

Durum Değerlendirme: Güncel Kadıköy'e Yerelden Bakmak...

Bir zamanların “uyku kenti” Kadıköy, 1999 depremi sonrası yoğun bir yapı yenileme faaliyetine konu oldu. Son yıllarda kaçınılmaz bir ticaret ve yaşam merkezi özelliği kazanan ilçe merkezi hızla, tiyatroları ve eğlence mekânlarıyla İstanbul'un da en önemli kültür merkezine dönüşüyor. Bir yandan Beyoğlu'nun, daha çok Arap ülkelerinden gelen turistlerin işgaline uğraması, öte yandan Kadıköy'e deniz yoluyla sınıksız bağlı Beşiktaş'ın bir öğrenci yerleşkesine dönüşmesi, İstanbul'un en kültürlü semti olarak tanımlayabileceğimiz Kadıköy'ü, belki de kentin en önemli merkezinde dönüştürdü. Bu önem kazanan merkezin, kuşkusuz uzun yıllardır tartışılan birçok sorunu ve gündemi bulunuyor. Haydarpaşa Garı, Hasanpaşa Gazhanesi, Validebağ Korusu önemli kentsel dayanışma gündemleri oluşturdular. Geçen yılların tartışmalı Kadıköy Meydanı Yarışmasını, merkezin ulaşım sorunlarını, Salıpazarı-Kuşdili Çayırı projelerini ele alan, Kadıköy'e emek veren mimarların görüş yazılarından oluşan bölümümüz Kadıköy-Moda'nın son 20 yılı ve güncel sorunlarına değinilen bir değerlendirmesi niteliğinde...

Haydarpaşa Garı ve Söğütluçeşme Tren İstasyonu

Deniz Alkan

Restorasyon Uzmanı, Y. Mimar

Mimar Otto Ritter ve Helmuth Cuno tarafından tasarlanan ve 1906 yılında yapımına başlanan Haydarpaşa Garı, 19 Ağustos 1908'de hizmete açılmıştır. Tarihi yapı, hem görkemli mimarisi hem de İstanbul'un sanayi ve ulaşım tarihine olan etkileri ile şehrin her zaman simge yapılarından olmuştur. Haydarpaşa Garı'nda 1 Şubat 2012'de Marmaray ve Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi kapsamında ana hat tren seferleri durdurulmuş, daha sonra 19 Haziran 2013'te tren seferlerine tamamen kapatılmıştır.

Dünyada önemli şehirlerin simgesi olarak bilinen pek çok gar binası mevcuttur. Yaygın ve

gelişmiş raylı sistem ulaşım ağına sahip olan ülkelerde gelişmişlik kriterlerinin yüksek olduğu da bir gerçektir. İstanbul gibi mega bir şehirde sadece mevcut iki tarihi gardan biri olan Anadolu yakasındaki Haydarpaşa Garı'nın 19 senedir trenlere kapatılarak, gerçek işlevinden koparılması; Avrupa yakasındaki diğer tarihi gar yapısı olan Sirkeci Garı'nın ise kısmen işlevsiz bırakılması; neoliberal ekonomi anlayışı ile gar yapısının ve arazilerinin sadece meta olarak görülüp yok edileceği ve kent belleğinde kayıplar olacağı endişesi; tartışmaları, protestoları, davaları ve yargı kararlarını da beraberinde getirmiştir.

2004 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Araştırma Planlama Koordinasyon Daire Başkanlığı tarafından düzenlenen “İstanbul Belediyesi İçin Gelecek Senaryoları” toplantısında belediye yetkililerinin “Haydarpaşa Manhattandan Olacak” haberlerini yalanlamış olmalarına karşın; 2005'te Uluslararası Cannes Emlak Fuarı'nda İBB Başkanı Kadir Topbaş'ın ilan ettiği 20 Vizyon Proje arasında “Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı Dönüşüm Projesi” de vardı. Nisan 2005'te çıkarılan 5335 sayılı torba yasayla, Haydarpaşa Gar ve Liman alanındaki taşınmazların satış, devir, plan ve projelendirme yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğüne devredildi.

Bu gelişmeler üzerine 28 Nisan 2005'te Haydarpaşa Garı Birleşik Taşıma Sendikası 1 No.lu Şube Binasında toplanan STK'lar, meslek odaları, sendika temsilcileri 13 Mayıs 2005'te Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesinin Yıldız Sarayı Dış Karakol Binasında bir basın açıklaması yaptılar. 1 milyon m² alanı kapsayan yedi gökde-



lenli Haydarpaşa projelerinin yer aldığı ve kamuoyundan gizlenen imar planları kamuoyu ile paylaşıldı ve “Toplum, Kent ve Çevre için Haydarpaşa Dayanışması”, Mimarlar Odası ve BTS sekretaryasında kuruldu. 20 bin imza ile yapılan başvuruyu değerlendiren İstanbul 5 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu, 26 Nisan 2006/85 no.lu kararı ile Haydarpaşa Garı ve Çevresini Kentsel ve Tarihi Sit Alanı ilan etti. Aynı kurul, 17.08.2006 tarihinde de bir an önce koruma amaçlı planlarının yapılması ve bu planlar yapılmaya kadar hiçbir yapılaşmaya gidilmemesi kararlarını aldı. Ancak bu karara rağmen önce gar binasının 3. katında, sonra da çatı katında başlayan tadilat çalışmaları sırasında 28.10.2010 tarihinde çıkan yangın sonucu binanın 3. katı kullanılamaz hale geldi.

Çalışmalarına başlanılan Üsküdar İlçesi Harem Bölgesi ile Haydarpaşa Liman ve Geri Sahası 1/5000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, onama sınırı iki ilçeyi kapsadığı ve ayrı kurulları ilgilendirdiği için her iki ilçe sınırlarındaki alan için ayrı ayrı plan yapımına karar verildi. Kadıköy İlçesi için İBB Başkanlığınca “Haydarpaşa Garı, Kadıköy Meydan ve Çevresi için hazırlanan 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı”, 08.10.2012 tarihinde onaylandı. Bu planla, tarihi ve kentsel sit alanına, turizm, kültür ve konaklama fonksiyonu verilirken, gar binasına da otel kullanım fonksiyonu verilmiştir. Planlara açılan dava süreci sonunda önce yürütmeyi durdurma kararı, sonra gar binasının otel fonksiyonu ve Kadıköy Meydanı'na yapılmak istenen fuar alanı iptal oldu. Ancak aynı alan için onaylanan 13.12.2013 tarihinde İBB Başkanlığınca onaylı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı ile plan notlarında değişiklik yapılarak, aktif yeşil alanlar ile ticaret alanlarının altına otopark yapılması notu ilave edildi. Bu planlara açılan dava süreci halen devam etmektedir.

Haydarpaşa Garı ve çevresinde Marmaray çalışmaları sırasında Arkeoloji Müzeleri denetiminde 2018 yılında başlatılan arkeolojik kazılarda çıkan buluntularda Khalkedon Antik Kentine ait önemli bilgiler elde edilmiştir. MÖ 2700 yıllarına ait sikkeler, Helenistik dönem ve MS 4. ve 6. yüzyıllara ait pek çok yapı kalıntısı bulunmuştur. Gar binasında restorasyon çalışmalarının bitmesi ve arkeolojik alanın bulgu ve belgeleri korunarak, trenlerin vapurlarla buluşması özlemiyle mücadele sürerken; Çevre ve Şehircilik İklim Değişikliği Bakanlığının Söğütlüçeşme Tren İstasyonu'nu adeta bir gara dönüştürme

çabasıyla istasyon çevresini kapsayan ve 2019'da onaylanan imar planlarında bu bölge “Söğütlüçeşme Toplu Taşım Gar Sahası Proje Alanı” olarak düzenlenmiştir. Kadıköy Belediyesi, Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odasının İstanbul Şubelerinin açtığı dava ile ÇED gerekli değildir denilen planlar, Temmuz 2021 tarihinde 13. İstanbul İdari Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Antik Khelkodon Limanı'nın devamı niteliğindeki yapıların ve nekropolün bulunduğu Söğütlüçeşme Tren İstasyonu'nun yer aldığı alanda arkeolojik sondaj kazı çalışmaları için TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Anadolu 1. Büyükkent Bölge Temsilciliğinin 5 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kuruluna yaptığı müracaat, sondaj kazılarına gerek olmadığı gerekçesiyle reddedilmiştir. 03.12.2021 tarihinde aynı alan için Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca 1/5000 Ölçekli Revizyon Uygulama Planı ile Söğütlüçeşme Tren İstasyonu'na ilave viyadük ve 108 dükkânlı bir alışveriş merkezi ve otopark fonksiyonu getirilmiştir. Bu planlara açılan dava süreci de devam etmektedir.

2005 yılında kurulan Haydarpaşa Dayanışması, 5 Şubat 2012 tarihinden itibaren her hafta pazar günleri Haydarpaşa Gar binasının merdivenlerinde “Haydarpaşa Gardır Gar kalacak” sloganı ile trenlerin döneceği güne kadar direnişine devam etme kararlılığındadır. Bu inançlı direniş ve hukuk mücadelesi ile önemli kazanımlar elde edilmiştir. Bölgeyi araç trafiği ile kilitleyecek, Haydarpaşa Garı'nın işlevini Söğütlüçeşme Tren İstasyonu'na aktarma ve bu durumu da ranta çevirme çabaları, devam eden mücadeleye yeni bir alan açmıştır...

Kadıköy Meydanı

Mehmet Bozkurt

Mimar

Antik Khalkedon kentinin M.Ö. 675'te Moda Burnu ile Yoğurtçu Parkı arasında Megaralılar tarafından kurulduğu belirtilmektedir. Khalkedon (Bakır Ülkesi) üzerine yazılı kaynaklarda, Antik Khalkedon kentinin biri günümüzdeki “Kadıköy Meydanı”, ikincisi Fenerbahçe Burnundaki “Hiera Limanı”, üçüncüsü Fenerbahçe Burnunun kuzey tarafındaki “Bütroda”, dördüncüsü ise Kurbağalıdere çevresinden Kalamış Koyuna doğru uzanan alanda yer alan “Khalkedon” Limanı olmak üzere dört limandan söz edilmektedir.

1950'li yıllarda sistematik arkeolojik kazılar Kuşdili Çayırı, Kurbağalıdere Caddesi, Söğütlü-çeşme, Yoğurtçu Parkı Caddesi, Altıyol, Hasanpaşa, Yel Değirmeni, Rıhtım Caddesi gibi pek çok yerde yapılmış, tarihe ışık tutan lahit, mezar vb. buluntulara rastlanmıştır.

Bölgenin Neolitik dönemden, Bizans'a ve günümüze kadar İstanbul tarihine de ışık tutan önemli buluntuları bünyesinde barındırdığı değerlendirilmektedir.

Yazımıza konu olan Kadıköy Meydanı ile yine Arkeologlar Derneği tarafından yapılmış araştırmalara göre Khalkedon Limanlarından biri Haydarpaşa Garı'nın yakınında Himeros Mahallesi'nde Himoros adlı bir limandır. Tarih-sel kayıtlara göre anılan bölgede Azize Euphemia Kilisesi bulunmaktadır. Limanı dalgalarla korumak için güneyden gelen dalgalara karşı dalgakıranlar inşa edilmiştir.

Antik Khalkedon kenti sınırları içinde ise bazı altyapı ve inşaat çalışmaları sırasında rastlanan arkeolojik kalıntılar nedeniyle İstanbul Arkeoloji Müzeleri az sayıda kurtarma kazısı yapmış bu kazılardan M.Ö. 6. yüzyıl (Arkaik dönem) ile Roma dönemine (M.Ö. 1 - M.S. 4. yüzyıl) tarihlenen birçok eser ortaya çıkarılmıştır ve bunlardan bir bölümü halen müzenin "Çağlar Boyu İstanbul" sergi salonunda teşhir edilmektedir.

Keza Kadıköy Meydanı'na komşu yine Haydarpaşa Gar sahasında yakın zamanda yapılan kazılarda 5. yüzyıldan başlayarak Klasik, Helenistik Bizans, Roma, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerine ait kalıntılar çıkmıştır.

Yine Kadıköy Belediyesi tarafından bölgede yapılan altyapı çalışmaları sırasında tarihsel aktarımlardan da bildiğimiz liman kalıntılarına ait buluntulara rastlanmıştır.

Alanı çevreleyen tüm yerleşimler sit alanıdır. (Haydarpaşa Arkeolojik ve Kentsel Sit, Rasimpaşa Arkeolojik ve Kentsel Sit, Kadıköy Tarihi Çarşı Arkeolojik ve Kentsel Sit)

Kadıköy Meydanı, tarih boyunca Kadıköylülerin sosyal, kültürel, kamusal ihtiyaçlarına cevap vermiştir. Günümüzde ise artan nüfusla birlikte insan ve araç trafiği yükü nedeniyle Kadıköy

Meydanı, Gebze'den Kadıköy'e ve E5 üzeri yerleşimlerin insan ve araç trafiğinin kesiştiği bir aktarma ve transit merkezi haline gelmiştir.

Ayrıca, kamu otoritesinin kararıyla bu alan, toplumsal buluşmaların (miting) ve uzunca bir zamandır da resmi, gayri resmi etkinliklerin (sergi, tanıtım günleri, eğlence vb.) yapıldığı bir alandır. Yakın tarihte ise, kıyı dolgu alanı üzerinde konser ve gösterilerin yapıldığı bir düzenleme yapılmıştır.

Ulaşımın kolaylaştırıcı etkisi ve toplumsal, kültürel, sosyolojik nedenlere de dayalı olarak Kadıköy Meydanı ve çevresi çevre ilçeler hatta Avrupa yakasında ikamet edenler tarafından bir yandan kültürel etkinliklerin, bir yandan da eğlencenin merkezi haline getirilmiştir.

Yukarıda özetlenmeye çalışıldığı üzere bu tablo gerek Kadıköy Meydanı gerekse çevresindeki yerleşimler üzerinde pek çok olumsuzluğa neden olmuş ve olmaktadır.

Kamu otoritesi zaman zaman bu olumsuzluğa müdahale etmeye çalışmış (örneğin tarihi çarşı kentsel düzenleme çalışmaları, meydan düzenlemeyi amaçlayan yarışmalar vb.) ancak birbirinden bağımsız ve kopuk kararlar, yöneticilerin ve bürokrasinin idaresine bırakılmış süreçler başarısız olmuştur.

Kadıköy Meydanı'nın gerçek anlamda bir kent meydanı hüviyetine kavuşması için yapılması gerekenler açıktır.

Kadıköy Meydanı, İstanbul ulaşımındaki aktarma merkezlerinden biridir. Ancak meydan da en büyük olumsuzluğu yaratan etkenlerin başında İETT araçları ve minibüsler gelmektedir. Kaldı ki, metronun gelmesiyle birlikte bu araçların kaldırılması kararlaştırılmıştı. İETT araçlarının farklı bir merkezde konuşlandırılarak Kadıköy Merkez ile bir ring seferleriyle bağlanması meydan için kaçınılmaz gerekliliktir.

Meydana olumsuz etki yapan etkenlerden birisi de tüm araç trafiğinin meydana getirdiği yük ve gelen bu trafiğin meydana çıkarılmasıdır. Bu trafik yükünün yapılacak düzenlemelerle çözülmesi gerekmektedir. Meydanın trafik yükünden arındırılması başat koşulken İSKİ arıtma alanı olarak planlanan alana bir cami pro-



jesi planlanmıştır. Proje sadece bir ibadethane olarak düşünülmemiş, altında da katlı otopark bulunmaktadır. Öte yandan bölgede bulunan cami sayıları ve kapasiteleri irdelendiğinde yeni bir cami ihtiyacı olmadığı görülecektir.

Mimarlar Odası bu projenin gerçek bir ihtiyaca dayalı olmadığını ve Kadıköy Meydanı'na getireceği yükleri değerlendirerek projeye dava açmıştır. Dava süreci devam etmektedir.

Kadıköy Meydanı içerisinde bulunan Karakol Binası, yapılacak planlama ile planlamanın gerektirdiği çevresiyle birlikte yeniden düzenlenmelidir. Öte yandan Kadıköy Belediyesine ait Şehr-i Emanet Binası halihazırda ana fonksiyonu kütüphane olmak üzere çeşitli söyleşilerin yapıldığı ve bireylerin çalışma alanı olarak faaliyetini sürdürmektedir. Bu yapı mevcut fonksiyonunu sürdürmelidir. Hemen yanında bulunan daha önce Maliye Bakanlığına ait bina Kadıköy Belediyesine devredilmiştir. Kadıköy Belediyesi binayı kent müzesi olarak değerlendirmeyi düşünmektedir. Bu düşüncenin bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir. Yine meydanın önemli öğelerinden; ilk yapılışı itibarıyla hal binası olarak planlanan, daha sonra çeşitli biçimlerde kullanılan (itfaiye binası, konservatuar) bina, bugünlerde yapısal zafiyetlerin giderilmesi amacıyla yeniden projelendirilerek restore edilmeye başlanmıştır. Bu yapının projelendirilmesi sırasında ele alınış şekli kamuoyunda özellikle de mimarlık camiasında tartışılmakta, olumlu/olumsuz yönleri irdelenmektedir. Yapının bulunduğu alan yazının girişinde de ifade edildiği üzere Antik Kadıköy yerleşkesinin üzerindedir. Yapılan projede bodrum kat düşünülmüştür. Bu nedenle Mimarlar Odası; Anıtlar Bölge Kurulu ve Büyükşehir Belediyesi nezdinde girişimlerde bulunmuş ve bu bağlamda projenin yeniden değerlendirilmesini talep etmiştir; süreç devam etmektedir. Yine proje ile ilgili 1986 yılında orijinal binaya sonradan ilave edilen tiyatro yapısı ve projedeki cephe düzenlemesi eleştirilere neden olmaktadır.

Meydanın diğer ucu Haydarpaşa Gar alanı ile sonlanmaktadır. Siyasi iradenin Haydarpaşa'nın gar fonksiyonunu sonlandırma ve gar alanı çevresine turizm ve ticari fonksiyon vererek burayı yapılaşmaya açma çabaları ve bu anlamda yaptığı planlamalar Kadıköy Meydanı'nı olumsuz olarak tehdit etmektedir. Kamuoyu tarafından bilindiği üzere Mimarlar Odası, sivil toplum kuruluşları, yerel yönetim bu duruma karşı başta hukuksal girişimler olmak üzere her türlü çabayı göstermektedir.

Özetle meydanın, toplumun sosyal, kültürel, kamusal ihtiyaçlarına cevap veren bir buluşma alanı haline getirilmesi gereklidir ve bir zorunluluktur.

Bu meydan düzenlemesi yapılırken en önemli husus, yazının bütününde ifade edildiği üzere, alanın Khalkedon antik kenti üzerinde bulunması nedeniyle meydanın altında ve üzerinde herhangi bir yapı yapılmaması gereğidir.

Bu anlamda yukarıda ifade edilmeye çalışılan tüm yakın ve uzak çevreyi ve hususları da içine alan bütüncül bir yaklaşımla ve konuyla ilgili idare ve otoritelerin ortaklaştığı bir biçimde düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır.

Kuşdili Çayırı

Erkan Gültekin

Y. Müh. Mimar

Yazılı kaynaklarda, antik Khalkedon kenti limanlarından birinin üzerinde bulunduğu söylenen Kuşdili Çayırı, Kayışdağı'ndan kaynağını alıp Kalamış Koyuna dökülen Kurbağalıdere'nin (Khalkedon Deresi) taşıdığı alüvyonlarla oluşmuş, bağ bahçe, çayır ve tarım alanlarının bulunduğu bir bölgede, kısmen ağaç, kısmen çayırılık bir alandı. Bu özelliğinden dolayı uzun yıllar padişahların, şehzadelerin ve paşaların dinlenme ve konaklama mekânı olarak kullanılmıştır.

19. yüzyıl sonlarından itibaren Kuşdili Çayırı, içinde gazino, kahvehane, tiyatro binaları olan, yeşil alanlarında geleneksel gösteri sanatlarının, ince saz, çalgı gibi müzik icraatlarının yapıldığı, çeşitli eğlencelerin düzenlendiği, yalnız Kadıköy halkının değil, tüm İstanbul halkının severek gittiği bir mesire yeri ve rekreasyon alanı haline gelmiştir.

Ancak 1950'li yıllardan itibaren idarelerin yanlış imar kararları, çevredeki yoğun yapılaşma ve bu sebeple oluşan trafik ve park sorunu, alana olan ilgiyi azaltmış ve eski etkinliklerin yitirilme-



sine neden olmuştur. 1980 yılında “Yeldeğirmeni”ndeki pazaryerinin bu alana taşınması sonucunda ise mevcut ağaçlar kesilerek alan betonlaştırılmış ve eski doğal yapısını yitirmiştir. Pazara olan ilginin artarak İstanbul’un dört bir tarafından ziyaretçi akınına uğraması sonucu adeta felç olan trafik ve park sorunu nedeniyle 2008 yılında pazaryeri başka bir alana taşınmış, alan açık otopark olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Kuşdili Çayırının geçmişte barındırdığı işlevlerinden dolayı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulunun 1977 yılındaki, Kuşdili Çayırının Doğal Anıt olduğu kararından sonra 1981 yılında da “Alanın doğal sit olduğu ve alanın tarihi ve doğal durumuna en uygun statünün yeşil alan olduğu, kalıcı tesislere izin verilmeyeceği, haftanın belirli günlerinde pazaryeri ve açık otopark olarak kullanılabileceği” kararı alınmıştır. Bu karara rağmen İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının 1987 yılındaki adliye binası ve 2001 yılındaki katlı otopark ve çarşı yapılabilmesi için verilen plan teklifleri İstanbul Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulunca reddedilmiş ve aynı kurulun 2003 yılında aldığı kararla da alanın III. derece doğal sit olduğuna karar verilmiştir.

Bölgenin hızla idari ve ticari merkez haline gelmesi, alanın ulaşım akslarının kesişme noktasında olması, Haydarpaşa Garının gar fonksiyonlarının iptal edilip Söğütluçeşme İstasyonuna verilmesiyle bu alanın gar ve ticari alan haline getirilme çalışmaları, yatırımcıların ilgisini Kuşdili Çayırına yöneltmiştir. Nitekim 2007 ile 2018 yılları arasında yaklaşık 40 dönümlük arsa için art arda hiçbir kamu yararı içermeyen, ranta dayalı ticaret fonksiyonlu planlar yapılmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi mülkiyetindeki Kuşdili Çayırı için koruma bölge kurullarınca defalarca alınan “yeşil alan ve açık otopark alanı haricinde hiçbir kalıcı tesis yapılamaz” kararına rağmen 2007 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca yapılan Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama Planları hem koruma kurulu hem belediye başkanlığınca onanmış, ancak aşırı ticari yapılaşma içerdiği için Danıştay tarafından iptal edilmiştir.

2011 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığının kurulup plan yapma yetkisinin de bakanlığa geçmesi üzerine Kuşdili Çayırı için 2013-2017-2018 yıllarında Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yapılan Koruma Amaçlı Planlar, yapısı değiştirilen koruma kurullarınca da eski kararlarına rağmen onanmıştır. Ancak mahkeme süreçlerinin sonucunda Danıştay, “Çayırın çok uzun zaman içinde oluşmuş, tasarlanmamış yeşil alan-

lar olduğu, bu nedenle bu alanlarda süs havuzu, oyun alanları, botanik bahçesi dahi yapılamayacağı, söz konusu Kuşdili Çayırında derenin ıslahı ile işlevselliğini yenileyeceği” kararını vererek planları iptal etmiş, alan için nihai kararını vermiştir. Yazılı basın ve sosyal medyada, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının Kuşdili Çayırında, 312 araçlık otopark alanı, itfaiye alanı, çocuk oyun alanı, büfe, kafeterya, bölünmüş yeşil alanlar ve 7000 m² civarında Çayır Alanı düzenleme projesi çalışmalarına Nisan 2022 tarihinde başlamış olduğu bildirilse de; ilgili Koruma Kurulunun 12.08.2022 tarihli “alandaki ilgili müze müdürlüğünün uygun göreceği noktalarda uygun boyut ve derinliklerde sondaj çalışması yapılması” kararının alınması üzerine düzenleme çalışmalarının yapılmasına ara verilmiştir.

Sonuç olarak Kuşdili Çayırı çeşitli etkenlerle eski fonksiyonu ve barındırdığı etkinliklerin tümünü yitirse de hâlâ korunmayı ve mücadeleyi hak eden bir alan olarak kalmalıdır.

Kadıköy Hasanpaşa Gazhanesi

Deniz Aslan

Doç. Dr. Mimar

Kadıköy Hasanpaşa Gazhanesi, yapımına başlandığı günden bugüne, oralıların yarattığı, kentlinin kullandığı ve taçlandığı bir yerleşkedir. Her şeyden önce Hasanpaşa Çevre Gönüllüleri’nin içinde doğdukları mahallelerinden başlayarak önce Kadıköy’e oradan da tüm İstanbul’a halka halka ördükleri ve bizlerin bu maceranın bir parçası olmamızı sağladıkları bir mücadelenin ürünüdür. Gazhane Çevre Gönüllüleri, bir endüstri mirası olarak alanın korunmasının önemine dikkat çekerek seslerini duyurabilmek adına on yılı aşkın süre devam eden bir festival düzenlemişlerdir. Bu emekler, 1999 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) arasında bir ön protokolü mümkün kılmıştır. Projelendirme çalış-



malarımızın her aşamasında anlamlı bir korumanın mimarlığı öncelenmiştir. Alanın tüm unsurlarını belgeleme, anlama ve yorumlama ile geçirdiğimiz son 25 yıl, projenin ete kemiğe bürünmesine kadar olan tüm süreci yaşamamıza fırsat verdi. Son birkaç yıla kadar tümüyle katılımcı bir sürecin mimarlığı müthiş bir motivasyon oldu. Özellikle yapım sürecindeki özen, kamu için bir örnek oluşturmaktadır.

2019 yılındaki seçim sonrası İBB yönetimi değiştiğinde, restorasyon ve yeni kullanım süreçlerinin sonuna gelmişti. Bu tarihten sonra, bazı yeniden kullanım kararları değişmiş ve iç mekânlara dair eklemeler gerçekleşmiştir. 25 yıllık uzun mimari yolculuğun ardından, gazhane kompleksi Temmuz 2021'de halka açılmıştır. Projenin başlangıcından bu yana yaşayan bir enerji alanı olarak nitelediğimiz ve tüm aktörlerin inanılmaz emekleriyle bugünlere ulaşan Hasanpaşa Gazhanesi, Anadolu yakasının yeni odağı olmuştur.

Yaklaşık 30.000 m² büyüklüğündeki alana tesis edilmiş olan Kadıköy Gazhanesi, fonksiyonuna bağlı olarak farklı yapı özellikleri gösteren ve değişik büyüklüklerdeki binaları barındırmakta olup bir endüstriyel kültür mirası olarak yeniden işlevlendirilirken, çevre mahallelere hizmet verecek bir park olarak da değerlendirilmiştir. Bu anlamda çevrenin bir eksiği olarak gözüken rekreasyon gereksinimine yanıt bulunmaya çalışılmıştır.

A ve J binaları gibi lokanta ve kafeterya olarak işlevlendirilen bazı yapıların önüne taşan dinlenme alanlarıyla kullanım çeşitliliği yaratılmıştır. Alanın merkezinde (üst giriş, Ga, Gb, Gc, M, O, N binaları arasında kalan P, R, S, L binalarını kullanan enerji müzesi ile bakışlımı olarak) yeni eklenen ve çocuk kulübü olarak tasarlanan Kd binasının odak olduğu, bir cephe-

sini oturma setleri, diğer cephesini çocuklar için tasarlanmış rüzgâr güllerinin oluşturduğu fon, yine enerji temalı çocuk oyun modüllerinden oluşan bir alan çocuklara tahsis edilmiş olsa da hayata geçirilememiştir. Bu alan şu anda konserlerde kalabalık bir kitlenin kullanımındadır.

Açık alanların düzenlenmesi sırasında “fabrikanın ana yolları ve diğer mahallerin” bir kısmının özgün parke taşlarının ve dekovil hatlarının rayları özenle korunmuş, kazılardan çıkan altyapı donanımlarının bu sistematik içinde teşhir edilmesi amaçlanmıştır. Bununla birlikte yeni kazılardan çıkan ve sanayi kompleksinin çalışma prensiplerini anlatan özgün kanal-boru-bağlantılar yerinde korunarak muhafaza edilmiştir.

Özellikle Gazhane Deresi Sokak, İkbaliye ve Uhuvvet Sokak cepheleri olabildiğince etkin bir yeşil dokuya kavuşturulmuştur. Alanın en büyük yeşil dokusu Ga, Gb, Gc binalarının bıraktığı boşluklarda öngörülmüştür.

Her işlevsel yapının açık alanı, o yapıya özgü bir cep bahçesi ve kamusal niş olarak ele alınmış, bu alanlar sakin, sergilemeye yönelik alanlar olarak yeniden işlevlendirme projesine uygun olarak değerlendirilmiştir. Diğer sert yüzeyler ise açık alan ortak aktivitelerine –sergi ve özel buluşmalara– oturma, dinlenme ve seyir imkânları yaratacak şekilde ele alınmıştır. Meydan ve meydancıklarda özgün dokunun korunması hedeflenmiştir.

Ga Gazometresi tek kalmış özgün gazometredir. Diğer çember yapılar eski gazometre temeli üzerinde tamamen yeniden tasarlanmış ve işlevlendirilmiş yapılarıdır. Yeni kullanım projeleri gereği Ga Gazometresi için Gazhane Deresi Sokağı'ndan bir servis girişi sağlanmış olup yine aynı sokaktan A ve B binaları arasından bir servis erişimi sağlanmıştır. İdari bir yapı olarak ele alınan V yapısının bahçe girişi, gerekli zamanlarda kullanılmak üzere muhafaza edilmiştir. Alanın büyük bir bölümü aynı zamanda bölgede eksikliği hissedilen yeşil alan gereksinimini karşılayacak biçimde projelendirilmiş olup adeta bir kültür parkı niteliğinde olan komplekste kullanıcı ihtiyaçlarına cevap vermek üzere Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği'nin 16. maddesinin 56. bendi doğrultusunda mescit yapısı öngörülmüştür. Mescit, kuzey girişler ile Ga ve L yapıları arasında sirkülasyonların keşiştiği bir alana konumlandırılmıştır.

Bu süreç içerisinde ana projedeki enstitü ve kütüphane yapısının işlevi, iklim müzesi olarak değiştirilirken kömüre dair tüm katmanlar sahanın dışında kalmıştır. Bu da aslen kömüre dayalı bir geçmişin belgelerinin bir anlamda dışlanması olarak tarafımızca yorumlanmaktadır. ■

An Overview: Looking at the Current Kadıköy from the Local... Once a “sleeping city”, Kadıköy has been the subject of intensive building renovation after the 1999-earthquake. The district center, which has inevitably gained the characteristics of a commercial and living center in recent years, is rapidly turning into the most important cultural center of Istanbul with its theaters and entertainment venues. The invasion of Beyoğlu by tourists, mostly from Arab countries, on the one hand, and the transformation of Beşiktaş, which is tightly connected to Kadıköy by sea, into a student campus on the other, has transformed Kadıköy, which we can define as the most cultured district of Istanbul, into perhaps the most important center of the city. This important center undoubtedly has many problems and agendas that have been discussed for many years. Haydarpaşa Station, Hasanpaşa Gas Station, Validebağ Grove have been important urban solidarity agendas. In this section of the dossier, in which the controversial Kadıköy Square Competition of the past years, the transportation problems of the center, the Salıpaazarı-Kuşdili Meadow projects, and the opinions of architects who have worked for Kadıköy is discussed, an overview of the last 20 years and current problems of Kadıköy-Moda is made...