

Transformatör, Tiyatro Sahnesi, Kaos ve Yankı Odaları İstanbul'un Kent Merkezlerinin Ortaya Çıkışı ve Olası Gelecekleri

Çalışma alanlarıyla meskenlerin giderek örtüşmesinin pandemiyle normal hâle gelmesi, merkezdeki ofis ihtiyacının ve talebindeki dalgalanma, henüz dınecek gibi gözükmeyen konut ihtiyacındaki artış gibi gelişmelerle planlama açısından yeni yaklaşımların sürekli tartışıldığı bir süreçteyiz. Bununla birlikte kent merkezindeki işlevler ve özellikle kamunun buradaki rolü de değişmekte. Bu kapsamda gelecekte, özellikle de İstanbul'da nasıl bir kent merkezi olacağı, farklı merkezler ve birbirleriyle ilişkileri, İstanbul'da bu sürecin nasıl ilerleyeceği üzerine İBB İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanı Gürkan Akgün kolaylaştırıcılığında Prof. Dr. İclal Dinçer, Prof. Dr. Mine Eder ve Prof. Dr. Murat Güvenç ile birlikte bir tartışma yürüttük.



Fotograf Elif Sıdar Ökdemir

Gürkan Akgün • Bu tartışmayı kent merkezinin değişen anlamı, İstanbul'da kent merkezi/merkezleri –tabii ki tek merkezli bir şehirden bahsetmiyoruz– gelişim tarihsel olarak nasıl oldu, merkezlerin bugünkü anlamı, rolleri, işlevi nedir ve gelecekte bir kentin merkezi nasıl bir işlev kazanabilir gibi bir tartışma üzerinden yürümeyi planlıyoruz. Bu nedenle İstanbulla bağını kurarak genel bir merkez tartışmasıyla başlayabiliriz.

Murat Güvenç • Tartışmaya “İstanbul yapısında bir kentte merkez ne anlama gelir?” sorusuyla başlayabiliriz. İstanbul'u merkez bakımından diğer şehirlerden ayırt edici kılan, iki önemli nokta var. İlki; üç ayrı coğrafi bileşenden oluşan İstanbul'un tipik bir Güneydoğu Avrupa kenti niteliği taşıması. Kırılgan ekolojisine rağmen Marsilya ve Venedik-Trieste ile birlikte Avrupa'nın üç önemli geçit kentinden biridir. Tuna havzasının dünya ekonomisine çıkışını denetler. Ne var ki, Haliç ve Boğaz'ın üç büyük coğrafi bileşene ayırdığı İstanbul'un en erişilebilir kesimlerde merkez faaliyetlerinin gelişmesine elverişli düz alanı sınırlıdır. Bu nedenle merkez üç yakaya en erişilebilir konumda olan tarihi yarımada üzerinde gelişmiştir. 1950'ye kadar İstanbul'un Osmanlı Dö-

nemi'nde şekillenen mekânsal çerçeve içinde kaldığı, 19. yüzyıldaki hızlı büyümeye rağmen kent makroformunun fazla değişmediği, doğu ve batı yönündeki banliyölere rağmen Boğaz'ın önemini koruduğu gözlenir. İstanbul'un üç yakasının birbirinden “fazla geniş ve derin” sularla ayrılması nedeniyle Anadolu ve Beyoğlu yakalarının merkezi kesimlere erişimi sınırlıdır. Bu kopukluk nedeniyle merkez faaliyetleri Beyoğlu ve Anadolu yakalarına zaman içerisinde, gecikmeli olarak yerleşmiştir. İstanbul'un merkezi problemiği sanırım genelde bu coğrafi bağlam içinde tartışılabilir. Zannediyorum plancılar da zaten İstanbul'u bu çerçevede konuşmuşlar.

Gürkan Akgün • Merkezin işlevleri, neden tarihi yarımadadan karşıya sığıyor? Sonra Şişli hattından Maslak'a doğru akan bir merkez geliyor? Tabii yüzyılın başındaki işlevleri, sonra değişen işlevleri ve alt merkezlerle birlikte nasıl değiştiğini de tartışabiliriz.

İclal Dinçer • Merkez, Beyoğlu'na geçmesinin ardından Şişli üzerinden Maslak aksına doğru devam etti. Maslak aksı bir anlamda korniş yol olarak da tanımlanan Boğaz'ın paralelinde gelişmiş olan bir akstır. Bu aslında literatürde çok yazılan bir şey. Maslak aksının

gelişmesi, Şişli'nin büyümesi, ofis hizmetlerinin özellikle orada karşılanıyor olması, 1980 sonrası küreselleşme ve değişen hizmet sektörü anlamındaki hikâyesi, hep o aks üzerinden yazıldı. Ama ben daha çok şuna dikkat çekmek istiyorum: 1950'lerden sonra, özellikle de 70'lerden sonra E-5 aksının üzerindeki küçük köy merkezleri birer odak olarak gelişmeye başladı. Yani sanayinin çeperlere doğru yerleşmesiyle birlikte, bu köy merkezler de bugünün merkezleri hâline gelerek alt merkezler olarak karşımıza çıktı. Bu nasıl oldu? O köyün altyapı olanaklarından yararlanmak için çeperde gecekondular, hisseli ifrazlı parsel gelişimi ve giderek de kooperatiflerin o köyler çevresinde gelişmesiyle büyüme başladı. 2000'lere doğru geldiğimizde ise bunlar altyapısı olmadan gelişen merkezler olarak karşımıza çıktı. Tarihi yarımada, Beyoğlu ve Maslak aksı bir anlamda daha kentli bir ortamda bize merkez sunarken, köyler üzerinde gelişen merkezlerin altyapıları yoktu. Dolayısıyla böyle bir tasnif üzerinden de bugün İstanbul'un merkezlerini okumak mümkün. 1980 Planı ile merkezlerin içinden daha büyüyenleri seçilerek alt merkez olarak geliştirmek üzere ilk plan önerisi geliştirdi. Bundan sonraki plan önerileri –hem 94 Planı'nda hem de 2009 Çevre



Düzeni Planı'nda- hep İstanbul'un ana merkezinin çeperlere doğru desantralizasyonu ve alt merkezler olarak gelişmesi planlandı. Dolayısıyla Güvenç'in söylediği gibi tarihsel ve de coğrafyanın belirleyiciliğinin ötesinde, ulaşım ilişkileri, E-5'in oluşması ve onun üzerindeki köy merkezlerinin altyapısız olarak gelişmesi de İstanbul'un merkez tarihinin bir parçasıdır diye düşünüyorum.

Murat Güvenç • İstanbul'un 19. yüzyıldaki gelişme süreci merkez dinamizmini anlamak açısından önemli. 16 ve 19. yüzyıllar arasında nüfus genelinde 300.000-450.000 bandında değişmiş olmalı. 1838'de İngiliz Ticaret Anlaşması ve ardından Osmanlı İmparatorluğu'nun eski rejiminden yeni idari rejime geçişi, müsadere hakkının ortadan kalkması, serbest dış ticaret gibi gelişmeler ile 1832'de 330.000 olan şehir nüfusu, 1907'de 1 milyon 200 bine yükseliyor. Bu süreçte altyapı sıkıntıları yükseliyor, Terkos şirketinin katkısı sınırlı. Ve bu durum büyük bir yoğunluk artışına yol açıyor. Nitekim 1870'lerde İstanbul'a gelen bütün seyyahlar denizden İstanbul'un manzarasına hayranlıklarını ve karaya ayak bastıklarındaki karşılaştıkları karmaşa ve yoğunluğu vurgularlar. Edmondo de Amicis'in İstanbul'a varışını anlattığı metni Galata'daki yoğunluğa ilişkin çarpıcıdır. Bu metinde Tophane'den başlayıp tersaneye uzanan tek düz aks eski Galata, Cadde-i Kebir üzerinde aklınıza gelebilecek her türlü faaliyetin (otel, berber, kasap, kömür depo, hamam, bankalar, sigorta

şirketleri, nakliyat şirketleri hamallar, yankesiciler, simsarlar vb.) iç içe geçtiği kaotik bir toplumsal peyzaj anlatılır. Galata'yı bu yoğunluktan kurtarmanın imkânı yoktur çünkü bu hattın uzantıları iktisadi faaliyetler açısından hiç çekici değildir. Fransız mühendis Eugene-Henri Gavand'ın bir tünelle Galata'yı Tepebaşı'nda ki su ayırım hattına bağlaması, İstanbul'un merkez dinamizmini şekillendiren bir dönüm noktasıdır. 500 metrelik Tünel, 70 kotundaki Hatt-ı Bâlâ'ya bu funiküler İstanbul'a günümüze dek tüketemediği merkez gelişme alanı kazandırmıştır. Şehir; bu hat üzerinde suya erişimi mükemmel, drenaj problemi olmayan 150-200 yıl kullanılabilecek merkez gelişim aksını kazanmıştır. Tünel'in ardından Galata da yer alması zorunlu olmayan faaliyetlerin (mesela büyük mağazalar) Galata Cadde-i Kebir'ine taşınması (bugünkü İstiklal Caddesi) Galata'daki sıkışıklık sorununu hafifletir. İstanbul'da merkezi iş alanı dönüşerek yeniden geni bir gelişim sürecine girer.

Gürkan Akgün • Merkez bir anlamda yoğunlaşmanın olduğu, ticari faaliyet ve üst düzey hizmetlerin bulunduğu alan. Buraya erişilebilirliğin de yüksek olması lazım. Buranın bir kesişim noktası olması, alternatif merkezlerle ve alt merkezlerle de eklemleniyor olması lazım. Peki, buraya anlamını veren kullanıcısı kimdir, hangi kimlikten, hangi sınıflar burayı kullanır? Bir önceki yüzyılın başından bugüne, nasıl bir kullanıcı var?

Mine Eder • İstanbul'u klasik bir mega kentin oluşumu ve dünya ekonomisindeki merkezlerin oluşumunun bir parçası olarak görüyorum. Bu bakış, “Mega kentler nasıl oluşur?” sorusunu getiriyor. Bu da en hızlı metalaşmanın ve piyasalaşmanın olduğu yerlerde olur. O yüzden de bu merkezler ticari olarak mallarınızı en rahat getirip ekonomik aktivite kurabildiğiniz yerlerdir. Bu ekonomik aktivite burada büyüme yaratır ve nüfus patlar. Bu tabii inanılmaz bir altyapı problemi yaratır. Bir yandan şehir büyüdükçe, şehrin çeperleri de büyüyor. Daha uzaktan insanları o merkeze bağlama zorunluluğunuz oluyor ki o ucuz emeği şehrin merkezine taşıyın. Dünya bir yandan zenginleşiyor, bir yandan iş olanağı artıyor, bir yandan da kentsel yoksulluk artıyor. Merkez bu şekilde küreselleşme ve finansallaşmayla tüketim normlarının patladığı yere dönüşüyor. Peki tüketim dinamiklerini kim karşılayacak? Kentin çeperine doğru giden yoksullar. Dolayısıyla çok çelişkiler içeren bir durum.

“Merkez ne?”, “Merkezi kim oluşturuyor?”, “Nasıl oluşturuyor?” sorularından öte, merkezi besleyenlerle bu merkezin sefasını süren insanlar arasında o kadar büyük bir farklılık var ki –kentsel eşitsizliğin yeniden feci şekilde üretilmesinden kaygı duyduğum için aslında– çok ciddi bir çatışma alanı olduğunu düşünüyorum. Bu özellikle 2000'li yıllardan sonra inanılmaz hızlandığı için çok daha çarpıcı. Yoksa gelecekondulaşma döneminde de vardı. Bu İstanbul'a özgü değil, mega kentler dediğimiz birçok yerde olan şeyler.

Murat Güvenç • Kente dışarıdan ve içeriden, iki türlü bakmak mümkün. Ben içeriden bakmaya çalışacağım. Fernand Braudel'in Maddi Uygarlık ve Kapitalizm'in kentlerle ilgili bölümünde şehirler küresel yüksek gerilimi gündelik yaşamın alçak gerilimine indirgeyen transformatörlere benzetilir. Transformatör mecazı, kentin küresel ile yerel arasındaki arayüz niteliğini öne çıkarır. Bu eklemlenme işlevi ağırlıklı kent merkezlerinde düzenlenir. Örneğin İstanbul'un küresel bağlantıları Maslak'taki bankalar, sigorta şirketleri, uluslararası hukuk büroları, müşavirlik firmaları, mühendislik firmaları, danışmanlık firmaları üzerinden yönetilir. Küresel dünyanın herhangi bir noktasında gerçekleşecek projeler bu

kesimlerde tasarlanıp örgütlenir. Ama şehir merkezinin bir de gündelik hayatta, yerellikle ilgili yönü var. Çok seyrek yapılan uzmanlaşmış perakendecilik de en merkezi kesimlerinde örgütlenir. Çürüyebilir emtia değerlendirme dışı tutulursa, rutin gündelik alışveriş çeperde ikamet alanına yakın yer seçer. İstanbul'da üç yakanın ağırlık merkezinde, en erişilebilir, yol kavşaklarında yakın alt merkezler oluşmuştur. Anadolu Yakası'nda Kozyatağı-Ümraniye. Beyoğlu yakasında Şişli-Mecidiyeköy. İstanbul yakasında Topkapı Bayrampaşa bu tür alt merkezlerdir.

Gürkan Akgün • Buradan planlamayla ilişkisini kuracak olursak; 2009 Çevre Düzeni Planı'nda merkezler ve alt merkezler üzerine bir kurgu var. Bir Merkezi İş Alanı (MİA), MİA'nın altında birinci derece merkezler, ikinci derece merkezler ve alt merkezler var. MİA'nın yoğun bir iletişim talebi var ve bu ulaşım talebi kente çok büyük bir yoğunluk getiriyor. Bunu alt merkezlerle paylaşmak, bir anlamda da oralara kendine özgü roller vermek, hatta bazılarını daha alta tutmak gibi kararlar vardı. Ama merkezi idarenin ana kararlarıyla bu planın ana kurgusu biraz bozuldu. Biraz bunu konuşmak isteriz; bu ne kadar çalıştı, nasıl bozuldu? O plan kararları doğru muydu? Bugüne geldiğimizde nasıl bir planlama yapmak gerekir? Üst ölçekli planlama yapmak gerekirse bu merkezler kademelenmesini nasıl kurgulamak lazım?

İclal Dinçer • Planlamanın da arka planı önemli. Güvenç'in bahsettiği Bayrampaşa da benim dile getirdiğim o köy merkezinden türemiş, altyapısı olmadan büyüyen merkezlerden biri. Sadece o köy merkezleri büyümedi, aynı zamanda da lineer olarak E-5 üzerinde hem doğu yakasında hem batı yakasında gelişen bir merkez tipi de ortaya çıktı. Dolayısıyla böyle bir gerçeğimiz var. Bunlara merkez demek mümkün olmasa da şehrin kuzeyinden insanların talebini karşılayan ofis vb. gibi çeşitli sektörler yerleşti. Bu da İstanbul'un kendine özgü bir merkez modeli olarak hep planlamanın bir sorunu olarak gündeme geliyor, biraz önce dile getirilen gibi kesişim yolları odaklaşmaya, merkezleşmeye başlıyor, Ümraniye, Ataşehir gibi.



Fotografılar M. Cevahir Akbaş

Başka türlü bir tasnif de yapmak mümkün. İlki, diğer merkezlerle göre yüksek teknoloji kullanan ve küresel dünyaya entegre olmaya çalışan sektörlerin bulunduğu bir aksımız var, Maslak aksı diye adlandırılan. Bu planlama açısından bize ne söylüyor? Ne yapmak gerekiyor? Oradaki altyapı eksikliği nedir? Planlama ve düzenlemeyi nasıl tarif edeceğiz? 2050 yılı için biz burayı nasıl görüyoruz? İkincisi ise altyapısı olmadan gelişen diğer merkezler nelerdir? Bu merkezler hizmet sunarken ne kadar çeşitleniyorlar? Temel sorular bunlardır. İkinci soru ise bunların ne kadar bir hinterlandı ve hizmet yarıcağı olacak ve altyapı eksiklikleri neler?

Gürkan Akgün • Altyapı şöyle değişmedi mi? Mesela Yenibosna-İkitelli aksı Atatürk Havalimanı'na endeksli bir merkezdi. Fakat şimdi bambaşka bir kurgu var. Silivri bir alt merkezdi. Silivri'ye havalimanı, lojistik ve sağlık gibi fonksiyonlar önerilmişti. Bu fonksiyonlar yok, muhtemelen de yapılmayacak. Çünkü devletin yatırımları başka yönlereye kaydı. Şimdi bunu ne şekilde planlamak lazım, nasıl yönlendirmek lazım?

İclal Dinçer • Zaten kaos ortamına dönmüş bir kent var elimizde. Parçalanmış ve merkezler hiyerarşisini kaybetmiş. Dolayısıyla bunu yeniden tarif etme ihtiyacı söz konusu. 1980 Planı'ndan itibaren bir merkez kademelenmesi var planlarda, kısmen gerçekleştirilmiş, kısmen gerçekleşmemiş. Geleceğe dair iki yönlü çalışmak gerekiyor. Öncelikle

mevcut durumda elimizde ne var? Üçüncü Çevre Yolu, 3. Köprü, 3. Havalimanı gibi yapılar bu kenti yeniden okumada bize neler verecek, nasıl yönlendirmeler yapacak? Bunlara ek olarak merkezi yönetimin yaptığı müdahaleler nasıl ortadan kaldırılır, nasıl hafifletilir bunun üzerine de çalışmak ve yöntemler geliştirmek gerekiyor. Hangi merkezlerde neler var, ne tür eğilimler söz konusu bunlara dair envanter çıkarmak bu işin en temel altyapısı. Bunlar kademelendirme yaparken ipuçları verecek bilgiler.

Bu yeni oluşumun yarattığı trendleri tespit etmek gerekiyor. Teknolojinin gelişmesi ve bu tespitler üzerinden merkezleri yeniden düşünmek gerekiyor. Pandemiyle hayatımıza giren başka bir yaşam biçiminin devreye girmiş olması, bunun etkisi ne kadar olacak? Tüm bu değişimleri bir müddet gözleyip analizini yapıp ondan sonra yola çıkmak gerekiyor.

Gürkan Akgün • Merkezler yoğunlaşırken bir yandan da dönüşüm içerisinde, bu nedenle çöküntü alanı hâline de dönüşebilirler. Örneğin bu şimdi ofis alanları, Maslak hattı için bu söyleniyor. Ofisler dolmuyor, artık bambaşka bir çalışma düzeni var, buralar gelecekte nasıl olacak bu bir tartışma konusu.

Mine Eder • Galataport'tan Ataşehir'deki finans merkezine kadar bütün bunlar bir küresel turizm patlaması projesiyonu. Bunlar İstanbul'un dünyada, küresel ekonominin bir parçası oldu-

ğuyla ilgili planlamanın parçası. Böyle bir vizyona dayalı olarak var edilmeye çalışılan inanılmaz bir metalaşma mantığıyla yapılmış servis merkezi. Fakat bu şekilde işleyemiyor. Galataport küçüldü, Ataşehir yavaşladı. O yüzden yeniden bir aranjmana, düşünmeye ve tekrar bir organizasyona gerek olacağına kesin gözüyle bakıyorum. Çünkü bu ekonomik krizin ortasındayız. Kenti hep sosyalleşme alanı, farklı insanlarla birlikte olma alanı olarak hep düşünürüz fakat o kadar segmente olmuş durumda ki şimdi. Aynı sokakta sokağın bir tarafındaki emlak fiyatı bambaşka, öbür tarafında bambaşka. Beraber falan yaşamıyoruz artık. Bu kadar segmentasyon zaten çatışmaya yönelik bir şey. Bu eklenememe hâlinin getirdiği yarı bir kriz. Eşitsizliğin artmasıyla kentli olmama hâli. Kentli olamama ve bu desantralizasyon dediğimiz şey o anlamıyla da aslında hiç olumlu olmayabilir. Herkes kendi köyüne, kendi mahallesine çekilmek zorunda kalıp 15 yıllık İstanbullu olup da boğazı görmeyen insan hikâyelerini doğurur. Kendi kimliğine, kendi mahallesine hapsolma hâllerine doğru gider ve bu sosyolojik açıdan da siyasi olarak da çok tehlikeli.

Gürkan Akgün • Kentin merkezini kurgularken, sadece bir ticari hizmet işlevinden ziyade belki de kamusal yaşamı, çeşitliliği, insanların kendini ifade edebildiği bir yer olarak kurgulamak lazım. Çünkü tüm bunları konuşsak da İstanbul'un merkezi neresi diye sorulduğunda Taksim deriz. Bir şey olduğunda Taksim'e çıkar insanlar. Hem kendini ifade etmek için çıkar, hem de alışveriş alışkanlıkları nedeniyle. Kızılay Ankara'nın merkezidir hâlâ mesela veya Trabzon'da meydandır. Kentin böyle merkezleri o işlevini kaybetmiyor. O işlev de bir kamusalıktan, kamusal yaşamdan geliyor gibi düşünüyorum.

Murat Güvenç • Evet. Modern şehrin iktisadi yaşamıyla ilgili olarak, transformatör metaforunu kullandım. Kent çalışmaları alanında sosyal yaşamla ilgili olarak tiyatro sahnesi metaforu kullanılır. Şehir bu açıdan temel aktörlerin ön sıralarda, geniş kitlenin geri planda koroyu oluşturduğu bir sahne gibi düşünülebilir. Kentin kamu alanı bir sahne, dramatik topluluk gibidir. Modern kent merkezleri içi ve çevresinde toplumsal renklerin, kültürlerin iç içe geçtiği kozmopolit bir yapı oluşur. Fakat sana-

yi sonrası dönemde, şehirler bir “dramatik etkileşim alanı” olmaktan çıktı, yeni iletişim teknolojileri, etkisiyle bir “topolojik bir etkileşim alanına” dönüştü. Topolojik bir etkileşim alanı parçalı yapıdadır ve bütünlük taşımaz. Kentin farklı kesimleri farklı dünyalarda, farklı öncelik setleri ve gündemlerin etkisi altında farklı ritimlerde yaşar. Örneğin basının ilgisini çekmeyen gelişme ve süreçlerden çoğunluğun haberi olmaz. O yüzden bu süreçte birbirinden kopuk, parçalanmış bir gündelik yaşam topolojik bir kamusal alan şekillenir. Kamusallığın kuruluşu konsolidasyonu ve sürdürülebilirliği günümüzde planlamanın en temel sorunları arasındadır. “Yeni dönemde kamusalılığı biz nasıl kuracağız?” sorusu önemli. Bazı sorunlar ve bazı imkânlar var.

İmkânlardan bir tanesi şu; benim gençliğimde İstanbul'da şehir merkezinden geçmeden hiçbir yere gitmek mümkün değildi. Şehir merkeziyle konut alanları arasındaki hareket şehir merkezinde sonlanır veya oradan başlardı. Günümüzde yeni alt merkezler sayesinde, İstanbulluların çoğunluğu eski merkeze Karaköy'e hiç uğramadan hayatlarını sürdürebiliyor. Artık merkezlerle konut alanları arasındaki etkileşimden çok, konut alanlarının kendi aralarındaki etkileşim önem kazandı. Bugün eski şehir merkezindeki sanayinin boşalttığı yerlerin ve desantralize olan faaliyetlerin yerlerinin geleceği belirsizliğini koruyor. Siyasi kararlar gerektiren büyük bir problem. Piyasaya kalsa bu alanlar yüksek gelir getirici faaliyetlere tahsis olur. Ancak pandemiyle birlikte buraların geleceği de yeniden tartışılmaya başlamasıyla piyasanın en uygun gördüğünün uzun vadede en iyi olmayabildiği görüldü. Diğer taraftan Marmaray, Avrasya Tüneli gibi yeni ulaşım sistemleri tarihi merkezi, tarihi yarımada'yı 1950'li yıllarda olduğundan çok daha erişilebilir kıldı. Dolayısıyla tarihi yarımada İstanbul'un yeni kamusal alanı, kültürün, faaliyetlerin, eğlencenin dinlence etkinliklerinin bir buluşma noktasına, İstanbul yeni toplumsal yapının kamusal alanına dönüştürülebilir. Topolojik mekânın yol açtığı sosyalleşme açığı bu yeni alt kamusal alanlarda giderilebilir. Bunu plancılar ve tasarımcılar katılımcı süreçlerle gerçekleştirilebilir. Ancak bunu yapacak siyasi irade ve gücümüz var mı var mı? Sorun sanırım bu noktada.

Gürkan Akgün • Çeperi dönüştürürken işte kentle olan bağına nasıl kuracağız, o çok kritik. Yoksa getto hâline bürünebiliyor. Bir yandan da kent dışarıdan çok göç alıyor, özellikle de Ortadoğu'dan ve Suriye'den, savaşa birlikte gelen ve Afgan göçmen vs. almaya devam ediyor. Bu kentin merkezi için de önemli. Bu göç dünyanın diğer metropollerinde de yaşanıyor. Kentin geleneksel merkezleri bu göçle birlikte insanlara ucuz barınma koşulları ve ucuz ulaşım imkânı sağlıyor. Bu da “Kentin merkezinde entegrasyon nasıl olacak?”, “İnsanlar nasıl istihdam edilecek ve bu kentin merkezini, dediğiniz gibi diğer kullanıcılar nasıl kullanacak?” gibi soruları doğuruyor ve önümüzdeki büyüyen bir mesele olarak duruyor.

Murat Güvenç • Küresel kent kuramcılarından Saskia Sassen'e göre çeperin merkezileşmesi ve merkezin çepere özgü niteliksel dönüşümü eş zamanlı çalışan iki sürecin sonucudur. Bu bağlamda kentin merkezindeki özellikler ve işlevler çepere taşınırken, eskiden çeperde yaşayan en yoksul kesim daha hareketli ve farklılaşmış merkezi kesimlerde yoğunlaşır. Bu sürecin izlenmesi yeni merkez tasarımları için yol gösterici olabilir.

İclal Dinçer • 18 milyonluk bir metropolden, büyük ve yönetilmesi çok zor bir şehirden bahsediyoruz. Merkezleri çalışırken kentin bütününe ilişkin kararlarla ilişkili olması önemli. Kendi içerisinde alt merkezlerin tanımını yapmak ve her birinin kendi içerisinde hizmetini nasıl üreteceği, ulaşım sisteminin nasıl kurulacağı ve ana merkezle olan ilişkisini kurmak çok önemli. Burada üç tane lineer yerleşme bandı var: Bakırköy, Bayrampaşa ve Sultangazi. Her bandın da kendine özgü merkezleri var. Bu üç merkezin ortaklaşabileceği E-5 ile TEM'in arasındaki bölgelerde bir alt merkez oluşturmak mümkün mü? Günlük ve haftalık ihtiyaçların karşılandığı ama kültür için tarihi yarımada ve Beyoğlu Kadıköy gibi kültür üçgeni de dediğimiz bölgenin içerisinde hareket eden ama oraya da kolay ulaşım raylı sistemlerle, bir sistemi kurmak mümkün mü? Bu soruları cevaplamak için orta bölgelerdeki noktaların altyapısı ne durumdadır teşhis etmek önemli. Bir de E-5'teki lineer ofis ve hizmet gelişimi nasıl planlanır, onlara bakmak lazım.



Fotoğraflar M. Cevahir Akbaş

Gürkan Akgün • Aslında kendiliğinden bir sıçrama da söz konusu. Örneğin Kozyatağı aksı Kartal'a doğru ofisleşme eğilimi gösteriyor. Dolayısıyla İstanbul'da bir yaygınlaşma var, belki buradan biraz geleceğin merkezini tartışabiliriz. Bir yandan da teknolojik gelişmeler, üretimin dönüşmesi ve pandemi bu durumu hızlandırdı. Evin kendisi bir üretim mekânı hâline dönüştü. Birtakım hizmetlerin evden üretildiği, paylaşımlı ofislerden daha kendi evine yakın yerden üretildiği, toplu bir merkezde olmadığı, mekânın aslında kullanımının merkezden kaçtığı bir durum yaşıyoruz. Bir yandan da dünyanın beklentisi var; iklim değişikliğiyle birlikte daha az ulaşım talebi ve daha az fosil yakıt kullanılması. Bu hareketliliği azaltmak için de bir takım uygulamalar konuşuluyor. Aslında belki 30 sene sonrasının kenti, merkezi kullanımları nasıl olabilir, planlanabilir mi bunları tartışmak lazım. Bu tartışmalar bana ilk bu anarşist kuramcıların atölyeyle barınma aynı yerde olsun ki yabancılaştırmanın önüne geçelim savlarını hatırlatıyor. Sanki teknolojinin ve iletişimin imkânlarıyla artık yeniden bunu konuşuyor gibiyiz.

Murat Güvenç • Geleceğe ilişkin bir şey söylemek için kamu alanının nasıl kurulduğunu izlemek gerek. Kamu alanının erken modern şehirde iş yeri-konut ayrımı sürecinde seyretme ve seyredilme süreçlerine bağlı olarak şekillendiği bilinir. Günümüzde bu sürecin bilişsel süreçlere eklenildiği sanal âlemden kurulan etkileşim örüntülerinin kamu

alanını ikame edemeyeceği ortaya çıktı. Bu nedenle kamusallığın ve sosyallığın yeni biçimlerini icat etmemiz lazım. Mahalle, sokak, bunlar artık günümüz dünyası için artık çok küçük birimler. Daha büyük kamusallaşma ölçekleri yolları düşünmek, komüniteyi daha büyük birimler itibarıyla kurmak gerek. Bu, tümüyle planlanabilir olmasa da katılımcı planlama bunu kolaylaştırabilir. Bu süreçte toplumsallaştırmanın yeni formları ortaya çıkabilir. Sonuçta mesleklerimizi, toplumsallığı, kenti yeni baştan düşünmemizi gerektiren bir konumdayız. Hazır bir reçete olduğu kanısında değilim ama salgının ve yeni dünyanın bu süreci hızlandırabileceğini düşünüyorum.



İclal Dinçer • Bence gençlerle çalışıp bu konuda bir bilgi ve fikir sahibi olmak lazım. Çünkü bir 10 yıl, 20 yıl sonrayı yaşayacak olan onlar. Bu iletişim ve kamusallaşma meselelerini nasıl canlandırıyorlar, bunu keşfetmenin önemli olduğunu düşünüyorum. Bu nedenle bir analizinin ve araştırmasının yapılmasında büyük fayda var. Bu tartışmaya eklemek istediğim bir nokta var; hep hizmet kısmını konuştuk ama işin bir de ticaret kısmı var, geleceğe dönük olarak. Orada da ikiye ayırmak lazım. Bir; insanların gidip temas ederek almak istedikleri sektörler olacak. Bir de; internetten doğrudan ısmarlayacakları ticari metalar olacak. Dolayısıyla bu da yeni bir bakış açısı getiriyor merkezlerin düzenlenmesi konusuna. Özellikle lojistik sektörünün nerede konumlanacağı meselesini gündemimize getiriyor ki o da çok zor, çözümlenmesi zor bir sektör.

Mine Eder • Herkesin evden ürettiği, herkesin atomize olarak kendi dünyasına döndüğü bir dünya benim için distopya. Herkesin kendi fanusunun içinde olduğu, sadece kendini duyduğu başkalarını duymadığı yankı odaları (echo chambers) dediğimiz durum siyasi olarak bir kâbus senaryosu. Bu durumda beraber yaşama, beraber düşünme, inovasyon, özgür ifade edebilme, sosyalizasyon olma, tartışma gibi şeylerin hiçbirini düşünemeyiz. Karşılaşmalara, farklılaşmalara, zorlayıcı ve rahatsız edici karşılaşmalara her zaman ihtiyacımız var.