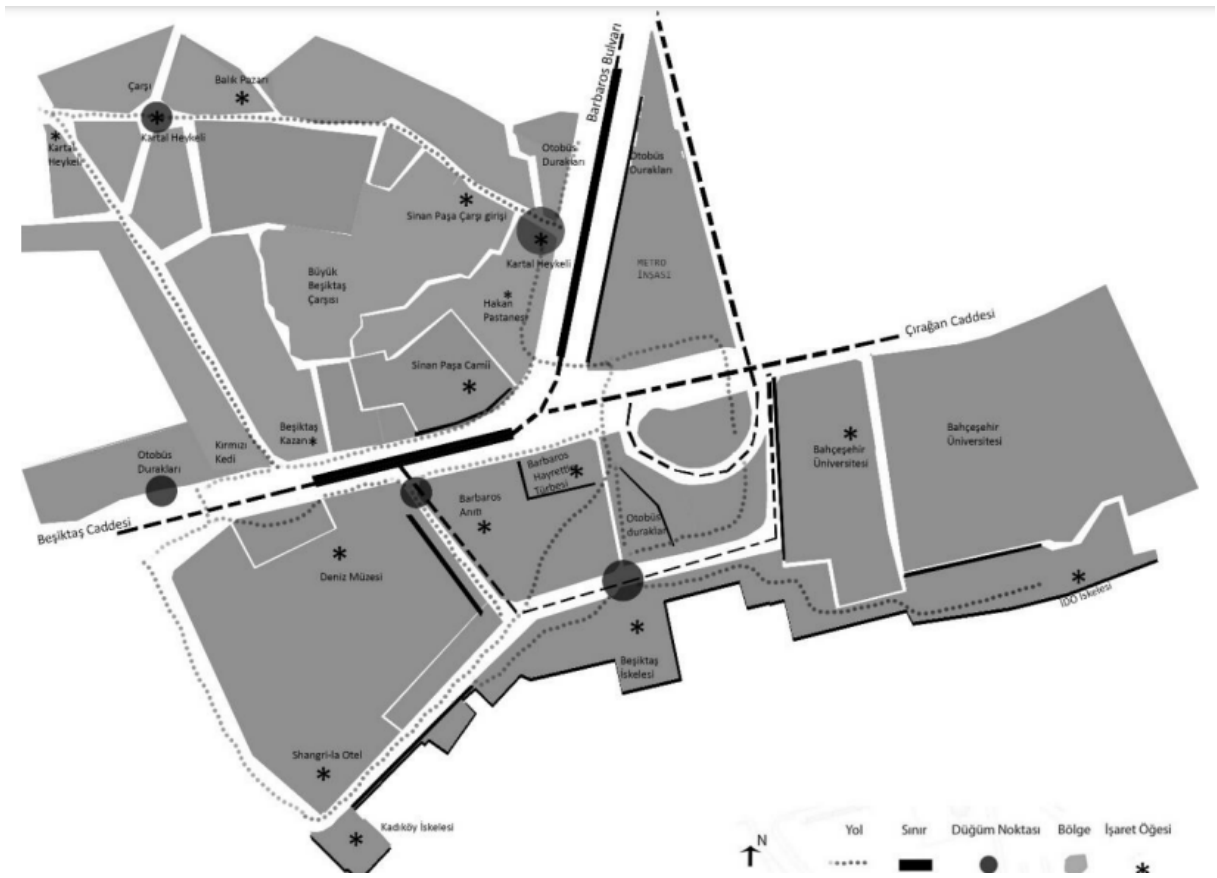
2. Kentsel Kıyılar ve Önemi

Kentsel kıyı alanlarında mekan su ile ilişkinin artırılmasını gerektiren bir beklenti oluşturmaktadır. Kıyılarda yeni bir kentsel yaşamın oluşum sürecini takiben özellikle su ile ilişki kuran rekreasyonel deneyimlere talep artmıştır. Kentsel aktiviteler su ile aktif veya pasif bir ilişkiye sahip olsa bile, suyun ikincil değil temel bileşen olduğu su ile ilişkili çevrede kentsel açık alan 'suya yakın olmayı' gerektirmektedir (Breen & Rigby, 1996; Bruttomesso, 2001, Falk 2013). Su etrafında oluşan mekanlar su ile doğrudan ilişki kurabilmesi gereği bir çok aktivite imkanı sağlar. Su olmadan bu aktif alanların yaratılmıyor olması suyu kendi başına özel kılmaktadır. Balık tutma, yüzmeye, su sporlarına elverişli olma, deniz suyunu kıyıda kullanma, sadece suya dokunma imkanı bile kendi başına bir cazibe noktası oluşturmaktadır. Ayrıca, kıyıda kentsel sanat etkinlikleri, dini yapı ziyareti veya dini bir törene katılmak, yürüyüş yapmak, temiz hava almak, bisiklete binmek, koşmak ve parklar, plajlar, seyir alanları, pavilyonlarda gerçekleşen diğer rekreasyonel aktiviteler de su ile dolaylı bir ilişki kurmaktadır (Craig-Smith & Fagence, 1995) Bu kadar önemli bir öğe olan su ile ilişki kurulurken erişebilir olması, bariyer ve setlerden uzak olarak kıyının tasarlanması önemlidir. Kent kıyılarında su ile iç içe geçmiş mekanlar yaratmak, seyir alanları, sürdürülebilir çözümler yaratmak öncelikli olmalıdır. Beşiktaş Barbaros Meydanı'ı ve iskele çevresi ile kentin yoğunluğuna oranla çok önemli bir kamusal açık alandır. Boğaz'ın kıyı hattı boyunca kamusal olarak kullanılabilen bir açıklığı Ortaköy'de diğer açıklığı Beşiktaş'tadır. Bu anlamda kıyı

alanlarının kamu için bu kadar kısıtlı olması semt için bir avantaj ancak şehir geneli için olumsuz bir durumdur. Kıyıları kısıtlı erişimin olduğu korunan bir alan değil, bazı bölgelerde sert ancak sünger benzeri diğer bölgelerde ise arayüz noktası olarak tanımlanmaktadır (Carta, 2016).

3. Kıyıların Gelişimi ve Kullanıcı Etkisi

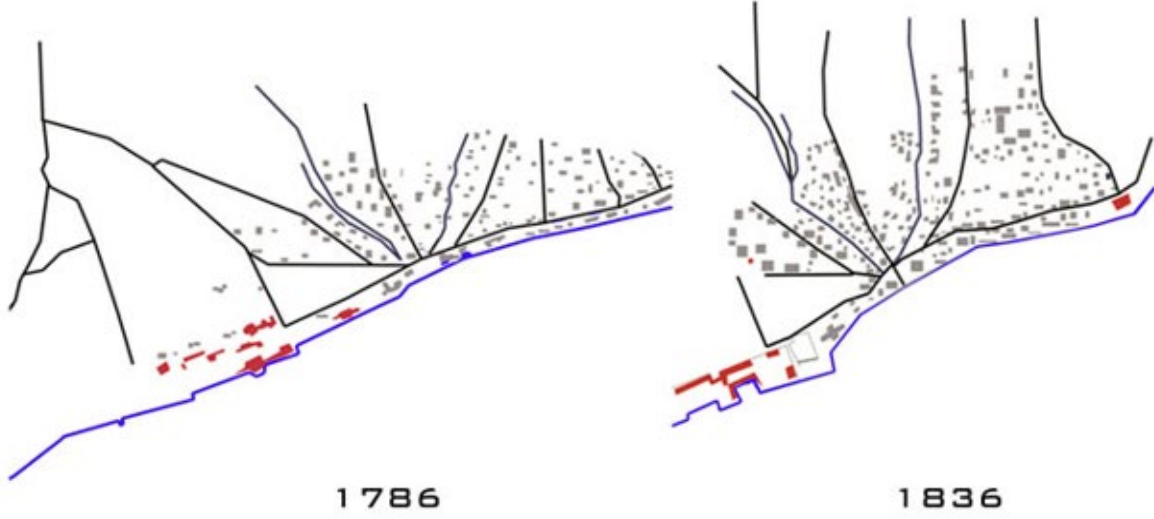
Tarihi sürece bakıldığında kıyı Osmanlı için hep bir tedirginlik alanı olmuştur. Yazlık sarayların bir savaş söz konusu olursa tehlikede olacağı, denizden düşmanın ülke yönetimini kolayca ele geçirebileceği gibi tehditler kıyı kullanımına çok büyük etki etmiştir. Bu bağlamda saray ve çevresi karakollar, askeri binalar, tersaneler, güvenlik alanları, sanayi yapıları vb. kamu yararı dışında sürekli bir özelleştirme ve güvenlik kaygısı ile ele alınmıştır. Bu kıyı ve kamusal alan arakesitinde 1950'li yıllarda plajlar suya dokunan merdivenler, balıkçı yerleşimleri, minik tekne iskeleleri gibi ortak kullanım alanları da yaratılmasına rağmen 1980'li yıllara doğru, göç ve nüfus artışı ile deniz kirliliğinin artması, kıyıda daha fazla özelleştirmeye gidilmesine neden olmuştur. Şekil 2' de görüldüğü üzere Bulvar, Çırağan Caddesi, Beşiktaş ve Kadıköy İskelesi ile birlikte meydana büyük bir yaya akışı mevcuttur. Düğüm noktaları yoğunlukları, yıldızlar kent imgelerini, çizgiler ile sınırları ifade etmektedir. Bu yoğunluk meydanının ve kıyıların kamusal alan olarak kullanılmasının aksine sadece geçiş alanı olarak kullanılmasına sebep olur.



Şekil 2. 2010 Barbaros Meydanı Beşiktaş (Zafer S.)

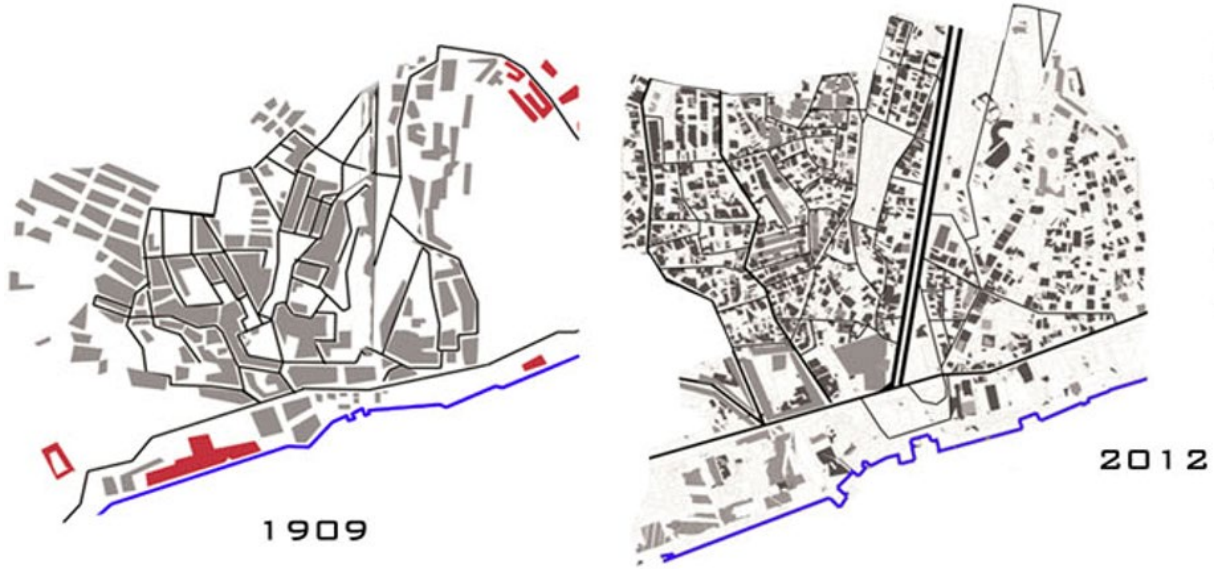
Kıyıları tarihi süreç içerisinde çok fazla manipüle edilerek, dolgu alanları yaratılarak çok fazla değişim göstermiştir. Kıyıda sıkışan işlevleri daha fazla alan yaratmak için denize doğru açarak kıyı hattını genişletmek, su ile kullanıcı arasında bir set oluşturmaya başlamıştır. Üstelik kıyı hattının değerlendirilmesi, kamusal alanlarda ekonomik bir baskı yaratmaya başlamış ve insanların bu sıkışık alanlara doluşması ile birlikte bu alanlarda boşluklar kafe, kiosk, özel hizmet yapıları ile daha da dolarak kıyının bütün kamusal konforunu bitirmiştir. Kamusal kıyı mekanlarının ülke içindeki algısı tamamen yitirilmiş olup, planlamada herhangi bir düzenleme yapılmamış olması insanların da bu alanlar üzerine kolayca hak talep etmesine sebep olmuştur. Tanyeli kamusal alana karşı toplum davranışını şu şekilde dile getirmiştir;

Arsasını genişleten ya da sokağın üzerine taşırın mal sahibi, kamuya ait olanı çaldığını düşünmez. Kamusalın tanımının yapılmadığı bir kültürel ortamda böyle bir endişe de duyulmayacaktır. (Tanyeli, 2005).



Şekil 3. Kıyı Hattında Değişim, Beşiktaş (Yazar)

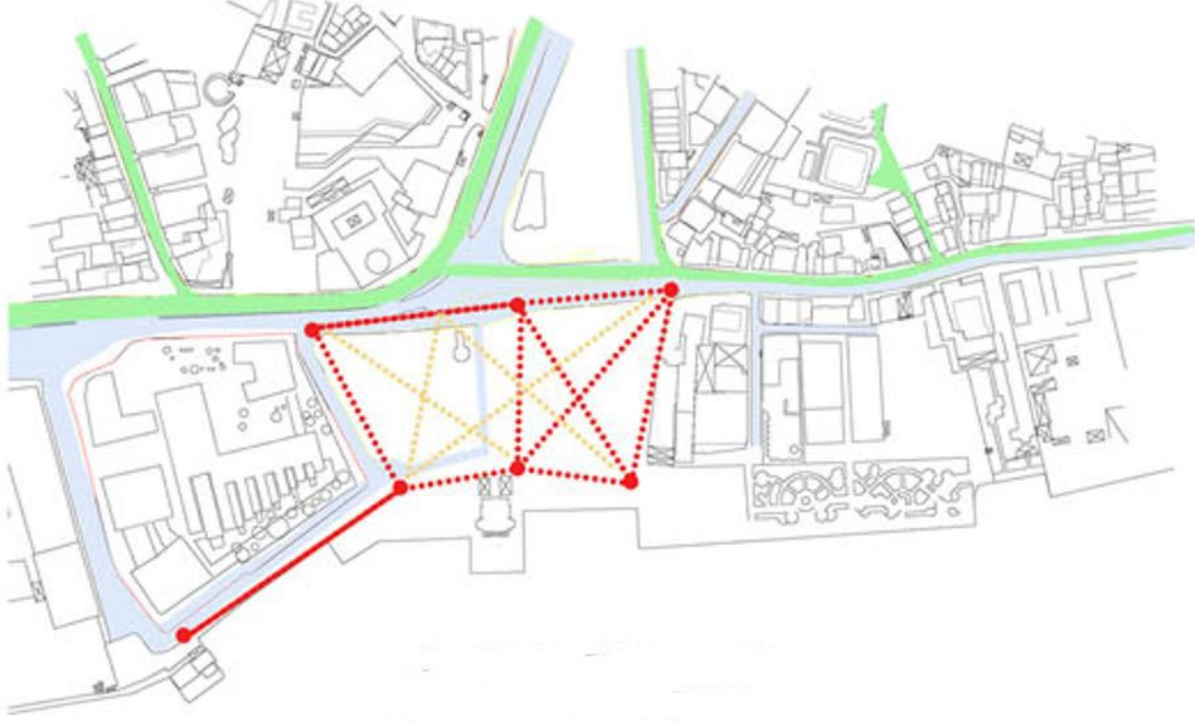
1786 – 1836 (Şekil 3. Kıyı hattı boyunca değişim) yılları arası kıyıda yerleşimin de az olması sebebiyle su ile kıyı lineer bir yumuşaklıkta görülmektedir. Bağlantıların zenginleşmesi ile su kenarında olma, yalı kültürü ve su ile iç içe yaşama isteği kıyıda daha çok yapılaşmayı beraberinde getirmiştir. Bu süreçte kıyıda suya inen merdivenlerin, ahşap iskelelerin, suyun yazın ve kışın daha aktif kullanıldığı, deniz kıyısının bir sosyalleşme, birliktelik ve vakit geçirmeye müsait alan olduğu görülmektedir. 1930'lu yıllarda iskelenin yapılmasından sonra dolgu alanlarının sayısı da artmaya başlamıştır.



Şekil 4. Kıyı Hattında Değişim, Beşiktaş (Yazar)

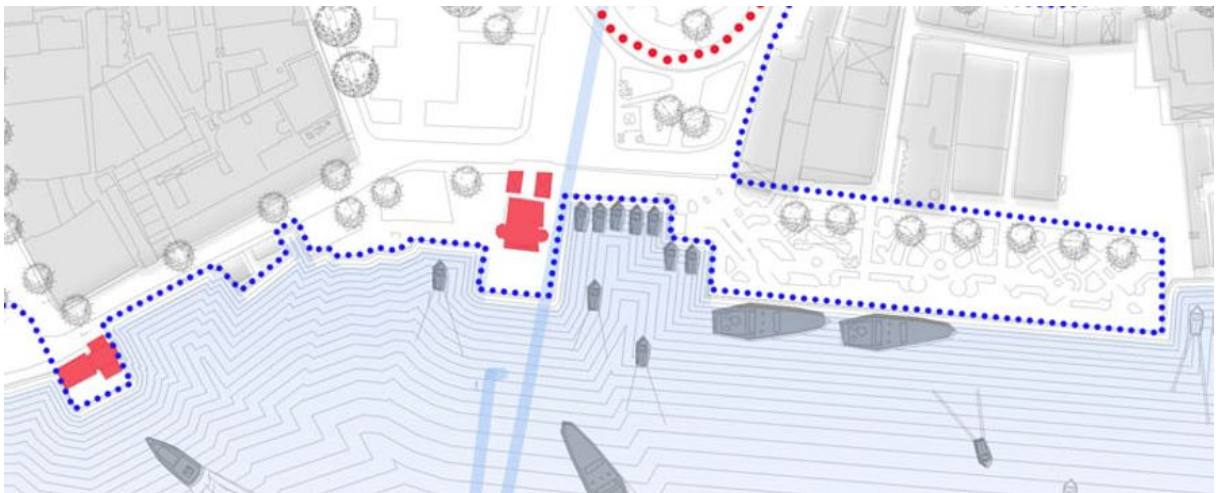
Kıyıda denize uzanan bu eklerde ahşap iskeleler sadece tekneler için değil, insanların suyla ilişki kurması için de önemli iken kıyıda bu iskeleler kaldırılarak, önemli ölçüde kıyıda kamusal mekan kullanımı kısıtlanmıştır. 1909- 2012 kıyı çizgisi ile dolgu alanlarının eklenişi ve semt içine doğru değişim kolayca görülmektedir (Şekil 4.) Günümüzde dolgu alanları artmış ancak bu alanların çoğu özelleştirilmiş alanlar olarak kalmıştır. Ayrıca kıyıda özelleştirme ve kısıtlı kullanım alanlarının artması ile hem meydan hem de kıyıda mekanların okunabilirliği azalmıştır. Kıyıda yapılaşmanın

artması ve kullanıcı yoğunluğu beraberinde açık alan ihtiyacı oluşturmaya başlamıştır. Meydan üzerindeki dolaşım incelendiğinde de kıydan sürekliliğin sağlanamadığı görülmektedir.



Şekil 5. Kıyı Hattında Dolaşım, Beşiktaş (Yazar)

Kıyıda dolaşımı düğüm noktaları ve bağlantı yollarını kesiştiren yürüyüş rotaları oluşturur. İskeleler ve otobüs durakları, kullanıcıyı Beşiktaş-Ortaköy yolu veya Çırağan yolu ulaşımına diğer taraftan ise Zincirlikuyu yönüne ulaşımına yönlendirmektedir. Bu alan içerisinde hareket etmek oldukça zordur çünkü iç içe geçmiş bir çok kamusal ve yarı kamusal öge setler yaratarak bu aksların açıkça okunmasını engeller. Kırmızı ile gösterilen yaya bağlantıları ve düğüm noktalarının birbiri arasındaki görsel aksları ifade etmektedir. Sarılar ise ikincil bağlantı yollarını gösterir(Şekil 5). Sadece akslar üzerinden meydanın sürekli bir ulaşım akışı içerisinde olduğu görülmektedir.



Şekil 6. Kıyı Hattında Dolaşım, Beşiktaş (Yazar)

Kıyının odakları ile sınırları günümüzde bu şekildedir, mavi ile gösterilen sınırlar yaya olarak ulaşılabilen kamusal alanı ifade etmektedir. Kırmızı ile gösterilen iki iskele ise Kadıköy ve Beşiktaş İskelesidir. (Şekil 6). Özellikle kıyının sağ tarafı özel tekneler, tur tekneleri, Üsküdar İskelesi için ulaşım sağlayan gemiler ile doludur. Bu alanda çoğu zaman denizi görmek bile sorunludur. Bu kamusal koridorun arka tarafı ise özel hizmet sektörü işletmelerine aittir. Kadıköy ve Beşiktaş İskelesi'nin arasında kalan alanda ise daha çok kamusal boşluk gibi görünen sadece iskele kenarında bir bölüm donatı elemanı ile oluşturulmuş bir dinlenme alanı bulunmaktadır. Kadıköy İskelesi'ne kadar olan bölümde ise su ile sadece görsel ilişki kurulabilen demir korkuluklar ile setlenmiş bir koridor bulunmaktadır. Deniz müzesinin cephesi ile deniz arasında sıkışmış alan sadece bir geçiş alanı olarak kullanılmaktadır. 2010 yılına ait kentsel imgeleri gösteren bir eskiz ile kent yoğunluğu, kıyının dolgu alanları Barbaros Bulvarı ile kıyı arasındaki lineer bağlantı ifade edilmiştir (Şekil 7). Bu alandaki kent imgeleri ile birlikte meydanın karmaşık yapısı, üst geçitin meydana fiziksel etkisi, bağlantılar ve erişim açısından zor bir fiziksel çevre oluşu ifade edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca kent ve kıyı silüeti açısından oteller ve iş merkezlerinin kent silüetine etkisi vurgulanmıştır.



Şekil 7. Kıyı Mekan İzleri, Beşiktaş (Yazar)

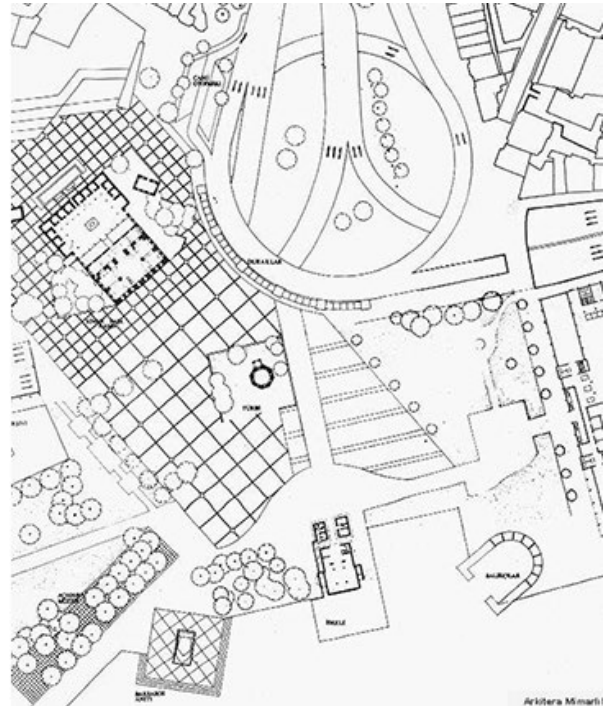
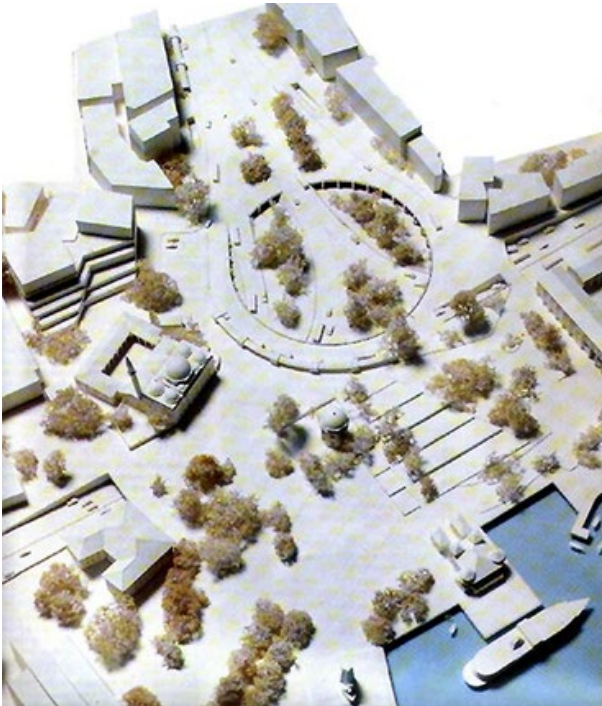
4. Kıyıda Tasarım Önerileri ve Karşılaştırma

1990 yılında Barbaros Hayrettin Paşa Meydanı'nı da kapsayacak şekilde ele alınan kentsel tasarım yarışması ve 2007 yılında Büyükşehir Belediyesi tarafından tasarlanan kentsel tasarım projesi ile meydan ve içindeki kontrolsüz alanlar üzerine bir yaklaşım önerilmiştir.



Şekil 7. Meydan Tasarım Öneri İBB 2007, Beşiktaş (Arkitera)

Barbaros Bulvarı'ndan gelen yeşil dokunun meydana taşınması fikri olumludur. Ayrıca Çırağan Caddesi üzerindeki trafik yer altına alınarak ve meydandaki durakların kaldırılarak meydana biraz daha kesintisiz alan yaratma önerisi getirilmiştir. Ancak görüldüğü üzere kıyıda sadece bir kısım yeşil alan yaratmak dışında bir düzenleme öngörülmemiştir. Deniz Müze'sinin büyüterek meydana bir karşı duvar oluşturması ve denize doğru olan açıklığının yapılaşması ile meydanın genişleme potansiyeli de yok olmuştur. İBB tasarımı bu alanda daha çok dolaşım ve trafik gibi problemleri çözmeye yönelik tasarım kararları oluşturmuştur. Öte yandan 1990'da yapılan yarışma birincisi ile konunun kentsel olarak daha faydalı bir şekilde ele alındığı görülmektedir. Meydanın görsel algısını kapatan, kiosk, durak vs. gibi etmenler kaldırılmış ve öncelikle görsel bağlantı aksları oluşturulmuştur. Yıldızdan gelen yeşil koridor bir çember ile sonlandırılmıştır ve Çırağan trafiği yer altına alınarak meydan yürünebilir bir kimliğe kavuşmuştur.



Şekil 8. Meydan Tasarım Öneri 1990, Beşiktaş (Arkitera)

Denizden kıyıya bakışta ise tarihi öğelerin ön plana çıkarılması ile iskeleler, Hayrettin Paşa Türbesi, Sinanpaşa Camisi, Barbaros Heykeli gibi değerler kolay bir şekilde görünebilir olacaktır. Meydanda görülen setler ile denize doğru oturma alanları, kent mobilyaları ve ağaçlar ile aktivite alanları oluşturulmuştur. 1990 ve 2007 projeleri kıyaslandığında meydanın 1990 yaklaşımının neredeyse 17 yıl sonra ki öneriden daha kamusal ve mekan kalitesi açısından hem kıyıda hem de meydanda daha faydalı ve sürdürülebilir olduğu görülmektedir.



Şekil 9. Meydan Tasarım Öneri 1990, Beşiktaş (Arkitera)



Şekil 10. Meydan Tasarım Öneri 1990 Kıyı Silüeti, Beşiktaş (Arkitera)

Şekil 9. ve Şekil 10 da ifade edilen tasarım önerisinin, plan ve silüet görünüşü ile kıyıda tarihi odakların okunabilirliği aynı zamanda yeşil dokunun mavi ile keşişimi, yapı bloğunun ortasında boşluk yaratması kendi başına bir çekim noktası oluşturarak İBB önerisine karşı olumlu görünmektedir.

2015’de yeniden önerilen Beşiktaş Meydan’ı ise günümüzde uygulaması devam eden öneridir. Bir yarışma veya halka açık bir tasarım araştırma yöntemi uygulanmadan ortaya çıkmış bir projedir. Beşiktaş Belediyesi’nin İBB ile ortak olarak hazırladığı belirtilen proje meydanı ortaya çıkarmak Barbaros Bulvarı’ndan akan yeşili meydana bağlamak ve kıyıları yeniden düzenlemek üzerine açıklanmıştır. Önerilen proje ile ilgili tartışmalar 2015 yılından beri devam etmektedir.

MEYDAN VE DENİZ İLİŞKİSİ

Şekil 11. Meydan Tasarım Öneri 2015, Kıyı Perspektifi, Beşiktaş (Arkitera)

2015 planlamasına göre İBB 'nin bir önceki tutumu devam etmiştir. (Şekil 11) ve (Şekil 12)'de İBB'nin önerisine ait proje görselleri bulunmaktadır. Aynı şekilde trafiği yer altına almak ve meydanı yayalaştırmak öncelik olarak görülmüştür. Kıyı ile ilgili olarak zemin dokusunun değişeceği ve tekrar dolgu alanlar ile denize doğru bir adım atılacağı belirtilmiştir. Bu proje ile kıyıya erişebilirlik, kıyıda donatı alanlarının tasarımı, konfor ve dinlenme alanlarının yaratılması, bir imaj olarak kıyı estetiği, su ile ilişki kurma gibi temel kamusal açık alan gereksinimlerine cevap verilmemiştir. Yeşil alan olarak tasarlanmış doku üzerinden mekan tam olarak okunamamakla birlikte iskele çevresinde gösterilen ağaçlar kıyının algısı ve tasarımının zayıf olacağını göstermektedir. Bu meydan özelinde çevresinin gelişimine bakıldığı zaman tarihsel süreç içinde görülüyor ki kamusal alan, kamuya ait olma, bireylerin eşit şekilde kıyıda faydalanma gibi hakları sürekli olarak gözardı edilmiştir. İki büyük heykel ile birlikte meydandaki Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi odak özelliğini kaybetmiş, deniz müzesine sırtını veren diğer heykel ile mekanın sınır algısı da değişmiştir. Gölge bir mekan yaratması için kıyıda Çarşı girişine kadar bir üst örtü eklenmiştir ve plan estetiği olarak da meydanda yürüyüş aksları ve rotalar okunamamaktadır



Şekil 12. Meydan Tasarım Öneri 2015, Kıyı Perspektifi, Beşiktaş

5. Araştırma Çalışması ve Sorunlar

Bu araştırma çalışmasında öncelikle 1990 yılında açılan Beşiktaş Meydanı Yenileme Yarışması 1.Ödül sahibi proje ve İBB'nin hazırlanmış olduğu, hali hazırda uygulanmamış olan projeler incelenmiştir. Bu projelerin görselleri ve planları üzerinden Beşiktaş'ta, Anlamsal Farklılaşma Ölçeği kullanılarak projelerin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi sağlanmıştır. Kullanıcılar ile yapılan çalışma sonucu meydanlar için üretilen projelerin değerlendirilmesi için Beşiktaş'ta özellikle ikamet eden ve uzun süre yaşayanların cevapları dikkate alınarak bir anket yapılmıştır.

Ankette kullanıcılara;

- Meydana ulaşımında en çok kullandıkları rotalar,
- Meydan ve çevresinde en çok zaman geçirdikleri alanlar,
- Zaman geçirdikleri mekan kalitesi,
- Meydanla ilişkisi açısından en sorunlu öge,
- Meydanı kimliklendiren en önemli öge sorulmuştur.

Farklı yaş gurubundan insanlar seçilerek oluşturulan bu çalışmada meydana ulaşımında en çok kullanılan rotalar için Barbaros Bulvarı ile İskele aksı arası yoğunluktadır. Meydan çevresinde en çok İskele kenarındaki kamusal alan veya Üsküdar motorlarının sağına doğru uzanan boşluk tercih edilmiştir. Meydan'ın üst kısmında ise Atatürk Heykeli ve çevresindeki alan bir buluşma noktası olarak yoğunlukla tercih edilmiştir. Meydanla ilişkisi açısından en sorunlu öge Barbaros Bulvarı'nı viyadük ile kıyıya bağlayan üst geçit ve onun altında yaratılan atıl mekanlar olarak ifade edilmiştir. Meydan'a kimlik kattığını düşündüğü imge olarak ise insanlar Sinan Paşa Camisi, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi ve İskeleleri seçmiştir. Yapılan analizler sonucu hali hazırda kullanıcı beklentilerini karşılamayan Beşiktaş Meydanı için yapılmış yarışma sonucu ve İBB tarafından hazırlanmış projelerin kullanıcı beklentilerini karşılayamayacağı sonucuna ulaşılmıştır. Her iki projenin de birbirine benzer noktalarının olduğu, az sayıda olumlu çözüm üretmesi ve araç yolunu yer altına alması kullanıcılar tarafından kullanışlı bulunmamıştır. (Altun ve Abay, 2017). Meydan hali hazırda kullanıcılar tarafından samimi olarak değerlendirilirken, yapılan projeler kullanıcılar tarafından samimiyetten uzak bulunmuştur.

SONUÇ:

Kentsel kıyılar, kamusal açık alanların en önemli ögesidir. Su her zaman bir canlılık ve çekim noktası yaratmaktadır. Kentleşme ile birlikte özellikle kıyı alanları olan kentlerde nefes alma, yeme içme, dinlenme, sohbet etme, hafta sonu etkinlikleri, yürüyüş ve spor aktivitelerini içeren kıyı (sahil) düzenlemeleri büyük önem kazanmaktadır. Bu alanlarda kent halkına yaşanabilir mekânlar ve kamusal açık alanlar oluşturabilmek yerel yönetimlerin beklenen görevleri halindedir.(Henden, 2018) Amerika’da Alexandria kıyısı için yapılan yasal düzenleme ile kıyıda tasarım kriterli listelenmiştir. Bu listeye göre kıyı mekanlarında kamusal mekanların artırılması, erişilebilirlik açısından engelli ve her yaşta birey için uygunluk şartı getirilmiştir. Görsel aksların okunabilirliği açısından görüntü koridorları tanımlanmalıdır. Park ve yeşil alanların genişletilmesi, donatı elemanları ile kamusal konfor alanlarının düzenlenmesi gereklidir. Kıyıda her türlü işaret odağının algılanabilir olması, kamusal mekanın okunması ve yön bulma açısından mekanın tarif edilebilir olması önemlidir. (ADOF, 2012)

Özellikle pandemi süreci ve değişen iklim koşulları kamusal açık alanların bireyler üzerindeki etkisini ortaya çıkarmıştır. Küçük bir balkon bile pandemi boyunca açık alanda olmanın ne kadar faydalı olduğunu, bu alanlara ne kadar özen göstermemiz gerektiğini ve bu alanların tasarımının ne kadar önemli olduğunu göstermiştir.

Beşiktaş Barbaros Hayrettin Meydan’ı ve kıyılar göz önüne aldığımızda tarihi süreçte kamu yararına pek fazla olumlu gelişim göstermemiştir. Bu süreç içerisinde en doğru kararlardan biri katılımcı bir tasarım yöntemi belirlemek üzerine açılan kentsel tasarım yarışmasıdır. Ancak sonra ki dönemlerde bu alanda yapılan Deniz Müze’si tasarımları, kentsel yarışma projelerinin raporları ve hassasiyeti tamamen gözardı edilmiştir. Kıyı yerine asıl odaklanılmış olan meydan ve üzerindeki trafik öncelikli sorun olarak tanımlanmış ve bu yönde adımlar atılmaya başlanmıştır. Üstelik meydana bir çok yapısal karar ve düzenleme uygulanmasına rağmen ana sorun olan trafik ve tanımsız alanlar çözülememiştir. Kıyı mevcut uygulama planına göre hala ciddi olarak ele alınmamıştır, setler ve su ile ilişkiyi engelleyen yükseklikler devamlılığını korumaya devam etmektedir. Yapılan çalışma sonucuna göre yeni planlamanın meydanın algısını bozacağı, mevcuttaki hissiyatının da kaybolacağı katılımcılar tarafından bildirilmiştir.

Politeknik Mühendis Mimar Şehir Plancıları Dayanışma Derneği’nin 2021 yılı Beşiktaş’ta başlayan meydan çalışması için yayınladığı yazıda öncelikle süreçlerin şeffaf olması gerektiğinin, kıyıda deniz ile ilişkinin artırılması gerektiğinin, kamusal alanın önceliğinin ve herkes tarafından eşit şekilde kullanılabilir olması gerektiğinin vurgusu yapılmıştır. Meydan’ın sadece yeme içme alanı olmadığının, kültür sanat etkinlikleri ile de desteklenmesi gerektiğinin önemi belirtmiştir. Yaya öncelikli bir meydan ve arkeolojik buluntuların korunması üzerine bir tasarım modeli oluşturulması beklenmektedir.

Beşiktaş ve özellikle İstanbul deprem kuşağında önemli bir fay hattı üzerinde bulunmaktadır. Öncelikli hedef daha önce kıyılara ve kıyıda bulunan yapılara önemli ölçüde zarar vermiş olan deprem gerçeğiyle yüzleşmek olmalıdır. Kamusal alanların az oluşu, kıyıların doluluğu, boşlukların yetersizliği bölgede yaşayan insanların bir afet durumunda kaçış alanlarını da sınırlamaktadır. Özellikle son yıllarda karşımıza çıkan sel, su taşkını, denizlerin karaya doğru yükselmesi gibi sorunlar yakın gelecekte öncelikli problemlerimizin başında gelecektir. Kıyıda kurulan her mekanın bu gibi durumlar için önleminin alınmış olması ileride doğacak can ve mal kaybını en aza indirecektir. Kıyı ile kent arasındaki bu kesişim noktası mümkün olduğunca suya ve zemine sabit bir şekilde dokunmayan, yüzer platformlar ile değiştirilebilir, dönüştürülebilir esneklikte olan, kamu faydası açısından özelleştirilmemesi gereken, her bireyin bu alanlardan eşit bir şekilde kullanabilmesine imkan veren özellikte olmalıdır. Beşiktaş İskelesi ve meydana bulunan sabit kafe, kiosk, otobüs girişleri gibi yerleşimler kaldırılmalıdır. Bu alanda kent mobilyaları, yeşil alanlar, donatı elemanlarının sayısı artırılmalı, gerektiğinde tören ve etkinlik alanına dönüşebilen, afet ve toplanma mekanına dönüşebilen esneklikte işlevler getirilmelidir. Kıyıda bilet girişleri ve demir parmaklıklar ile setlenmiş su ile ilişkinin kesildiği alanlara su içine doğru yüzer platformlar ile yeni alanlar eklenebilir. Suyun kirletilmesi ve kıyının korunmasına yönelik önlemler artırılmalı. Denize akıtılan atıklar, çöp donatılarının yetersizliği gibi sorunlar çözülmelidir. Yasal düzenlemeler ile kamusal alanı işgal ve tehdit eden yapılaşmaların önüne geçilmeli ve mümkün olduğunca kamusal mekan sınırları genişletilmelidir.

Compliance with Ethical Standard

Conflict of Interests: The authors declare that for this article they have no actual, potential or perceived conflict of interests.

Ethics Committee Approval: Ethics committee approval is not required for this study.

Funding Disclosure:

Acknowledgments:

Disclosure:

KAYNAKÇA:

Alexandria Waterfront Small Area Plan (2012). City of Alexandria Department of Planning and Zoning, USA

Altun, M. ve Abay E., (2017) **Beşiktaş Meydanı Yenileme Yarışma ve Belediye Projelerinin Katılımcı Tasarım Kapsamında Değerlendirilmesi**, Görsel Çevrede Etki Analizi, YTU.

Breen, A., and Rigby, D., (1996). **The new waterfront: A worldwide urban success story**. London: Thames and Hudson. Bruttomesso, R., (1993). **d'Acqua, Venedig Centro Internazionale Città.**, 1991. **Waterfronts: A new frontier for cities on water**. Eds. Rinio Bruttomesso. na. Venice: Grafiche Veneziane

Carta, M. (2016). **Fluid City Paradigm**. In M. Carta & D. Ronsivalle (Eds.), Fluid City Paradigm: Springer.

Craig-Smith, S. J., & Fagence, M. (1995). **Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: an international survey**. United States of America: Greenwood Publishing Group.

Falk, N. (2003). **Turning the Tide**. Retrieved from www.urbed.coo

Henden, H., (2018) **Kentlilerin Kıyı Alanı Düzenlemesine Bakışı: Alaplı Örneği**, Yıl: 2018 Cilt: 10 Sayı: 2 55-62

Politeknik Mühendis Mimar Şehir Plancıları Dayanışma Derneği: <http://politeknik.org.tr/besiktas-meydaninda-ne-yapiliyor-ne-yapilmali-politeknik/>

Tanyeli, U., (2005), “**Genişleyen Dünyada Sanat**”, **Kent ve Siyaset**: 9. Uluslararası İstanbul Bienali’nden Metinler, İstanbul Kültür Sanat Vakfı, ss:199-209, İstanbul.

ZAFER, S.,ERDÖNMEZ, E., (2021). **Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi Araştırması: Beşiktaş İskele Meydanı ve Çevresi Örneği**. Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 1, Pages; 241-258