



Üstmodern Kentteki Artık Alanın Potansiyel Kamusalılığı: Londra Low-Line Tren Hattı Örneği

Potential Publicity of the Remnant Space in the Upper Modern City:
London Low-Line Railway Example

Özlem EREN AKAYDIN,¹ Feride ÖNAL^{2*}

EXTENDED ABSTRACT

Cities have been exposed to an uncontrolled change, consumption, and transformation process because of the profit-oriented planning systems with the developments dependent on technology and capital. Due to the reasons that can be detailed under major circumstances such as the increase in the private vehicle usage, the planning approaches generated for public spaces during the modernism period, the determination of regional distinctions with stable boundaries, the disconnection in the transitions of public-private spaces, and the inaccurate applications in decontamination of city centres from industry, military and massive transportation areas; caused the existence of the remnant space problematic nature. Especially in cities that are developed very fast, urban outdoor spaces cannot adapt to this process and transform into remnant spaces with generating different problems in daily life. The main theme of the study is to define these problematic urban pieces formally and conceptually in today's upper-modern city context, which is defined with extremism. In the upper-modern city, there are critical changes in public space because of globalization. All the terms and qualifications that are attached to public space; remain incapable because those changes occur in a very fast time period. To explain the upper modern urban space through the scope of anthropology; the urban fabric should produce daily identical interactions, but in upper-modern cities, urban fabric has various losses because of temporary interactions. In the scope of anthropology, the historical and contextual side of the urban space is so valuable, unique, and nominative but in an upper-modern cities, urban space is general and has connectivity problems with its context and close environment. After expanding the meaning of the upper-modern city; remnant space is defined within the interactive relation of the existing similar terms in the international literature. Lands of contempt, empty space, border vacuums, defensible space, lost space, space of uncertainty, awkward space, residual space, gapscape, modern wasteland, and liminal space are associated with the remnant terms. These associated terms helped to explain the remnant space through the emphasis of potentials as new public spaces of the upper-modern cities. The aim of the study is to evaluate the potentials of remnant spaces within the publicity, questioning their spatial offsets in the upper-modern city and emphasise the necessity of regenerating these spaces through a theoretical approach that focuses on the human experience. In this context, the Low-Line Railway, which is one of the most important transportation arteries of London, has been examined as a remnant space. The Low-Line refers to the important city flows along the route in between Southwark tube station in the west, London Bridge Station in the east. The most important key approach is to evaluate a remnant space within its unique context to explore its core potential of the remnant space. For this reason, the remnant space is evaluated within its dynamic context by addressing a group of specifications that emphasise the human scale importance as a basis. Resilience; adapting to contextual changes. Placemaking; defining the functional requirements by understanding user needs, regeneration; supporting the remnant space with new values. Social interaction; encouraging active living and recreation. Exemplary; creating an example approach by enhancing biodiversity within the city. Green infrastructure; generating nature-based sustainable solutions for the area. Active pedestrian flow: providing opportunities to reduce the dominance of vehicles. Communication and engagement; getting involved in the user experience, residents, and businesses into the process. Through these criteria, awarded competition projects have been evaluated and potentials of the remnant space have been exposed by enhancing user experience importance.

Keywords: Potential; publicity; remnant space; upper-modern city.

Bu makale, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programı'nda Prof. Dr. Feride ÖNAL danışmanlığında Özlem EREN AKAYDIN tarafından yapılmakta olan Doktora Çalışması kapsamında üretilmiştir.

¹Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul

²İstanbul Gedik Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul

*Yazarın şimdiki kurumu: Fenerbahçe Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul

Başvuru tarihi: 24 Haziran 2020 - Kabul tarihi: 28 Ağustos 2021

İletişim: Özlem EREN AKAYDIN. e-posta: ozlem@atolyemona.com

© 2021 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2021 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

ÖZ

Teknoloji ve sermayeye bağlı gelişmelerle, öncelikli olarak kâr amacıyla biçimlenen planlamalar sonucunda, kentler kontrolsüz bir değişim, tüketim ve dönüşüm sürecine maruz kalmıştır. Özellikle çok hızlı gelişen kentlerde bu sürece tutunamayan kentsel dış mekân parçaları gündelik yaşamda farklı aralıklardan karşımıza çıkmaktadır. Çalışmanın ana teması aşırılık üzerinden tanımlanan günümüz üstmodern kentlerinde, bu mekân parçalarını biçimsel ve kavramsal olarak tanımlamak, artık alan olgusunu açıklamaktır. Çalışmanın amacı; artık alanların kentte var olma nedenlerinin, buldukları bağlamlarda ürettikleri olumsuz etkilerin ötesinde, kamusal ara kesimde barındırdıkları potansiyelleri değerlendirmek, kentteki mekânsal karşılıklarını sorgulamak ve bu alanların kente kazandırılma süreçlerinin insan deneyimine odaklanan, kuramsal bir altyapı üzerinden geliştirilmesi gerekliliğine dikkati çekmektir. Bu kapsamda Londra'nın en önemli ulaşım arterlerinden birisi olan Low-Line Tren Hattı artık alan olarak incelenmiş, alanda düzenlenen mimari tasarım yarışmasının ödül alan projeleri üzerinden alanın potansiyelleri ve kente katılım sürecine dair önerilen yaklaşımlar değerlendirilmiştir.

Anahtar sözcükler: Artık alan; kamusalılık; potansiyel; üstmodern kent.

Giriş

İletişim ve bilgi teknolojilerinin çok ciddi bir hızda yenilediği günümüz kentlerinde; teknolojik, sosyoekonomik, kültürel ve siyasi alanları etkisi altına alan küreselleşme; kentsel mekânın da biçimsel olarak sürekli değişime uğradığı, yeni anlamlar kazanıp kaybettiği bir etki alanı yaratmaktadır. Tarihin böylesine hızlandığı, üretim-tüketim döngüsünün hız üzerinden esas olduğu ve hızın toplumların temel hedefi haline dönüştüğü bu süreçlerde, kentsel planlama stratejileri de aynı döngüye eklenmeye çalışmaktadır.

Hız üzerinden tariflenen gelişim süreçlerine uyum sağlama çabalarından dolayı, kentlere yönelik yapılan planlamalar genel olarak iki boyutta kalmakta; hızlıca kurgulandıkları için gündelik yaşam deneyimleri, insan ölçeği hassasiyetleri, kent içi akışların sürekliliği vb. olgular göz ardı edilebilmektedir. Tüm bu durumların sonucu olarak kentsel dış mekânda, hızlı planlama süreçlerinin arttığı alanlar ortaya çıkmaktadır.

Özel araç kullanımının artması, modernizm döneminde kentsel açık alanlara yönelik geliştirilen planlama yaklaşımları, kentlerin gelişim süreçlerinde bölge ayrımlarının sert sınırlarla belirlenmesi, kamusal ve özel alan geçişlerindeki kopukluk ve kent merkezlerinin sanayi, askeri, ulaşım alanlarından ayrıştırılma süreçlerindeki hatalı tutumlar gibi majör başlıklar altında detaylanabilecek nedenlerden dolayı artık alanların ortaya çıktığını söylemek mümkündür. Birçok teorisyen tarafından literatüre kazandırılmış ve artık alanla farklı paydalarda ilişkilenen kavramlar da halihazırda mevcuttur. Ancak var olma nedenleri ve ilişkili kavramların açıklımalarının ötesinde; artık alanların karakteristik özelliklerinin tanımlanması ve günümüz kentleri için kamusalılık bağlamında barındırdıkları potansiyellerin fark edilir olması, çalışmanın ana yapısını oluşturmaktadır.

Üst Modern Kent ve Artık Alan

Günümüz kentlerinin herkes tarafından benimsenen değişim, tüketim ve dönüşüm döngüsü; teorisyenler tarafından farklı yaklaşımlarla ele alınmaktadır. Süpermoder-

nizm, ikinci modernizm vb. tanımlarla nitelenen bu çağı Auge; üç aşırılık figürü üzerinden, üst modernizm tanımı ile açıklamaktadır. Olayların aşırı artması, mekânların aşırı bollaşması ve atıfların aşırı bireyselleşmesi ile 1990'lı yıllar sonrası çağdaş dünyanın hızlı dönüşümü dikkati çekmekte ve kent mekânının dinamiklerini sorgulamaktadır (Auge, 2016, s. 14).

Üstmodern kentte küreselleşmenin doğal bir sonucu olarak kent mekânında da değişimler olmaktadır. Bu değişimler çok hızlı bir periyotta gerçekleştiğinden geleneksel kent mekânına dair üretilen tüm nitelermeler, üstmodern kentin mekânsal deneyimini tanımlamak için yetersiz kalmaktadır. Antropoloji kapsamında bir ilişkilendirme üzerinden üstmodern kent mekânını açıklamak gerekirse; antropolojide kent mekânı kimliklerle var olan ilişkiler tanımlarken, üstmodern kent mekânı kimlik kayıpları yaşamakta, tarifeli ilişkiler üzerinden var olmaktadır. Yine antropolojide kent mekânının tarihselliği ve güncel bağlamı ile kurduğu diyalog özgün ve öznel iken, üstmodern kentin mekânı zamandan, güncel bağlamından kopuk ve geneldir (Auge, 2016, s. 16).

Üstmodern kentin tüm dolaşım ağları hız üzerinden tanımlıdır ve tüm kentsel mekân organizasyonu bu dolaşımın hızlanabilmesi için kurgulanmıştır. Demir ve kara yolları, hava alanları, alışveriş merkezleri, otel zincirleri vb. mekânlar üstmodern kentin zorunlulukları sonucunda kenti planlayan alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışma kapsamında değerlendirilen artık alan kavramı da Auge'nin üstmodern kentinin zorunlu mekânlarından geriye kalan kent parçalarıdır.

Bu ilişkiyi açıklamak için, Heidegger'in köprü üzerinden geliştirdiği somut örnekleme değinmek gerekir. Köprü sadece bir noktadan başka bir noktaya geçmek için inşa edilen bir kent elemanı değildir. İnşa edildikten sonra mevcut fonksiyonunun ötesinde anlamlar üstlenmekte ve kentin imgesi haline dönüşmektedir. Köprü inşa edilmeden önce kent mekânından bahsetmek mümkün değildir. Köprü sayesinde iki nokta mekânlaşır ve çevresini dönüştürecek bir etki alanı tanımlar. Heidegger'e göre köprü, konum-



Şekil 1. Heidegger ve Auge'nin kuramsal açımları üzerinden geliştirilen diyagram.

landığı yerde kent mekânı tanımlar. Auge'ye göre köprü; üstmodern kentteki ulaşım yığılmalarının aktarımı için zorunlu olan bir kent yapısıdır; köprü'nün işlevsel, yapısal ve anlamsal varlığından arta kalan köprü altı ise artık alandır (Heidegger, 1971, s. 69) (Şekil 1).

Mekânların aşırılığı ve ölçeklerin ezici boyutlara ulaşması, taşıtların hızı, fiziksel ve anlamsal tüm yığılmalar ve bu yığılmaların kent içindeki aktarımı, üstmodern kentin gelişiminin doğası itibarıyla üretmeye müsait olduğu artık alanlar; insan-kent ilişkiselliğinde kayıp deneyim süreçlerinin birer parçası haline dönüşmektedir.

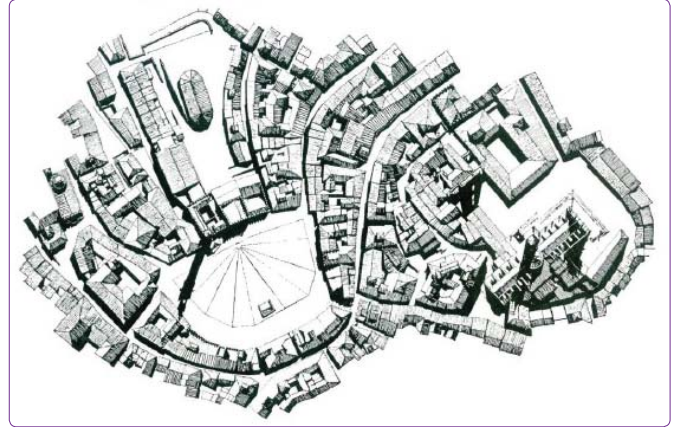
Artık Alanın Kavramsal Açılımı

Artık kelimesi, Türk Dil Kurumu tarafından "Bir şeyin harcadıktan veya kullanıldıktan sonra artan, geriye kalan bölümü" olarak tanımlanmıştır (TDK, 1932). Artık kavramının kentteki karşılığı olan mekânlar mevcutta ya da geçmişte var olan bir ana mekânın kentte var olma sürecinde ortaya çıkmıştır. Birincil amaç o ana mekânın üretimi olduğu için, artan alanlar kent kullanıcıları tarafından sahiplenilmemiş, tanımsız, tekinsiz, işlevsiz ve planlama dışı alanlar olarak kentte var olmuşlardır.

Çalışmada artık alanların genel özellikleri; literatürde ilişkili olan benzer kavramların açımları üzerinden tanımlanmıştır. Artık alan ve benzeşen kavramlar arası ilişkilendirme aralığı tanımlanırken, potansiyel kamusalılık özelliği barındırıyor olmaları belirleyici faktör olmuştur.

Gehl, binalar arasındaki yaşamı analiz eden kent okumalarında insan deneyimi odaklı bir yaklaşım modelini benimsemektedir. İnsan eylemlerini inceleyerek kent okuması yapmanın önemine dikkati çekerken, iki boyutta kalan kentsel planlamalara dair bir eleştiri de geliştirmektedir. Tam bu noktada Orta Çağ kentlerinin plansız gelişimini, kentlerin bir amaç haline dönüşmeyip, kullanım ve ihtiyaçlarla biçimlenmesini; İtalya'nın Siena kentinin planı üzerinden örneklemek mümkündür (Şekil 2). Herhangi bir planlama olmaksızın, zaman içerisinde gelişen gereksinimler sonucunda kent parçalarının birbirlerine eklenerek kurgulanmasıyla, fiziksel çevre var olmuştur (Gehl, 2011, s. 41).

Bu doğal gelişim sürecinin sonrasında, üstmodern kentin gelişim süreçleri değerlendirildiğinde, tüketim mantığının hâkim olduğu yaklaşımlarla Armstrong'un sahiplenilmeyen alan (landscape of contempt) kavramı ortaya çıkmak-



Şekil 2. İtalya Siena Kent Planı (Gehl, 2011, s. 40).

tadır ve bu kavram, çalışma kapsamında tanımlanan artık alanları da niteler özellikler barındırmaktadır. Bu alanlar zamansal bir birikime sahip olup, kent kimliğine dair çağrışımlar yapma gücü barındırsalar da işlevsiz, anlamsız ve belirsiz olduklarından kente hiçbir aralıktan eklenemezler.

Ancak geleceğin potansiyel kamusal alanları olarak, bu alanlar yeniden deneyimlenmeye, zamansal gerçeklikleri ve mekânsal potansiyelleri keşfedilmeye değerdir (Armstrong, 2006, s. 126).

Artık alanlar kentte var olma biçimlerine göre çeşitlilik gösterebilir de gündelik yaşam için herhangi bir kullanım önermeyen boş alanlar olarak karşımıza çıkarlar. Whyte, 1970 yılında New York kentinin cadde dokusu üzerinden geliştirdiği çalışmada; insanların kentsel dış mekânı kullanım biçimlerini analiz etmiştir. Gündelik aktörlerin kullanmayı tercih etmediği, kent içi akışlarının olmadığı alanları da boş alan (empty space) olarak tanımlamıştır (Whyte, 1980).

Jacobs (1961) ise, kent mekânını genel ve özel alan üzerinden ayırtmaktadır. Ancak bu ayırtma uyumlu ve dengeli bir zorunlu birliktelik dahilinde gelişmektedir. Kamusal alanlar gündelik yaşam içerisinde kent kullanıcılarının direkt olarak erişebildikleri, içinden geçip gidebildikleri alanlardır. Özel alanlar ise insanların çevresinden ya da kenarından dolaşmak zorunda kaldıkları, günün belli saatlerinde erişebildikleri, ihtiyaçları doğrultusunda giriş-çıkış yapabildikleri alanlardır (Jacobs, 1961, s. 152).

Kent içerisinde genel ve özel alan dengesi iyi kurulmuş olmalıdır. Çünkü kaliteli ve konforlu bir özel alan, aynı kalitedeki kamusal alan ile ilişkilendirilmediği takdirde, kent kullanıcıları tarafından benimsenmemektedir. Yine aynı şekilde kent kullanımına uygun olarak düzenlenmiş bir kamusal alan, ilişkilendiği özel alanlarla desteklenmediği sürece, yeterince sahiplenilmemekte ve tekensiz bir alana dönüşmektedir. Jacobs, kentteki genel ve özel alanlar arasındaki dengesizliği sınır vakumları (border vacuums) kavramı ile

açıklamaktadır. Tren yolları, viyadükler, siteler, üniversite kampüsleri, endüstriyel parklar ve yüksek yapılar kentlerin potansiyel sınır vakumlarıdır ve hepsinin bulunduğu çevrelerde planlama süreçlerinde genel-özel alan dengesine özellikle dikkat edilmesi gerekmektedir (Jacobs, 1961, s. 257).

Jacobs kentteki sınır vakumlarının kent içi akışları ayırıcı, sınırlayıcı ve engelleyici durumlarını tanımlarken; belli yoğunluktaki etkileşim alanlarıyla birlikte kurgulanarak planlı müdahaleler yapıldığında kentin potansiyel kamusal alanlarına evrilebileceklerine de dikkati çekmektedir.

Benzer bir aralıktan, Newman da genel-özel alan ayrımını; suç oranlarını incelemek amaçlı 1996 yılında Dayton'daki mahalle yerleşimleri üzerinden geliştirdiği çalışmaları değerlendirmektedir. Genel ve özel alanların kent içerisinde sürekli bir etkileşim halinde olmalarının yanında Newman; özel alanların kamusal alanların güvenliğini ve konforunu sağlayabilme, bu alanları koruyabilme potansiyellerini vurgulayarak savunulabilir alan (defensible space) kavramını geliştirmiştir. Toplu konut yerleşimleri ve komşuluk ilişkilerine dair yaptığı araştırmalar sonucunda; özel alanların tasarım ve mekânsal kurgularının, kamusal alanları koruyacak ve bu alanların kamusal alanları savunacak biçimlerde geliştirilmesi gerekliliğini vurgulamıştır. Tasarım ve planlama süreçlerinde dikkate alındığı takdirde genel ve özel alan dengesinin kurulması, kent mekânına olumlu yönde katkılar yapılması mümkündür (Newman, 1966, s. 14).

Artık alanlar karakteristik yapıları itibarıyla sınır vakumlarıyla ve savunulabilir alanlarla benzeşen özelliklere sahiptir. Artık alanlar da kentteki akışları engellemekte, durdurmakta ve bazı güvenlik problemlerine sebep oldukları için tehlikeli alanlar olarak kentte var olmaktadır. Bu alanların sahip oldukları bazı özelliklerinden dolayı, üstmodern

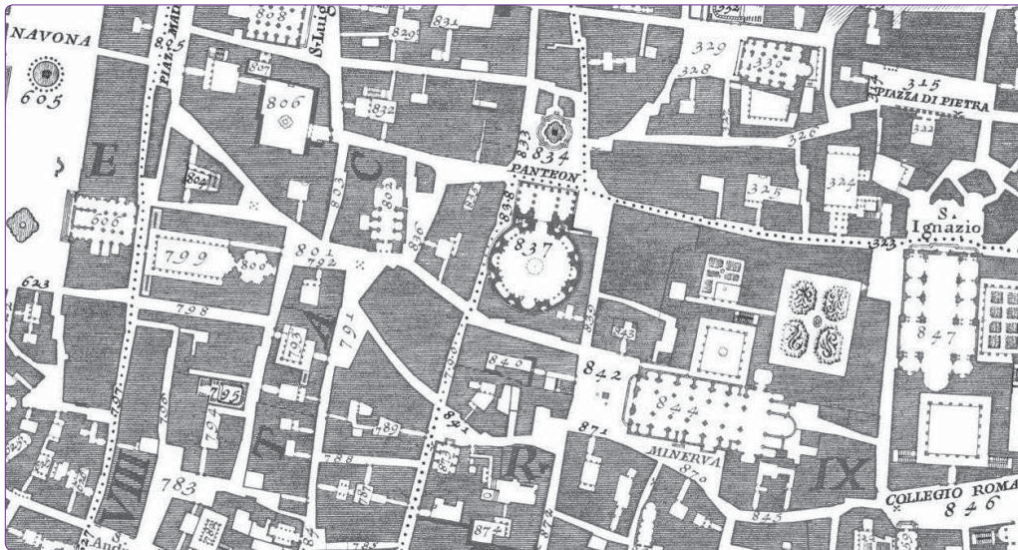
kentin savunulması gereken alanları olduğunu söylemek mümkündür.

Artık alanlar kente yapılan müdahaleler sonucunda var olduğu için, kentsel tasarım disiplinlerine de değinmek gerekir. Moudon, kuralcı-emredici ve anlamlı-betimleyici olarak iki farklı disiplinin açılımını yapmaktadır. Modern ve postmodern dönem kentsel tasarım yaklaşımları dahilinde ortaya çıkan bu disiplinler, en temelde kenti anlamak ve kenti tasarlamak arasındaki ilişkiselliğe değinmektedir (Moudon, 1992, s. 332).

Lynch'in, kent dokularının analiz süreçlerini sistematize eden yaklaşımıyla, her kentin kullanıcıları özelinde bir imgesinin olduğunu vurgulaması (Lynch, 1960) ve Rapoport'un da benzer bir çerçevede kalarak çevrenin davranışlarının analizi üzerinden kenti okumaya dair geliştirdiği yaklaşım, anlamlı-betimleyici disiplin grubuna dahil olmaktadır (Rapoport, 1977, s. 177).

Anlamlı betimleyici disiplini, Giambattista Nolli'nin 1748 yılında çizdiği Roma haritasındaki kentsel boşluğun temsiliyeti üzerinden okumak mümkündür (Şekil 3). Haritadaki sokak dokusunun mevcut hali, kamusal alanların betimlenme biçimi ve kentsel dokunun kendi içindeki olağan kurgusu yalın ve güçlüdür.

Anlamlı betimleyici disipline dair yapılan açılımlardan sonra, modern dönemin kuralcı-emredici yaklaşımının; artık alanların kentte var olma sebeplerinden birisi olduğunu söylemek mümkündür. Çünkü Trancik, modern anlayış kapsamında tasarlanan ancak sonrasında tanımsız, geniş boşluklara dönüşen ve işlevini yitiren alanları, araç kullanımıyla artan yolların kentte kapladığı boşlukları; kayıp alan (lost space) kavramı üzerinden tanımlamaktadır ve çalışma kapsamında artık alanlar da kayıp alan kavramıyla güçlü bir aralıktan ilişkilenebilmektedir (Trancik, 1986, s. 4-17).



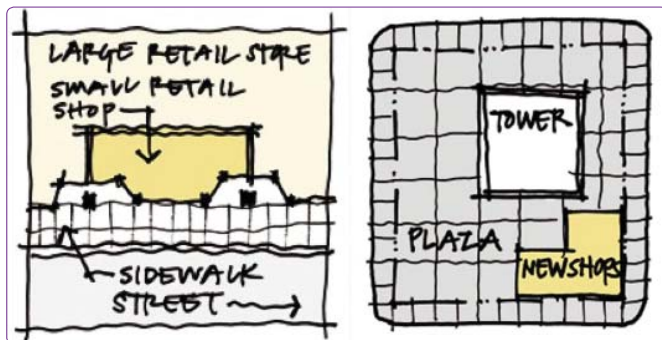
Şekil 3. 1748 yılında çizilen Roma haritası, Giambattista Nolli (Kallus, 2001, s. 133).

Trancik, kayıp alanların yanlış ölçeklendirilmiş ya da biçimlendirilmiş olmalarından dolayı kendi bağlamlarıyla ve kullanıcılarıyla sağlıklı iletişim kuramama sebeplerine değinirken, bu alanların potansiyellerini ve günümüz kentlerinin kamusal alan ihtiyaçlarını giderebilecek durumlarını da vurgulamaktadır.

Artık alanların bir diğer özelliği; kentin gündelik yaşamı için bir kullanım önermemelerinden dolayı belirsiz olmalarıdır. Cupers ve Miessen, bu durumu kent kullanıcılarının kamusal alana dair ihtiyaçları, iletişim kurma biçimleri, yönelimleri ve istekleri üzerinden açıklamaktadır (Cupers ve Miessen, 2006). Günümüz kentlerinde kamusal alanların kesin sınırlarla tanımlı olması, ticari faaliyetler üzerinden biçimlenmeleri ve kontrol edilmeleri; kamusal alanın rastlantısal, çeşitlilik, çokluk, heterojenlik vb. esas gerekliliklerini karşılayamamaktadır. Belirsiz alan (spaces of uncertainty) kavramı, kamusal alanın gerçek tanımının açığa çıkabileceği potansiyellere dikkati çekmektedir. Bu doğrultuda belirsizlik özelliği taşıyan artık alanların kararsız ve istikrarsız olmalarının yanında, kullanıcı taleplerine uyum sağlayabilecek, bireysel ve kolektif aktivitelerin mekânı olabilecek potansiyeller barındırdığını söylemek mümkündür.

Artık alan kavramının ilişkilendiği bir diğer kavram verimsiz alan kavramıdır. Sucher, verimsiz alanları kent kullanıcıları olarak ele almış ve yürüme eyleminin kesintiye uğradığı, kentin işgal edildiği bu noktalarda, verimsiz alanların tanımlı olduğunu belirtmiştir. Ancak bu verimsiz alanların kentteki durumlarından çok, kente nasıl katılabileceklerine yönelik ihtimaller üzerine yoğunlaşan Sucher, verimsiz alanların potansiyellerine dikkati çekmiştir. Bu alanlar cadde akışını engelleyen dükkanların vitrin önlerinde, yüksek yapıların aralarında bırakılan kullanışsız, ufak boyutlu meydanlarda karşımıza çıkabilmektedir. Sucher'in yaklaşımı bu ve benzeri verimsiz alanlara yönelik geliştirdiği müdahale örneklerinin, kamusal alanı iyileştirme amaçlı duyarlılığından dolayı önemlidir (Sucher, 1995, s. 180-181) (Şekil 4).

Kentlerin gelişim süreçlerinde uygulanan tek tip planlama pratikleri, insanları merkezi alanların kullanımına yön-

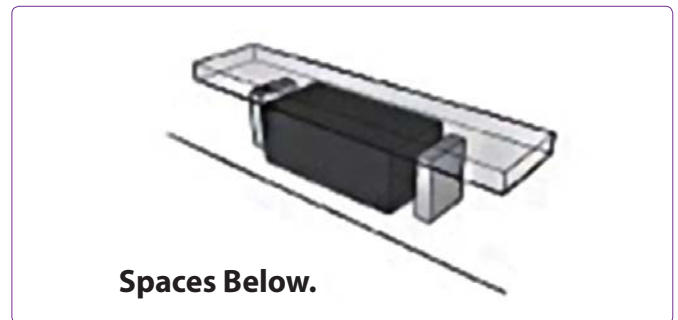


Şekil 4. Verimsiz alanlara yönelik çözüm önerileri, David Sucher; dükkan önleri için bekleme nişleri (solda), ufak meydanların insan ölçeği hassasiyeti barındıran kamusal birimlerle desteklenmesi (sağda).

lendiren düzenlemeler; artık alanların kentte var olma sebeplerinden birisidir. Villagomez, Kuzey Amerika şehirleri kapsamında yaptığı araştırmalar doğrultusunda bu alanları artan alan (residual space) kavramı ile tanımlamaktadır. Çalışma kapsamında artık alan kavramı ile ilişkilenen diğer kavramlar gibi, Villagomez de bu alanların potansiyellerine dikkati çekmiş ve kente katılım süreçlerinden önce analiz süreçlerinin etkin bir biçimde yapılması gerekliliğini vurgulamıştır. Bu alanlara yönelik sokak ölçeğinde biçimlenen bir tipoloji çalışması geliştirmiş ve planlama sonrası artan ya da göz ardı edilen bu alanları arada alanlar (spaces between), çevreleyen boşluklar (spaces around), çatı üstleri (rooftops), biçimsiz alanlar (wedges), ihtiyaç fazlası altyapı (redundant infrastructure), büyük boyutta altyapı (oversized infrastructure), boş alanlar (void spaces), alt alanlar (spaces below) olmak üzere kategorize etmiştir. Villagomez'in alt alanlar (spaces below) (Şekil 5) kategorisine dahil olan köprü altları, üstmodern kentte en yoğun olarak karşılaştığımız artık alanlardır (Hou, 2010, s. 81-84).

Çalışmanın genel yapısını kuran artık alan kavramı, bulunduğu bağlam ve ilişkilendiği kentsel akışlarla gerçek anlamını edinmektedir. Bu nedenle Villagomez'in tipoloji çalışmasındaki alt alanlar kategorisine dahil olan köprü altlarına daha geniş bir kentsel çerçeveden yaklaşılması gerekmektedir.

Tam bu noktada Hormigo ve Morito'nun boşluk uzantısı (gapscape) kavramı, artık alan kavramına dair daha açıklayıcı bir aralık sunmaktadır. Boşluk uzantıları, boşluk kavramından farklı bir kapsamda yer almaktadır. Kentteki boşluklar terk edilmiş, sahiplenilmeyen, herhangi bir kullanım önerisi geliştirmeyen, bunun için yeterli özelliklere de sahip olmayan, olumsuz algıya sahip alanlardır. Boşluk uzantıları kavramı ise, kentteki yoğun akışlar nedeniyle bazı kopukluklar sonucunda ortaya çıkan ancak ciddi potansiyeller barındıran ve uygun müdahalelerle kritik durumlarının olumlu yönde evrilebileceği alanlardır. Bu alanlar kent içi akışları yönlendirme, durdurma ve akışların sürekliliğini destekleme gibi etkiler yaratabildikleri için kentin katalizörleri gibi davranabilmektedir (Hormigo ve Morito, 2003, s. 182).



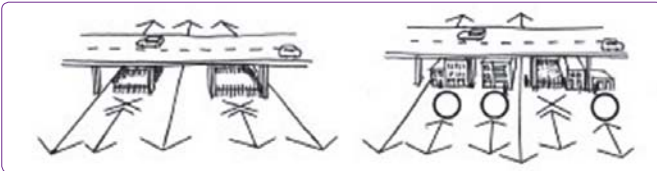
Şekil 5. Tipoloji Çalışmasında Alt Alanlar (Spaces Below) Kategorisinin Diyagramı, Erick Villagomez.

Hormigo ve Morito, Japonya'daki JR Yamanote hattı kapsamında boşluk uzantılarına dair bir alan çalışması yapmışlardır. Alandaki boşluk uzantılarının yapılı çevre ile etkileştiği durumları, gündelik yaşamın akışları üzerinden analiz etmişlerdir (Şekil 6). Bu doğrultuda artık alanlar da benzer karakteristik özelliklere sahiptir ve belirli bir kent parçası sınırlılığında tanımlı olsalar da buldukları bağlamla birlikte ele alınmaları gerekmektedir.

Artık alanların buldukları yapılı çevreyle fiziksel ve algısal etkileşimlerini New York Cross-Bronx ekspres yolu üzerinden okumak mümkündür. 1953 yılında inşa sürecine başlanan ekspres yolu; büyüklüğü, maliyeti ve uygulama süreci açısından bulunduğu çevreler için yıkıcı bir dönüşüm periyodunu da beraberinde getirmiştir. Berman (1999), inşa sürecinde tahrip olan Bronx Mahallesi'nin sakini olarak, Cross-Bronx ekspres yolunu modern kültürün tahribat imgesi olarak tanımlamaktadır (Berman, 1999, s. 386-404) (Şekil 7).

Alandaki esas yıkım ekspres yolu inşaatının tamamlanmasından sonra başlamıştır. Tahrip olan mahallelerin sakinleri başka mahallelere taşınmaya zorlanmış ve alan bir anda ciddi kimlik kayıpları yaşamıştır. Kentlerin bu durumunu modern yitlik alanlar (modern wasteland) olarak tanımlamış ve kentlerin hızla değişen ve dönüşen durumlarına, sokakların tahrip olmasına ve aşırı yoğunlaşan kentlerdeki kimlik kayıplarına yönelik eleştirel bir yorum geliştirmiştir (Berman, 1999, s. 94).

Modern yitlik alanlar, çalışma kapsamında tanımlanan artık alanların kentte var olma süreçlerini eleştirel bir yaklaşımla açıklamaktadır. Oistein Endsjo ise bu alanları eşik



Şekil 6. Boşluk uzantısı kavramının, JR Yamanote hattı üzerinden diyagram gösterimi (Hormigo ve Morito, 2003, s. 185).



Şekil 7. Cross-Bronx ekspres yolunun inşa sürecine ait görsel.

alan (liminal space) kavramı ile tanımlamaktadır. Eşik alanlar kentteki akışları ayırırken, diğer yandan bir arada tutan devingen bir etki alanı yaratmaktadır. Tüm kültürlerden bağımsız, evrensel bir aralıkta var olan bu alanlar, buldukları çevrelerle ilişkilenerken, fiziksel ve algısal bir sınır tanımının ötesinde, kentteki yoğunlukların biriktiği dinamik noktalara dönüşür. Bu kapsamda kente kamusal anlamda katkı yapabilecek potansiyel barındıran eşik alanların artık alanlarla benzer karakteristik özellikler gösterdiğini söylemek mümkündür (Endsjo, 2000, s. 356).

Londra'nın Potansiyel Kamusal Alanı; Low-Line Projesi ve Tasarım Yarışması

Artık alanların genel özellikleri ilişkili kavramlar kapsamında tanımlanmıştır. Bu alanların kentlerdeki durumlarının ve fiziki varlıklarının ötesinde kamusal potansiyellerinin keşfedilmesi adına kente hangi aralıklardan dahil olabileceklerini sorgulamak, günümüz kamusal alanlarının değerlendirilmesi ve yeni kamusal alanların keşfedilmesi noktasında önemlidir.

Artık alanların zaman içerisinde çok farklı müdahaleler ve süreçler sonucunda kent yaşamına eklemeli olduğu görülmektedir. En temelde bağlamsal olarak farklılaşan artık alanların anlamına dair çeşitli tanımların açıkları sayesinde özelliklerinin nitelenmesinden sonra; bu bölümde üstmodern kentteki ortak vurgularına, yani potansiyellerine dikkat çekilecektir. Bu doğrultuda, Londra'nın kentsel gelişim sürecinin önemli bir parçası haline gelmiş olan bir artık alanın, kente dahil edilme süreci; alanda düzenlenen bir yarışma çerçevesinde irdelenmiştir.

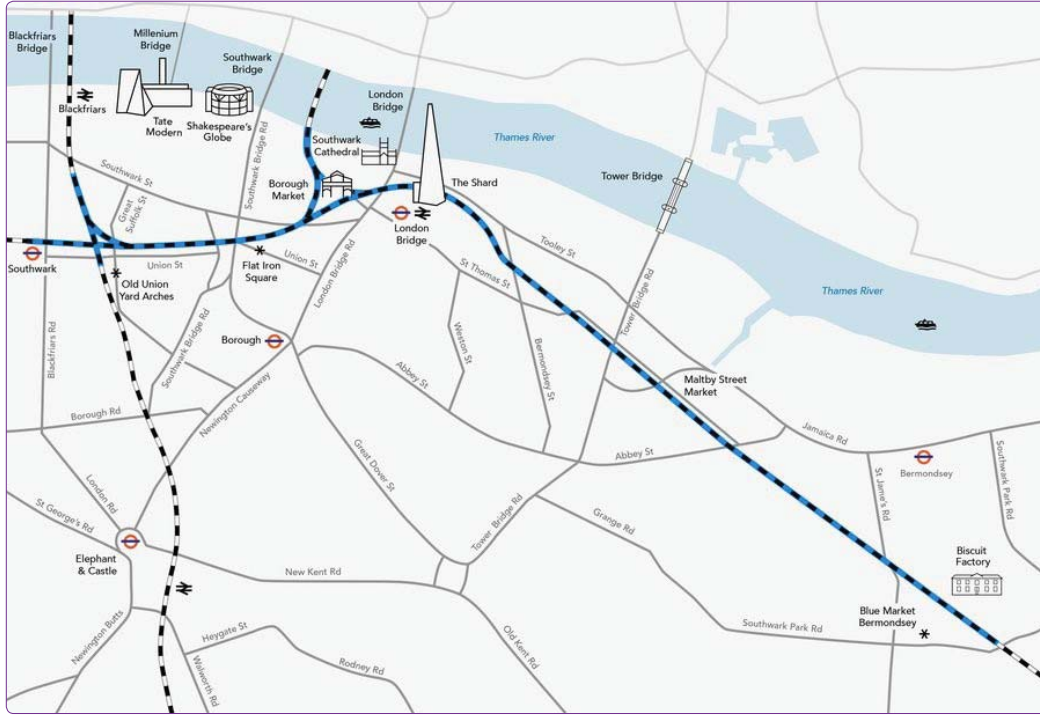
"A New Green Vision for the Low Line-RIBA competition" başlığı ile ilan edilen yarışmanın tasarım geliştirilmesi beklenen alanı; çalışma kapsamında tanımlanan artık alanın kentsel mekândaki karşılığı olan köprü altı ve uzantılarıdır (Şekil 8). Güney Londra'daki nitelikli mahalleleri birbirine bağlayan, bölgenin karakterli parçaları olarak nitelenen Low-Line demir yolu kemerleri, kentin önemli bir arteri konumundadır.

Yarışma kapsamında tanımlanan problem; kemer hattı boyunca işlevsiz ve tanımsız kalmış olan noktaların, alanın kimliğini zedelemesi ve gündelik yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilemesidir.

Yarışmanın amacı; işlevsiz ve âtıl durumda olan kemerlerin mevcut potansiyellerinin açığa çıkarılması, kemerlerin kentin kamusal kullanımına entegre olması, London Bridge ve Southwark metro istasyonları arasındaki kamusal sürekliliğin sağlanmasıdır.

Bu doğrultuda yarışmayı düzenleyen kurum tarafından tasarımcı ekiplerden geliştirmeleri beklenen bazı parametreler tanımlanmış ve yarışma dosyalarında paylaşılmıştır:

- A. Esneklik; değişen iklimsel özelliklere uyum sağlaması ve kentsel dinamiklere esnek çözümler sunması,



Şekil 8. Yarışma alanı haritası (URL-1).

- B. Mekân üretimi; çevresindeki kentsel doku ile ilişkilendirirken mekânsal arayüzler tanımlaması, mekân üretimi noktasındaki katkıları,
- C. Yenileme; proje alanı ve çevresindeki yerleşik dokuya değer katması, mevcut dokuyu iyileştirmesi,
- D. Sosyal etkileşim; gündelik kent yaşamını sağlıklı kıla- cak katkılar sunması, dinamik kullanımlarla aktif yaşa- mı teşvik etmesi,
- E. Öncül; gri altyapının, yeşil altyapıya evrilmesi ve alandaki biyolojik çeşitliliğin artırılması noktasındaki katkıları, aktif seyahat, sağlıklı yaşam ve verimli iş uy- gulamalarını desteklemesi, sürdürülebilirlik konusunda ilham vermesi,
- F. Yeşil doku; daha iyi bir yeşil altyapı kurgulaması, sür- dürülebilir drenaj sistemleri önermesi, uygun bitki- lendirme düzenlemesi, ısı radyasyonunu azaltacak çözümler üretmesi,
- G. Yaya sirkülasyonu; aktif ve sağlıklı bir yürüyüş rotası sunması, yoğun olan sokaklardan uzaklaşmayı des- teklemesi ve hava kirliliğine maruz kalmayı en aza in- dirmesi,
- H. Katılımcılık; yerel sakinler, işletmeler ve ziyaretçilerin katkılarının önemsenmesi, kullanıcıların tasarım süre- cine dahil edilmesi (URL-2).

Ödül Alan Projeler

Yarışma sonucunda ödül alan projelerin tasarım yakla- şımları incelenmiş, her proje kendi konsepti ve önerisi da-

hilinde incelenmiştir. Bu doğrultuda yarışma kapsamında öneri geliştirilmesi beklenen parametreler üzerinden, tasarımların bireysel müdahale grafikleri üretilmiştir.

Bu grafikler, incelenen artık alanın potansiyel kamusalılığı nasıl açığa çıkardıklarını anahtar kelimelerle tanımlar- ken; üst ölçekte artık alanların potansiyellerine dair genel bir farkındalık geliştirmektedir.


Proje LL143

Nefes Alan Boşluklar (Tablo 1): Nefes alan boşlukların yürüyüş rotası, alanı çevreleyen gürültülü ve kentsel orta- ma sağlıklı ve yeşil bir alternatif sunmaktadır. Proje kapa- mında hedeflenen iyileştirici öneriler, doğayı kentin kalbi- ne geri getirme noktasında teşvik edicidir (Şekil 9). Alanda



Şekil 9. Proje LL143 tanıtım görseli (URL-4).

Tablo 1. Proje LL143 tasarım parametreleri grafiği

LL143	A ESNEKLİK	B MEKAN ÜRETİMİ	C YENİLEME	D SOSYAL ETKİLEŞİM
	<p>Aktif Üniteler</p> <p>Uyarlanabilir LED Lambalar</p> <p>Uyarlanabilir Aydınlatma</p> <p>Geri Dönüştürülmüş Malzeme Kullanımı</p>	<p>Kafeterya</p> <p>Gastronomi</p> <p>Sokak Marketi</p> <p>Bira Atölyeleri</p> <p>Oyun Alanı</p>	<p>Sağlıklı ve İyileştirilmiş Alanlar</p> <p>Mevcut Bahçelerin Genişletilmesi</p> <p>Mevcut Kamusal Alanlarla Kurulan Bağlantılar</p> <p>Kamusal Link</p>	<p>Etkinlik, Activite</p> <p>Sosyalleşme</p>
	E ÖNCÜL	F YEŞİL DOKU	G YAYA SİRKÜLAS.	H KATILIMCILIK
<p>Anahtar Kelimeler</p> <p>Yeşil Rota</p> <p>Yaya Hareketi</p> <p>Sürdürülebilirlik</p> <p>Geri Dönüşüm</p> <p>Kamusal Link</p> <p>Etkinlik</p> <p>Modülerlik</p> <p>Aktif</p> <p>Süreklilik</p>	<p>Viyadük Bahçeleri</p> <p>Yeşil Bağlantı</p>	<p>Yeşil Rota, Cep Parklar</p> <p>Maksimum Bitkilendirme, Mevcut Şebekeye Bağlı</p> <p>Güç Sağlayıcılar, Su Püskürten Pergola, Yağmur Bahçesi, Bitki Tutucu Yüzeyler, Yükseltilmiş Bahçe, Mantar Yetiştirme Üniteleri, Çatı Bahçeleri, Kuşlar İçin Su Havuzu</p>	<p>Yaya Baskın Karakter</p> <p>Yönlendirici Beton Saksılar</p> <p>Huzurlu Rota</p> <p>Gölgelendirilmiş Yürüyüş Yolu</p>	

odaklanılan iki bölge, küçük kent parçalarının birbirine bağlandığı alanlardır. Geliştirilen yaklaşımla birlikte, kemer içi boşlukların cazibe noktalarına dönüştüğü, sürekli ve lineer bir kent parkı önerilmiştir (URL-3).

Proje LL52

Kesişimler ve Açıklıklar (Tablo 2): Öneri tasarımın stratejisi, alanın okunabilirliğini ve sürekliliğini artırmak için kesişimler ve açıklıklar üzerinden temellenmektedir. Kesişim



Şekil 10. Proje LL52 tanıtım görseli (URL-6).

noktaları, yaya yollarının viyadük kemerleriyle buluştuğu alanlarda tanımlı olmaktadır. Açıklıklar da yeni rotalara olanak tanırken, kullanılmayan alanların kamusal alana katılması yönünde katkı sağlamaktadır (Şekil 10). İşlevsiz, boş kemerlerin dönüştürülmesiyle, mevcut dokunun kimliği güçlendirilirken, bireysel mekânların üretimi ile proje alanı boyunca süreklilik sağlanmıştır (URL-5).


Proje LL69

Müşterek (Tablo 3): Öneri projenin misyonu, Low-Line hattını zemin düzleminde bariyer olma özelliğinden kurtarıp bağlayıcı bir kent uzantısına dönüştürmektir. Mevcut bariyer, bulunduğu alan ve çevresi için katalizör olabilecek potansiyeller barındırmaktadır. Alanın yerel tarihine referans veren peyzaj promenade; demir yolu viyadükleri, parkları ve kamusal alanları bağlayarak, mevcutta birbirinden ayrılmış mahalleleri ilişkilendirmektedir (Şekil 11). Ana promenade, bağımsız birimlere erişimi sağlayan ikincil organik yollarla desteklenmektedir. Bu oluşumun, tekil, canlı bir omurga olmanın ötesinde, bulunduğu bölgeyi dinamik kılabilecek potansiyelleri açığa çıkaracağı öngörülmektedir (URL-7).


Proje LL162

Montaj Kılavuzu (Tablo 4): Öneri projede, alanların farklı karakteristik özellikleri üzerinden, dönüştürme kılavuzu üretilmiştir. Bu kılavuzda ekolojik geliştirme tabanlı araçlar

Tablo 2. Proje LL52 tasarım parametreleri grafiği

LL52	A ESNEKLİK	B MEKAN ÜRETİMİ	C YENİLEME	D SOSYAL ETKİLEŞİM
	<p>Pratik Müdahaleler</p> <p>İşaretleme Sistemi</p> <p>Uyarlanabilir Çerçeve Sistemler</p> <p>Standardize Edilmiş Modüller</p> <p>Yerli Üretim</p>	<p>Geridönüşüm İstasyonu</p> <p>Bisiklet ve Çöp Depoları</p> <p>Danışma Ofisi</p> <p>Çalışma Kabini</p> <p>Workshop</p>	<p>İşlevsiz Kemerlerin Dönüşümü</p> <p>Mevcut Parklara Bağlantı</p> <p>Mevcut Çevre Dokuların Geliştirilmesi</p> <p>Tarihi Dokuya Bağlantı</p> <p>Mevcut Bisküvi Fabrikasının Yenilenmesi</p>	<p>Paylaşımlı Alanlar</p> <p>Platform Park</p> <p>Etkileşimli ve Oyuncu Yöntem</p> <p>Performans Geçidi</p>
Anahtar Kelimeler	E ÖNCÜL	F YEŞİL DOKU	G YAYA SİRKÜLAS.	H KATILIMCILIK
<p>Yeşil Rota Kimlik</p> <p>Sürdürülebilirlik</p> <p>Geri Dönüşüm</p> <p>Yerel Üretim</p> <p>Modülerlik</p> <p>Paylaşım Mekanı</p> <p>Süreklilik</p>	<p>Kimlik Korunumu</p> <p>Endüstriyel Miras Korunumu</p>	<p>Yeşil Kamusal Alan</p> <p>Biyolojik Çeşitlilik</p> <p>Kamusal Peyzajlar</p> <p>Yağmur Bahçeleri</p> <p>Sürdürülebilir Direnaj</p> <p>Düşük Maliyetli, Dayanıklı Malzeme</p> <p>Yerel Kaynak Kullanımı</p> <p>Ekolojik Rota</p> <p>Yağmur Suyu ile Bitki Sulama Sistemleri</p>	<p>Okunabilirlik</p> <p>Yeni Rotalar</p> <p>Sürekli Yürüyüş Aksı</p> <p>Bisiklet Rotası</p>	<p>Yerel Kuruluşlarla İşbirliği</p> <p>Ziyaretçilerin Katılımı</p>

Tablo 3. Proje LL69 tasarım parametreleri grafiği

LL69	A ESNEKLİK	B MEKAN ÜRETİMİ	C YENİLEME	D SOSYAL ETKİLEŞİM
	<p>Yerel Çevreye Uyum</p> <p>Olası Taşkınlara Önlem</p> <p>Uygun Fiyatlara Kiralama Seçenekleri</p> <p>Yerel Ekonomi Döngüsüne Teşvik</p> <p>Esnek Mekan Kurguları</p>	<p>Yoga Stüdyosu</p> <p>Büfe</p> <p>Bisiklet Kiralama Birimi</p> <p>Depo Ünitesi</p> <p>Model Yapım Stüdyoları</p> <p>Sokak Marketi</p>	<p>Duyarlı Yenileme</p> <p>Mevcut Mimari Detayların Vurgulanması</p> <p>Yerel İşletmelere Bağlantılar</p> <p>Tarihi Dokuya Bağlantı</p> <p>Mevcut Bisküvi Fabrikasının Yenilenmesi</p>	<p>Dijital Platform</p> <p>Keyifli Kamusal Alan</p> <p>Dış Mekan Etkinlikleri</p> <p>İletişim Ağının Genişlemesi</p> <p>Grup ve Bireysel Sanatçı Performansları</p> <p>Spor Alanları</p>
Anahtar Kelimeler	E ÖNCÜL	F YEŞİL DOKU	G YAYA SİRKÜLAS.	H KATILIMCILIK
<p>Duyarlılık</p> <p>Kimlik</p> <p>Katalizör</p> <p>Sürdürülebilirlik</p> <p>Katılımcı</p> <p>Yerel Üretim</p> <p>Güvenlik</p> <p>Sistem</p> <p>Paylaşım Mekanı</p> <p>Teknoloji</p>	<p>Müşterek Dönüşüm</p> <p>Kent Katalizörleri</p> <p>Tarihi ve Kültürel İmge</p>	<p>Yeşil Altyapı</p> <p>Geri Dönüşüm Sistemleri</p> <p>Biyolojik Çeşitlilik</p> <p>Çoklu Duyu Bahçeleri</p> <p>Topraksız Tarım Çiftlikleri</p> <p>Üretici Peyzaj</p> <p>Toplum Bahçeleri</p> <p>Yağmur Suyu ile Bitki Sulama Sistemleri</p>	<p>Trafiğe Kapatılan Akslar</p> <p>Çocuk Dostu Sokaklar</p> <p>Güvenli Yürüyüş Rotaları</p> <p>Bisiklet Rotası</p>	<p>Dijital Aplikasyon</p> <p>Teknolojik Uygulamalar</p> <p>Yerel Birimlere Erişim</p> <p>Duyarlı Kullanıcı</p>



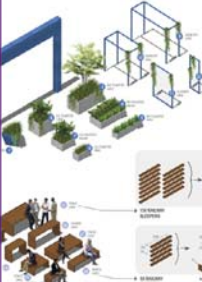
Şekil 11. Proje LL69 tanıtım görseli (URL-8).

ve bileşenler tanımlanmaktadır (Şekil 12). Proje alanının çeşitli özelliklerdeki parçaları için esnek kullanım öneren kılavuz; ekolojik, canlandırma ve fırsat sunan seçenekleri ile, alanın karakterine uygun müdahale biçimleri ve ekipmanları önermektedir (URL-9).

Proje LL185

Döngüsel (Tablo 5): Öneri projede, dönüşüm alanlarındaki soylulaştırma eğilimini durdurmak için, döngüsel ve üretken bir yaklaşım modeli geliştirilmiştir. Doğrusal olan proje alanında, döngüsel bir ilişki kurgusuyla; yerel değer-

Tablo 4. Proje LL162 tasarım parametreleri grafiği

LL162	A ESNEKLİK	B MEKAN ÜRETİMİ	C YENİLEME	D SOSYAL ETKİLEŞİM
 <p>Anahtar Kelimeler</p> <p>Montaj Kimlik Ekolojik Geri Dönüşüm Yerel Üretim Modülerlik Teknoloji Katılımcı</p>	<p>Modüler Sistemler</p> <p>Yerli Üretim</p> <p>Hareketli Ekipmanlar</p> <p>Esnek Mekan Kurguları</p>	<p>Kafeteryalar</p> <p>Barlar</p> <p>Etkinlik Birimi</p> <p>İşletme Ünitesi</p> <p>Stüdyolar</p> <p>Sokak Marketi</p>	<p>Dijital Yenileme</p> <p>Mevcut Alanın Karakterine Duyarlılık</p> <p>Yerel İşletmelere Bağlantılar</p> <p>Tarihi Dokuya Bağlantı</p> <p>Mevcut Bisküvi Fabrikasının Yenilenmesi</p>	<p>Oyun Platformları</p> <p>Egzersiz Alanları</p> <p>Duvar Sanatı, Graffiti</p> <p>Etkileşimli Üretim</p> <p>Grup ve Bireysel Sanatçı Performansları</p>
	E ÖNCÜL	F YEŞİL DOKU	G YAYA SİRKÜLAS.	H KATILIMCILIK
	<p>Modüler Peyzaj</p> <p>Montaj Kılavuzu</p> <p>Kimlik Analizi</p>	<p>Yeşil Giriş Tamponları</p> <p>Ekolojik Ekipmanlar</p> <p>Biyolojik Çeşitlilik</p> <p>Yağmur Bahçeleri</p> <p>Bitkilendirme Üniteleri</p> <p>Geridönüşümlü Malzeme</p> <p>Ekolojik Habitat</p> <p>Yeşil Kanopiler</p>	<p>Yaya Merkezli Rotalar</p> <p>Öncelikli Yaya Yolları</p> <p>Ağaçların Yaya Hareketini Yönlendirmesi</p>	<p>Dijital Apikasyon</p> <p>Teknolojik Uygulamalar</p> <p>Kullanıcı Deneyimi</p> <p>Eğitici, Araştırmacı Katılımcı Modeli</p>



Şekil 12. Proje LL162 tanıtım görseli (URL-10).



Şekil 13. Proje LL185 tanıtım görseli (URL-12).

ler, mevcut dokuların sosyal gündemleri, dünya standartlarında bir geçit tasarımı ile korunmuştur. Döngüsel model, farklı ölçeklerde tanımlanan, ekonomik ve sosyal konulara ekolojik yaklaşımla müdahaleler sunan alt döngü dizileri ile çalışmaktadır (Şekil 13). Zaman içerisinde uygulandıkça pekişecek olan müdahale modeli, mevcut dokular için yeni fırsatlar sunmakta, yüksek kaliteli mekânlar üretmektedir.

Biyçeşitlilik ve sürdürülebilirlik konuları, bu çoklu döngülerin itici güçleridir (URL-11).

Değerlendirme ve Sonuç

Tanımlanan parametrelere yönelik geliştirilen öneri tasarımların; alanın potansiyellerini açığa çıkarma noktasında, benzeşen ve farklılaşan yaklaşımlar geliştirdikleri görülmektedir;

Tablo 5. Proje LL185 tasarım parametreleri grafiği

LL185	A ESNEKLİK	B MEKAN ÜRETİMİ	C YENİLEME	D SOSYAL ETKİLEŞİM
	Yerel Ekonomi Döngüsüne Teşvik Yerli Üretim Şematik Tasarımlar Uyarlanabilir Gelişim Modeli Prototip Üretimler	Market Kafeterya Alışveriş Üniteleri Marangoz Atölyesi Demiryolu Birimleri Drone İstasyonları	Mevcut Alanın Karakterine Duyarlılık Yerel İşletmelere Bağlantılar Tarihi Dokuya Bağlantı	Üretici Aktiviteler Sosyal Çevre Tasarımı Sensör Ağı Etkileşimli Üretim Paylaşımlı Alanlar Performans Alanları
	E ÖNCÜL	F YEŞİL DOKU	G YAYA SİRKÜLAS.	H KATILIMCILIK
Anahtar Kelimeler Montaj Disiplinlerarası Kimlik Ekolojik Marka Yerel Üretim Sürdürülebilirlik Teknoloji Katılımcı	Döngüsel Peyzaj Kimlik ve Markalama	Yeşil Geçitler Bağlayıcı Bahçeler Biyolojik Çeşitlilik Botanik Yağmur Suyunun Geri Kullanımı Filtreleme Sistemleri Biyoklimatik Konfor Kent Bahçeleri	Yaya Merkezli Rotalar Bisiklet Rotası	Farklı Disiplinlerden Ekipler Kent Kullanıcıları Teknolojik Uygulamalar

- Yeşil doku (F) parametresinin her proje için önemli bir tasarım girdisi olduğu görülmektedir.
- Yeşil doku (F) parametresi kapsamında geliştirilen tasarımlar, müdahale yöntemi (yağmur suyu geri dönüşümü, geri dönüşümlü malzeme kullanımı, sürdürülebilir filtreleme modeli vb.) olarak benzeşen sistemler önerirken, müdahale biçimleri (kent mobilyası, malzeme tercihi, üniteler vb.) her projenin genel konsepti özelinde çeşitlenebilmektedir.
- Öncül (E) parametresinin, her projenin tasarım konsepti kapsamında tanımlı olduğu görülmektedir.
- Katılımcılık (H) tasarım konseptini belirleyen bir parametre olduğu gibi, standart bir tasarım parametresi olarak değerlendirildiği yaklaşımlar da mevcuttur.
- Sosyal etkileşim (D) ve yaya sirkülasyonu (G) ve mekân üretimi (B) parametrelerinin, her proje özelinde benzeşen oranlarda değerlendirildiği görülmektedir.
- Yenileme (C) parametresi kapsamında geliştirilen tasarımlar, müdahale yöntemi (mevcut dokuya bağlantı, tarihi dokuya duyarlılık vb.) olarak benzeşen yaklaşımlar önerirken, müdahale biçimleri; kullanıcıların aktif olarak sürece dâhil edilmesi noktasında katılımcılık (H) parametresi ile ilişkilenerak farklılaşmaktadır.
- Esneklik (A); tasarım konseptini belirleyen bir parametre olduğu gibi, standart bir tasarım parametresi olarak değerlendirildiği yaklaşımlar da mevcuttur.

Çalışma kapsamında incelenen yarışma için önerilen projelerin, alana yönelik müdahale biçimlerini tanımlamaktan önce, müdahale öncesi sürece dair, analiz aşamasında yaptıkları kapsamlı açılımlar ön plana çıkmaktadır. Bu alanların kentle ve kullanıcıyla kuracakları muhtemel ilişkilerin, kentin sürdürülebilir planlama süreçlerinde nasıl var olabileceğine yönelik geliştirilen yaklaşımlar; en temelde sistemli bir müdahale biçiminin altlığını oluşturmaktadır.

Günümüz kentlerinin gün gün yoğunlaşan katmanlı yapısı, bu yoğunluk sonucunda ortaya çıkan kamusal alan ihtiyacı; her kent parçasının konumunu, önemini, kente katkısını, fiziksel durumunu ve potansiyellerini yeniden sorgulatmaktadır. Çeşitli sebeplerden dolayı kent içi akışlara tutunamamış olan artık alanlar tam da bu noktada potansiyel kamusal alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu potansiyellerin değerlendirilmesi noktasında, tarihsel süreçte iki boyutta kalma eğiliminde olan kentsel tasarım stratejileri her bağlam özelinde sorgulanmalı, çalışma kapsamında incelenen yarışma projeleri örneklerinde olduğu gibi, kullanıcı deneyiminin ön planda olduğu yaklaşımlar benimsenmelidir.

Artık alanların kente katılma süreçlerinden önce; genel karakteristik özelliklerine, buldukları bağlamla kurdukları ilişkilere ve kentlerin aktif kullanıcıları ile etkileşimlerine yönelik; tasarım sürecinden önce, insan ölçeğinden kent

ölçeğine açılımlanan analizler, okumalar ve değerlendirmeler yapılması kritik derecede önemlidir.

Bu alanların barındırdıkları potansiyellerin, hatalı müdahaleler nedeniyle artık alana dönüştükleri gerçeği gözetilerek; sistemli ve disiplinler arası yaklaşımların kurgulanması gerekmektedir. Bu kurguya gündelik yaşam aktörlerinin de dahil edilmesiyle; artık alanların mevcut kent dokusuna entegre olma süreçlerinin başarılı olması mümkündür.

Kaynaklar

- Armstrong, H. (2006). Time, Dereliction and Beauty: An Argument for 'Landscapes of Contempt', IFLA Conference Series.
- Auge, M. (2016). Yok-yerler; Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş, çev. Köksal, A., 2. Basım, Daimon Yayınları, İstanbul.
- Berman, M. (1999). Katı Olan Herşey Buharlaşıyor, çev. Peker, A., 15. Basım, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Cupers, K., Miessen, M. (2006). Spaces of Uncertainty, Territories Electronic Edition, Berlin.
- Gehl, J. (2011). Life Between Buildings: Using Public Space, çev. Jo Koch, Island Press, Washington.
- Heidegger, M. (1971). Building Dwelling Thinking, çev. A. Hofstadter, Harper&Colophon Books, Londra.
- Hormigo, P., Morita, T. (2003). Urban Gaps: Problems and Opportunities in Urban Design Analysis of Gaps Originated by Elevated Railways, Journal of Asian Architecture and Building Engineering, 2004/188, Japonya.
- Hou, J. (2010). Insurgent Public Space; Guerilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities, Taylor & Francis e-Library, New York.
- Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities, Vintage Books, New York.
- Kallus, R. (2001). From Abstract to Concrete: Subjective Reading of Urban Space, Journal of Urban Design, 6 (2).
- Moudon, A. V. (1992). A Catholic Approach to Organizing What Urban Designers Should Know, Journal of Planning Literature.
- Newman, O. (1996). Creating Defensible Space, Center for Urban Policy Research Rutgers University Press, New Jersey.
- Rapoport, A. (1977). Human Aspects of Urban Form, Pergamon, New York.
- Sucher, D. (1995). City Comfort: How to Build an Urban Village, Library of Congress.
- Trancik, R. (1986). Finding Lost Space: Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold Company Library of Congress Catalog, New York.
- URL-1 <https://www.lowline.london/map-contact/>
- URL-2 http://www.ribacompetitions.com/low_line/brief.html#overview
- URL-3 <https://app.box.com/s/yenco0bb66x34pimgfxcxcpf889a7ayfn>
- URL-4 http://www.ribacompetitions.com/low_line/LL143.html
- URL-5 <https://app.box.com/s/d89ndbjepwgo40busgku2xxskhbi3zx5>
- URL-6 http://www.ribacompetitions.com/low_line/LL52.html
- URL-7 <https://app.box.com/s/yd86iwga2ihi0i1ujhethshaqInjogsi>
- URL-8 http://www.ribacompetitions.com/low_line/winner.html
- URL-9 <https://app.box.com/s/omqji1cn54alczmoy5lo-i7rtxjt8j3sd>
- URL-10 http://www.ribacompetitions.com/low_line/LL162.html
- URL-11 <https://app.box.com/s/fn555w8ouw4fykzk6ikm6t93e-d86e0bg>
- URL-12 http://www.ribacompetitions.com/low_line/LL185.html