

KADIKÖY MEYDANI-HAYDARPAŞA-HAREM YAKIN ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJESİ YARIŞMASI

BİRİNCİLİK ÖDÜLÜ

YARINCI EKİP

Can KUDUŞ

Sekim DEMİRALP

Zeki K.ÜLKEHLİ

Oytun DELİKTAŞ

Çaayla ÇAMPAŞAR

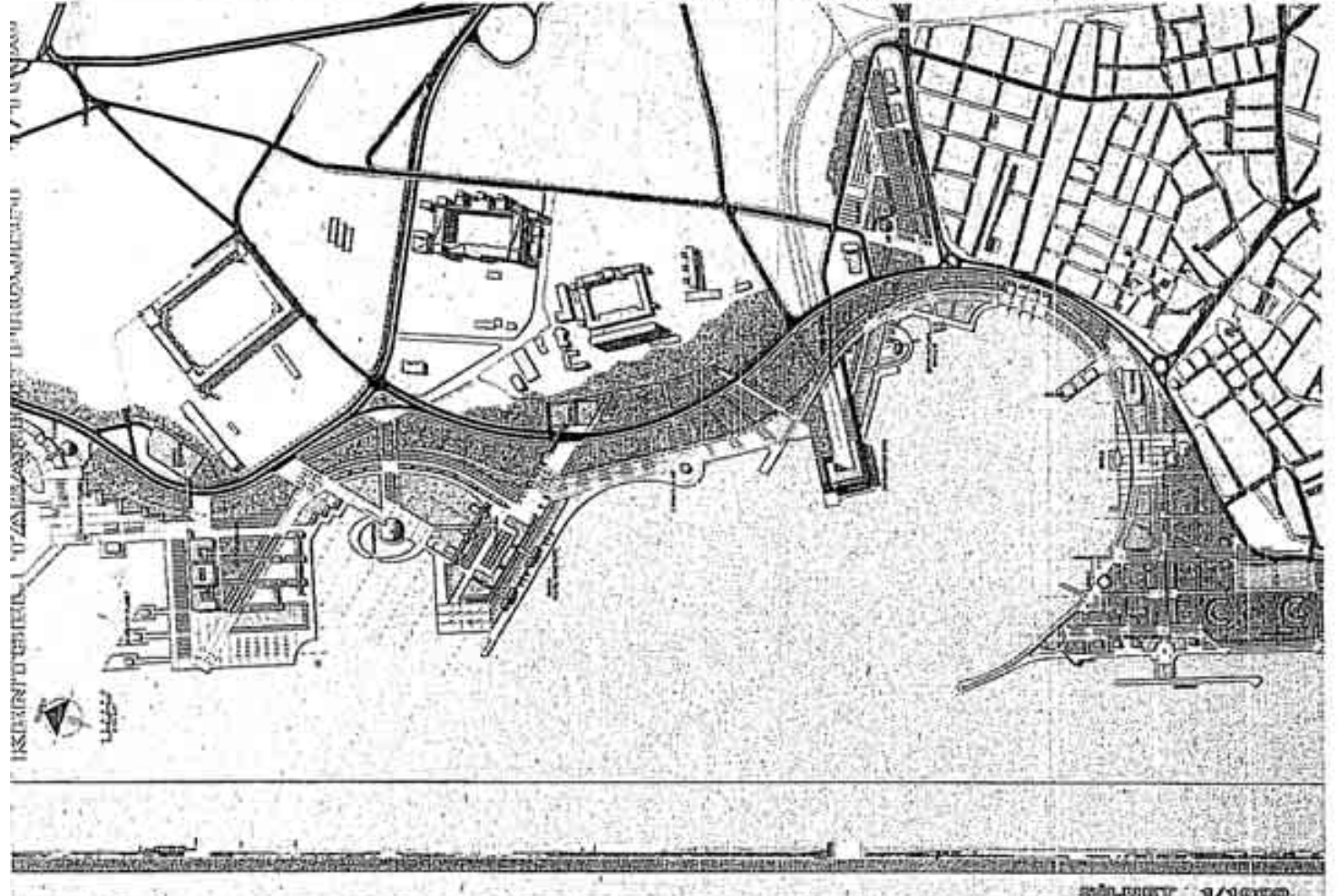
YARINCIYI: Derya DUMANI, Cema H. TÜRKEL, Seda ÖNLÜ

Planlama alanı ile şehir kitlesi entegrasyonu, alan tahsisleri ve kentsel alanlarda tutarlılık. Heron-Mışıktaç arasındaki yapı alanı kasıtlı olarak devamlılık, kamusal, yan kamusal alanların düzenliliği, ulaşım sistemlerindeki raylı sistemin önem verilmesi, transfer merkezindeki yer seçimi, devamlılık ve kentsel belleklerin devamlılığı (görünürlük, dikeylik ve bütünlük), alanın dinamik sadeliği ve uygulama aşamasında yapılacak değişikliklere ilişkin yapılacak somutlukla ilgili olumlu tutumlarıdır.

Ayrıca, Heron alanında yapılan diğer alanların büyümesi, kuy ve kentsel alanların arasındaki yapı ilişkilerinin sorunsuz olması, Kadıköy'deki alanın görsel açıdan yer alan yerli ikile ve meşinlik öncesi, bazıca olumsuzluklar olarak değerlendirilmiştir.

Kadıköy-Harem yapı alanı içerisinde Haydarpaşa raylı sisteminin üzerinden geçen bir yapı kitlesi olarak, alan bütünlüğünü sağlama bakımından alanın tutarlılığı önemli bir ölçüde önem arz etmektedir. Bu alanın içerisinde bulunan alanın tutarlılığı, alanın bütünlüğünü sağlama bakımından alanın tutarlılığı önemli bir ölçüde önem arz etmektedir. Aynı şekilde alanın tutarlılığı ve çamaş ile raylı sistem (projede metro olarak gösterilen ancak, hızlı raylı sistem olarak gösterilen-LRT) bağlantısının yerinden ele alınması değerlendirilmiştir.

1989 yılından bu yana mesleki deneyim sürecinde aralarında Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi Planlama Projesi ve Ankara Dikmen Vadisi gibi dönüşüm projelerinin de bulunduğu bir çok çalışmada yer alan proje grubu üyeleri bu güne kadar Kentsel Tasarım Yarışmalarında çeşitli ödüller almıştır. PROMİM Çevre Düzenleme ve Kentsel Tasarım Ltd. Şti. bünyesinde 10 yılı aşkın bir süre içerisinde 70'in üzerinde Çevre Düzenleme, Kentsel Tasarım, Dönüşüm ve Planlama hizmetleri gerçekleştiren grup, bunlar arasında Göreme Açıklıya Müzesi, Ankara Hergelen Meydanı, İhlam Vadisi Bakı ve Giriş

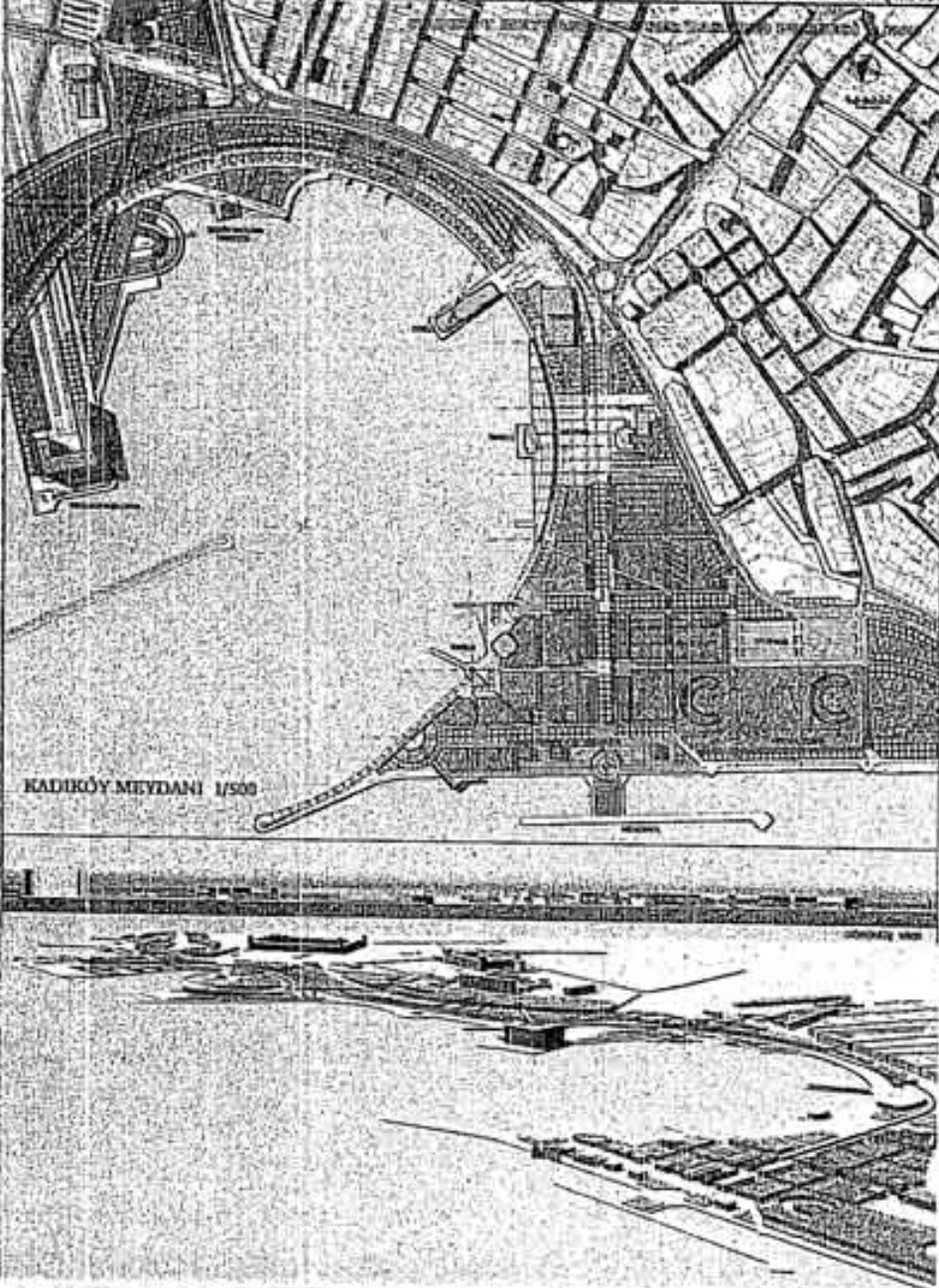


Noktaları, TED Ankara Koleji Yerleşkesi, Ankara Atatürk Meydanı gibi Çevre Düzenleme Projelerinin yanı sıra, Beytepe Toplu Konut Alanı, Mersin Cumhuriyet Alanı, Bahçeşehir T2 Ticaret Merkezi, Oyak Eryaman Toplu Konut Alanı, Ankara Kuzeybatı Altı Merkezi, Eskişehir Sıcaksular ve Eski Otogar Bölgesi, Ankara Uluslararası Ticaret Merkezi gibi kentsel tasarım, dönüşüm ve planlama çalışmalarında yer almıştır. İstanbul açısından oldukça önemli olan projenin oluşturulması aşamasında metropoliten kent parçalarının ve alt merkezlerinin tanımlanmasından yola çıkılmıştır. Halihazırda karmaşık ve kendiliğinden oluşmuş olan kullanımların ortaya çıkardığı problemleri bir mekansal yapıda olan proje alanında kıyı sürekliliğinin de kaybolduğu gözlenmektedir. İstanbul kent makroformu ile tutarlı fiziksel ve sosyal bütünlüğün sağlanması esas olarak alındığı kentsel tasarım projesinde alınmış fiziksel planlama kaygılarının ötesinde simetrik bir Kentsel Tasarım yaklaşımı sergilenmektedir. Bu anlamda gerek Anadolu yakası, gerekse ilim İstanbul açısından son derece önemli olan ve yoğun kullanım altında bulunan alana yapılan müdahalelerin yalnızca

görsel kaygılarla değil, aynı zamanda gerçekçi, ekonomik ve uygulanabilir olmalarına dikkat edilmiştir. Proje kapsamında uygulama aşamalarında mevcut kentsel yaşamın sektöye uyarılması doğrultusunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve ilgili kurumlar arasında eşgüdüm sağlamak, hem de bütününü kamu elinde bulunan Harem - Haydarpaşa - Kadıköy dinamik gelişme koridoruna İstanbul'a yukarıdan bir kimlik, belirginlik, süreklilik ve deniz açılımı kazandırılması temel hedef olarak belirlenmiştir.

Planlama alanı yapılaşma düzeni ve mevcut metropoliten yaşam alanları ilişkisi kurulması açısından Kamu Proje Alanlarına (KPA) ayrılmıştır. Anadolu yakasında deniz ile ilişkisi kurulmuş, aktif ve pasif rekreasyon koridorlarıyla desteklenen odaklar öngörülmektedir. Bunlar, Kadıköy Meydanı düzenlemesini de içeren Kadıköy Metropoliten Altı Odağı, TCDD Triyaj tesisleri alanının yeniden değerlendirilmesi ve gerek belediyelere gerekse İstanbul Tüp geçit Projesine destek sağlayacak olan Kamu - Rant tesislerini içeren Haydarpaşa Ulaşım ve Transfer Odağı, gümrük limanının yeniden ele

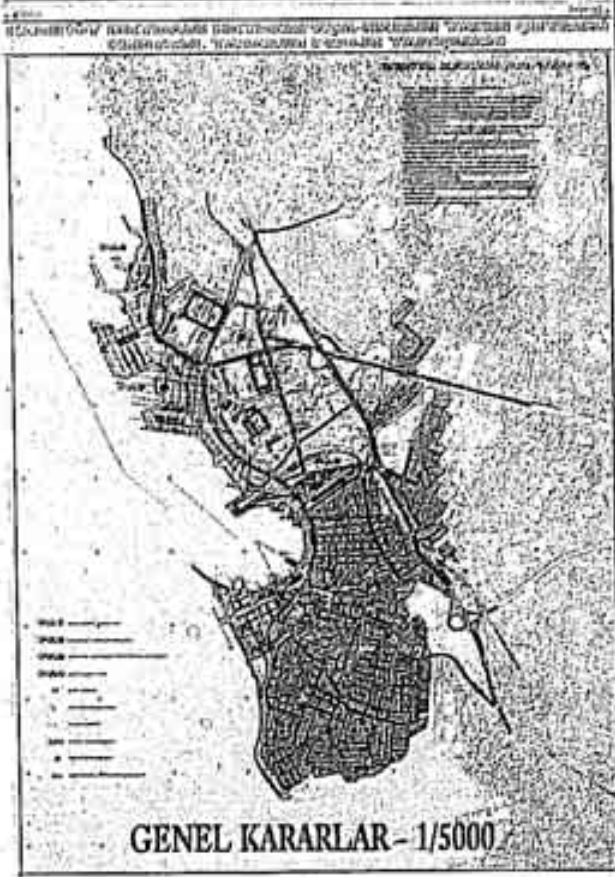
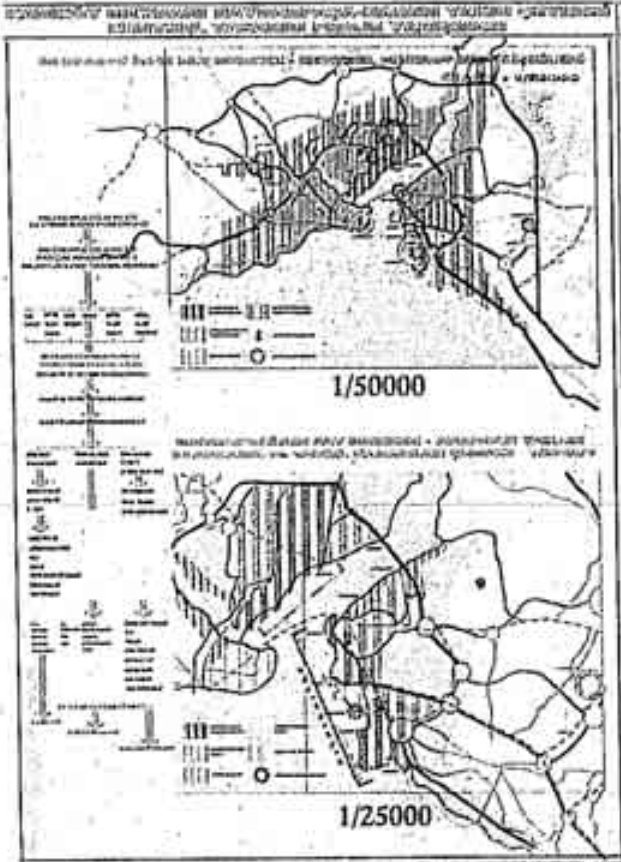
KADIKÖY MEYDANI HAYDARPAŞA-HAREM YAKIN ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJE YARIŞMASI



alınması ile oluşturulacak ve deniz akvaryumu ile müze - sanat galerileri - turistik kullanımları içeren Haydarpaşa Deniz Bilimleri, Tarihi ve Teknolojisi Kompleksi ile alanın Üsküdar yönüne devamlılığını destekleyecek olan Harem Ulaşım Altı Odağı'dır.

Alanın en önemli özelliklerinden birisi bünyesinde farklı birçok ulaşım modunun bir araya geldiği bir odak noktası olmasıdır. Ancak, bu farklı ulaşım modları birbirinden fiziksel ve mekansal olarak kopuktur ve ilişkileri zayıftır. Bu nedenle, bunların toplulaştırılması, birbirleri ile ilişkilerin güçlendirilmesi ve diğer ulaşım modları ile bütünleştirilmesini sağlayacak bir metropoliten ulaşım odağı önerilmektedir.

Üsküdar yönünden gelişen Harem'de başlayan yeşil sistemi, hafif raylı sistem durağı, Kadıköy - Harem arası işleme öngörülen tramvay hattı ve Harem'de turistik amaçlı kullanıma dönüştürülmesi öngörülen liman ile desteklenecektir. Yeşil kuşağın Haydarpaşa Garı'ndan Kadıköy'e kadar olan bölümünde bağlantıyı "yeşil köprü" sağlayacaktır. Bu "yeşil köprü" hem sahil yolu, hem önceri tramvay yolu, hem de yeşil sisteminin devamlılığını sağlamayı amaçlamaktadır. Böylece Haydarpaşa Garı'nın yarattığı fiziksel kopukluk ortadan kalkacak, mekansal devamlılık sağlanacaktır. Alanın tarihi yarınındayken en iyi gören yerlerden biri olduğu unutulmayarak; meydanlar, yeşil ve yaya sistemleri, buna atılan iç bağlantılar ile güçlü bir görsel ilişki tasarlanmıştır.



İKİNCİLİK ÖDÜLÜ

PROJE EKİBİ
Büyükmün DERMAN
Selim VELİOĞLU

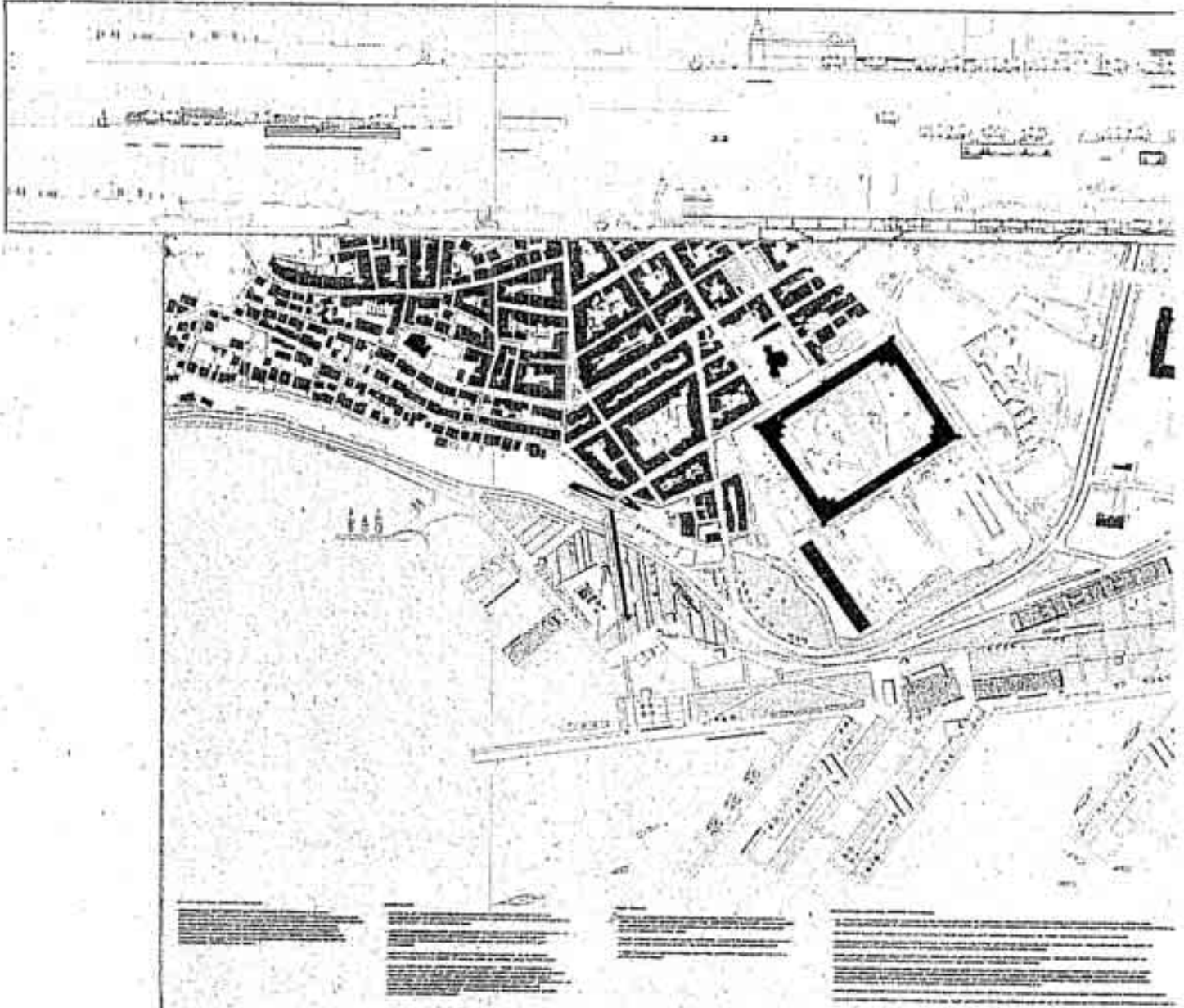
YARDIMCILAR: Ali YÖNET, Ali AKARSU

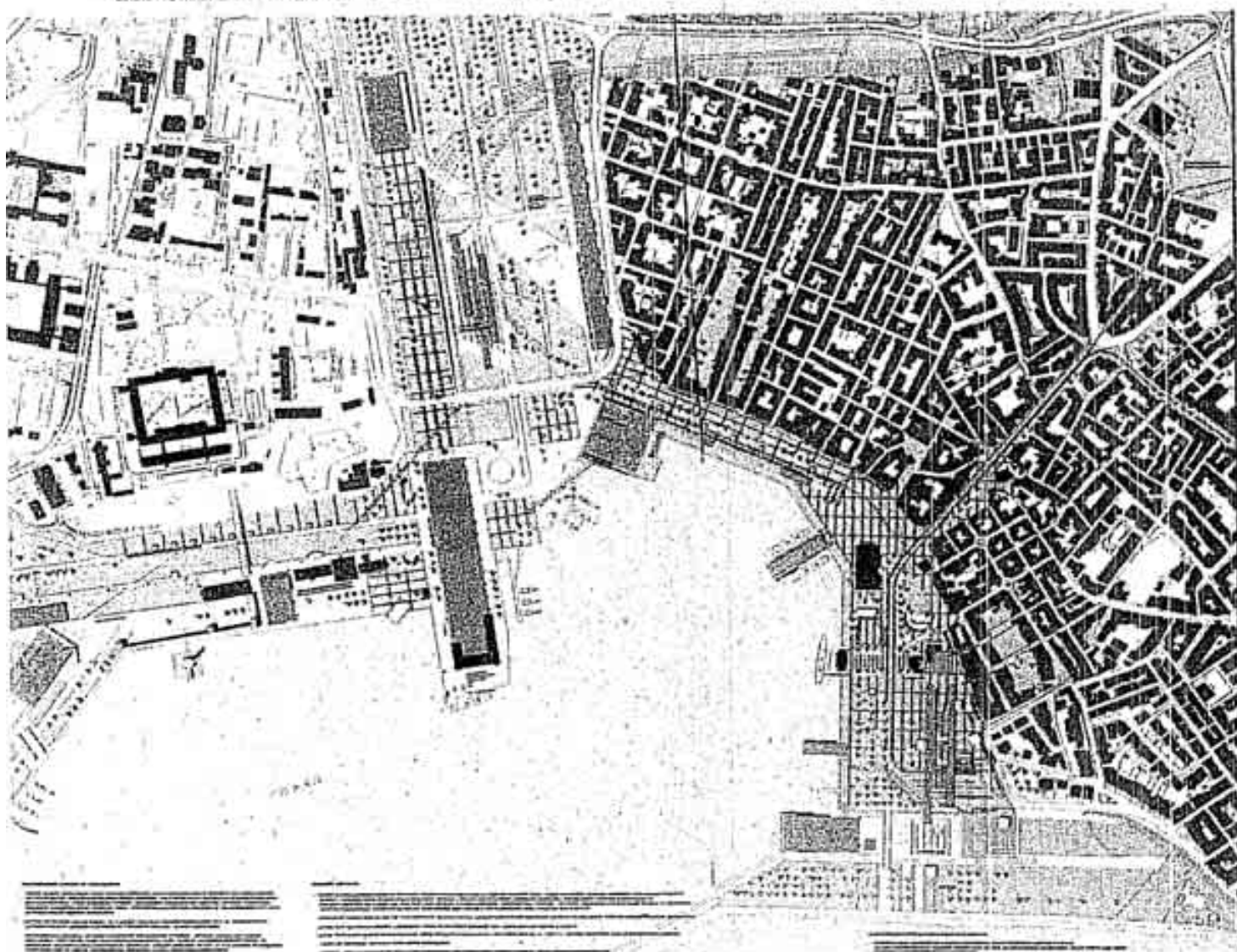
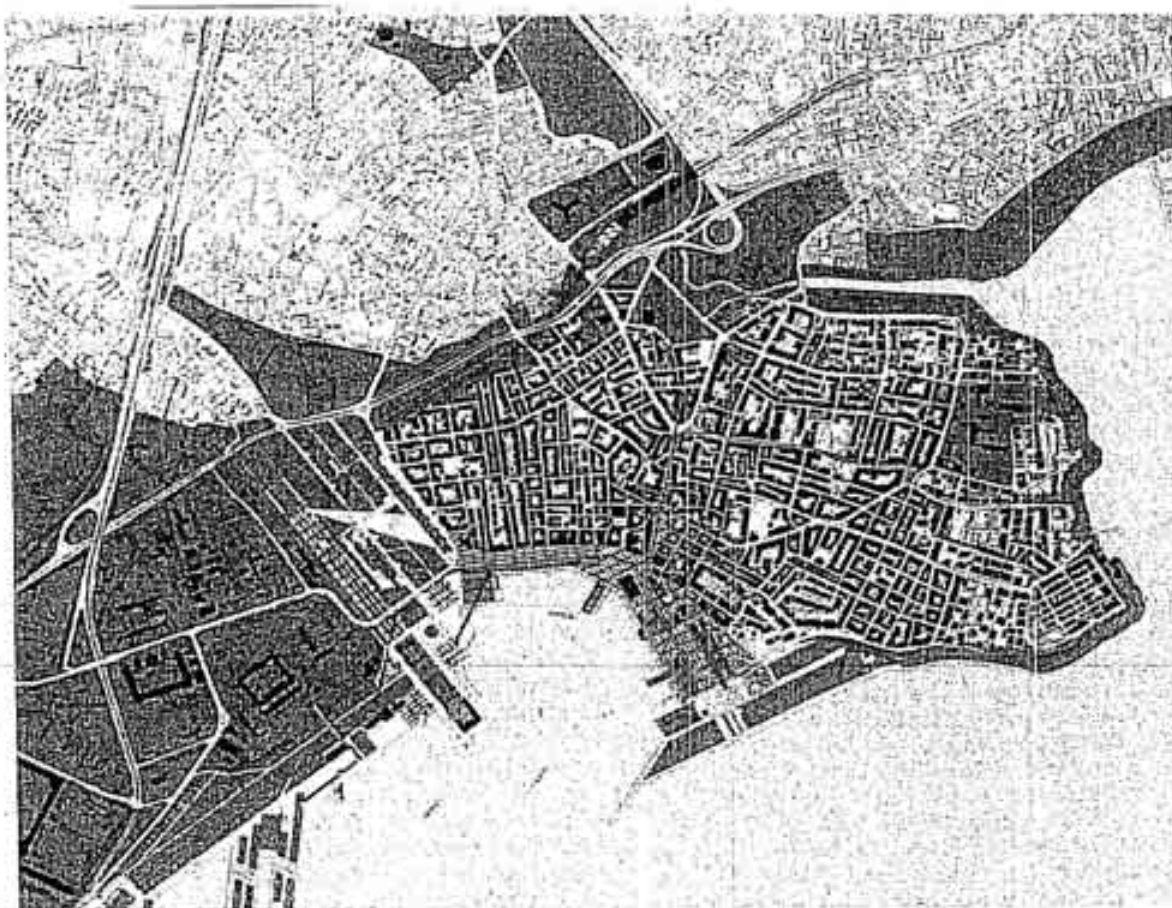
DANISMANLAR: Yüksel DEMİR, Yılmaz KUYUMCU

Planlama ile çelik binaları entegre etmeyi, alan tutulması ve işlevsel bakımdan önerilere açık olması, ayrıca sistemin çevresinde raylı sistem ve diğer taşımacılığa önem verilmiş olması, binaların manzara ile uyumunu, yerel alan tutulmasında insanın yaşamı için önemli bir bilinç sağlanması, Yıl Doğulması Kadıköy Çarşısı eski dokümanlar ile entegrasyon arayışı, mekansal düzen ve yarımlarda görsel karakteristikle ilişkiler, Harem-Mühürler arasındaki boş alanlarda dolgu alanına yönelik değişik yaklaşımlar ve özellikler önerilebilir. Ayrıca Kadıköy meydanındaki ana yapı ile ilgili sorun olmasına karşın buna ilişkin çözümler önerilebilir.

Ancak, A-B Zonlar arasındaki yapı silüetleri aynı gün aynı anda alınması önemli bir düğüme ile de bina binalar halinde bembir uzan bir mesafe boyunca uygulanmasını gerektirecek maliyet ve teknik sorunlarla bembir üst düzeyde (amir) ve işlevsel olarak olmayacak, ayrıca diğer alanların yerlerine alınması da aynı nedenle olumsuz olacaktır. Ayrıca A zonuyla Mühürler dolgu alanını yanarda yerli yapılar ile entegrasyon için farklı ilişkilerle ilgili zaman zaman tartışmalar olarak değerlendirilebilir.

İleri Raporundan





ÜÇÜNCÜLÜK ÖDÜLÜ

PROJE EKİBİ
M. Emre ERGÜL
Ebru YILMAZ
Seçkin KUTUCU

YARDIMCILAR: Yonca T. KUTUCU, Ürün İNCEKÖSE, Zeynep ARSAN

A ve B zonları başları bir biçimde bitişikliği, yer seçimi konularında ki öznel yaklaşımları ve otobüs duraklarının yer alması, Boğaz Tüp Geçişin örgütlenmesi gibi konulara önem verilmesi, İSKİ tesisleri yapılarak, büyük bir transfer merkezi oluşturulması, yeni merkezleri oluşturularak merkezlere yapılan müdahaleler sonucu oluşan yat limanı, yeni hatların kapatılması hakkında yer, Yalova limanı tesisleri alımları hakkında önerilen yollar yapı başlıca olumsuzluklar olarak değerlendirilmiştir.

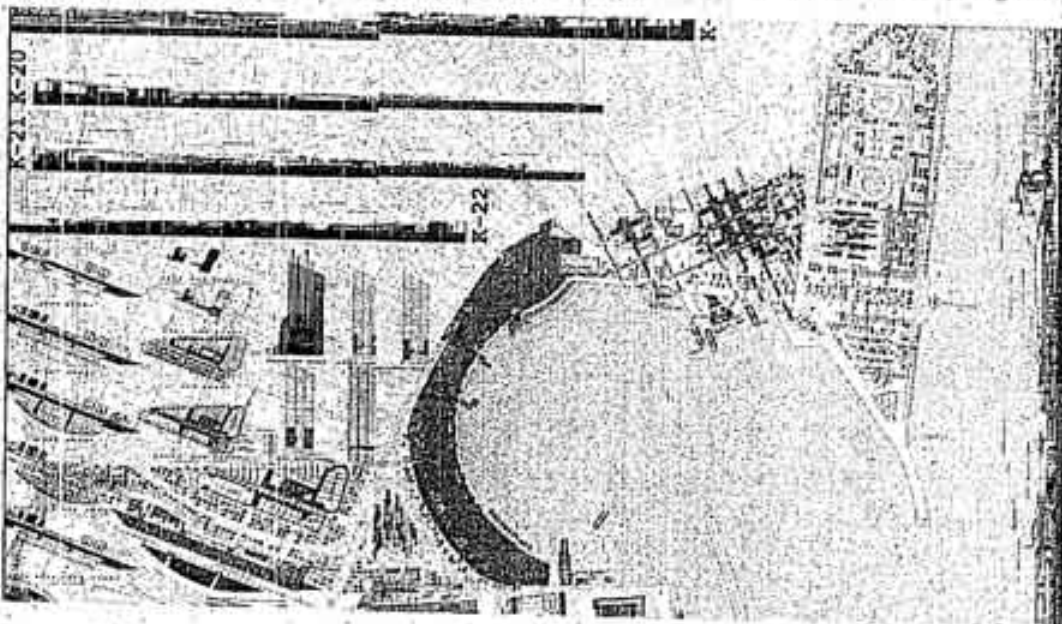
Ancak her iki zonda da özellikle kıyı mekânlarında oturtulmuş zeminler bulması, otobüs durakları ve otobüs duraklarının yer alması, Boğaz Tüp Geçişin örgütlenmesi gibi konulara önem verilmesi, İSKİ tesisleri yapılarak, büyük bir transfer merkezi oluşturulması, yeni merkezleri oluşturularak merkezlere yapılan müdahaleler sonucu oluşan yat limanı, yeni hatların kapatılması hakkında yer, Yalova limanı tesisleri alımları hakkında önerilen yollar yapı başlıca olumsuzluklar olarak değerlendirilmiştir.

Jüri Raporundan

Proje, mevcut durumda ilişkisi kesilmiş olan A ve B zonları arasındaki organik bağlantıyı kurmayı amaçlamaktadır. Bu düşünce, projeye iki önemli katkı sağlamıştır; bunlardan birincisi Kadıköy kıyı mekânının bütünlük kazanması, diğeri ise Boğaz kıyı hatları sürekliliğinin yukalanmasıdır. Dolayısıyla, Üsküdar ve Kartal arasında bir bağlantı (kentsel kıyı sürekliliği) kurulmuştur. Söz konusu organik bağlantı, her iki zonanın kilit noktaları niteliğindeki mevcut Haydarpaşa Garı ve demiryolu fonksiyonlarının doğu yönünde 200m. kaydırılmasıyla sağlanmıştır. Mevcut Haydarpaşa Garı, tuşadığı tarihi anlam göz önünde bulundurularak Demiryolları Müzesi olarak işlevlendirilmiştir. Yeni Demiryolları Tesisi bir taraftan bakım ünitelerine ait dağınık durumda yer alan tüm yapıları yeniden örgünize ederken, Yeni Gar da demiryolları hatlarının yanı sıra metro hattının Kadıköy son duruşu içinde barındırmaktadır. Proje alanının A Zonasında iki gruba ayrılmış olan mevcut otobüs baş duraklarından (transfer merkezleri) biri Atık Su Ön Arıtma Tesislerinin kuzey kanadına, diğeri ise yeni garın güney kanadına taşınarak desantralize edilmiştir. Böylelikle, Yeni Haydarpaşa Garı ve Tren Müzesi arasında yer alan Haydarpaşa Meydanı hem bir ulaşım merkezi hem de kıyı sürekliliğinin kilit noktası konumuna getirilmiştir. Kadıköy İskele Meydanı, motorlu taşıt trafiği, deniz ulaşımı ve bunlara yönelik yaya hareketlerinin oluşturduğu yoğun kullanımlar nedeniyle kimliğinden uzaklaşmış ve tanımlı bir kamusal alan olma özelliğini yitirmiştir. Bunun çözümlü için, otobüs baş duraklarının yanı sıra mevcut Kadıköy-Eminönü

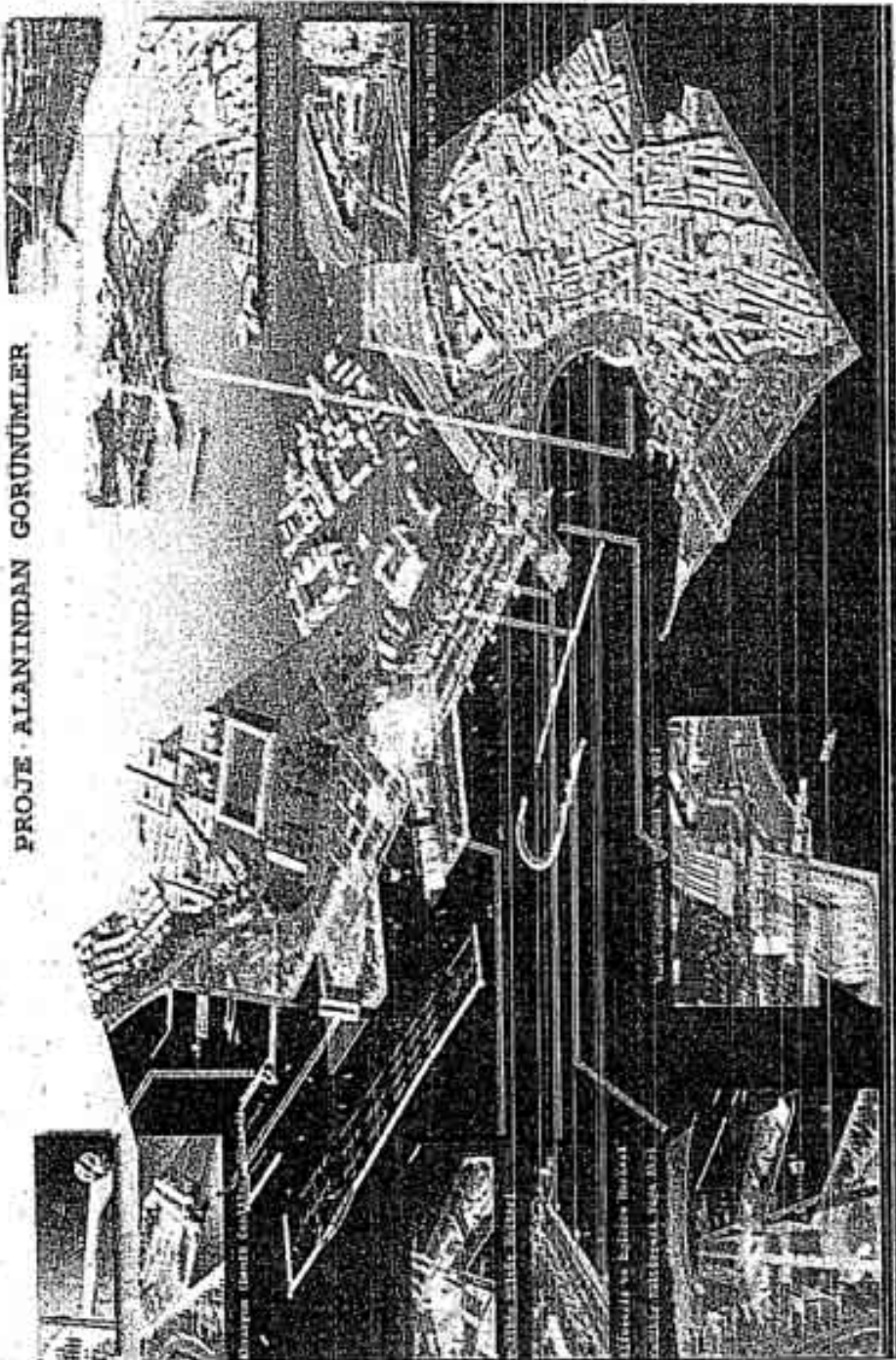
İskelesi kaldırılması, mevcut Beşiktaş-Adalar İskelesinin kafe olarak kullanılması ve her ikisinin birlikte çalışacağı yeni bir iskele önerilmiştir. Bunun yanı sıra, meydanadaki taşıt trafiği - 6.00 kotuna indirilerek Kadıköy çarşısı ve kıyı arasındaki yaya hareketlerine daha fazla alan sağlanmıştır. Böylece, sokak ve çarşı aksları yaya hareketleri ile bütünleşmiş ve meydan, sınırları ile yeniden tariflenerek Kadıköy Kent Meydanı oluşturulmuştur. Bu nedenle, adı da artık Kadıköy İskele Meydanı değildir. Yeni meydan, zemin döşemesinde de homojen ve yünüz bir karaktere sahiptir. Sadece, metropol kentlisinin gereksinimleceği spesifik eylemleri tanımlayan bildirimsel panosu, amfi, seyir terası ve kitabevi, müzik evi, kafe işlevlerini taşıyan kiosklar ve kent bilgi sistemi üniteleri ile donatılmıştır. Yeni meydan bu özelliği ile çağdaş kentin enformel eldici öğelerine sahiptir. Kadıköy çarşısının mevcut akslarının uzanımında Kaymakamlık ve Değirlik Binaları çevresinde şekillenen ve kıyı kullanım ile doğrudan ilişkilenen ticari ve rekreasyon yönelik bir dokuman yaratılması amaçlanmıştır. Dükkanlar ve iç sokaklardan oluşan yeni çarşı, Kadıköy çarşısı ve kıyı fonksiyonları arasında yeşil ile bütünleşen ölçekli bir kıyı yapılaşması olarak kendisini gösterir. Yeni çarşı strüktürlerinin bitiminde yer alan park alanı yoğunluğu ile Kadıköy'ün arka bahçesi niteliğindedir. Bu yeşil doku, inşaat sürmekte olan ve pasif yeşil alan olarak değerlendirilen Atık Su Ön Arıtma Tesisleri ve kapalı otoparkın yeşil örtüsü ile bütünleşerek kıyıya ulaşır. Haldun Taner Sahnesi ile başlayan ve yoğun ağaç dokusu ile vurgulanan yaya aksının kıyıya ve buradaki yer alan yaya promenade'na ulaşması sağlanmıştır. Bu promenade güney yönünde proje alanına girişi tanımlayan park alanı ile son bulur. Yeni Ticaret ve İş Merkezi ise Yeni Demiryolları Tesislerinin güneyindeki Haydarpaşa Çarşı Sokak üzerinde konumlanmaktadır. Bu merkez, Kadıköy çarşısı sokak akslarını izleyen pasajlar ile Yeni Demiryolu Tesislerine ve Haydarpaşa Meydanına yaya hareketi ve geçişi sağlamıştır. Bu hareket mevcut Kadıköy Çarşısı ile önerilen İş Merkezi arasında ticari bir hareketlilik oluşturacak ve Dr. Eyüp Aksoy Caddesi üzerinde halen yapılmakta olan alışveriş merkezi ile bütüncül bir ticari bölge oluşturacaktır. Proje alanında B Zonu olarak tanımlanmış olan bölge, projenin bitiminde içinde kamusal kullanıma dönük bir kıyı düzenlenmesi olarak değerlendirilmiş olup kültürel, sosyal ve sportif donatıları içinde barındıran KADIKÖY KÜLTÜR PARK'ı olarak önerilmiştir. Kültürpark, Haydarpaşa girişi ile başlayan, Yat Limanı ve sonrasında Harem girişini yakalayan bir yaya aksı çerçevesinde kurgulanmıştır. Bu aks aynı zamanda A Zonasındaki Kadıköy seyir terasına ulaşarak görsel bir bağ kurar. Aks

üzerinde öncelikle içinde sinemalar, alışveriş birimleri, bowling salonları, kafeler ve bu birimlere hizmet eden servis mekânlarından oluşan Alışveriş ve Eğlence Merkezi yer almaktadır. Bu yapı önündeki yeşil doku ve kıyı yapıları (restoranlar) ile de ilişkilendirilmiştir. Bu aks devamında yer alan İstişim Meydanı, onu



tarifleyen çeşitli sergi, tanıtım ve seminer fonksiyonlarına hizmet edecek olan İletişim Pavilyonu ile birlikte düşünülmüştür. Kültürpark girişlerinden biri de Marmara Üniversitesi Haydarpaşa Kampüsünden İletişim Meydanı doğrultusundadır. Meydanın kıyıya uzanan bölümünde Kadıköy Kültür Merkezi yer almaktadır. Bu merkez prova odaları, ofis birimleri, servis mekânları, küçük ve büyük salonların yanında Ana Salondan oluşan müzik ve toplu gösterimler için tasarlanmıştır. Botanik Bahçesi ve +6.00 kotunda yer alan yaya promenyadı İletişim Meydanını Su Parkına ve Deniz Canlıları Müzesine bağlanmaktadır. Bu müze, çağdaş kıyı kentinde bulunması gereken denizle ilgili eğitici ve görsel alt yapıları

barındırmaktadır. Söz konusu aks Yat Klübüne uzanan yaya aksı ile kesiştiği noktada bir seyir terasıyla karşılaşır ve yönünü Üsküdar girişini karşılayan parka çevirir. Bu kısıma noktasma, deneysel bir oyun alanı olarak nitelenebilecek Çocuk Parkı yerleştirilmiştir. Çocuk Parkını izleyen spor alanlarının kıyı kenarında Yolcu Vapurı İskelesi ile Kabataş Hattını kullanan bir Feribot İskelesi bulunmaktadır. Feribot İskelesi girişi ile spor alanları arasındaki alan otopark olarak değerlendirilmiştir. Kültürparkın Üsküdar girişi yolları üzerinden gelen yeşil örtülü karşılayan bir parkın içinden alınmıştır. Bu yönden gelen yaya akışı rampa üzerinden +6.00 kotuna ulaştığında tüm alana bir ilk bakış atma fırsatı bulur.



DÖRDÜNCÜLÜK ÖDÜLÜ**PROJE EKİBİ**

Semra TEDER YENER
Sevcan TEBER

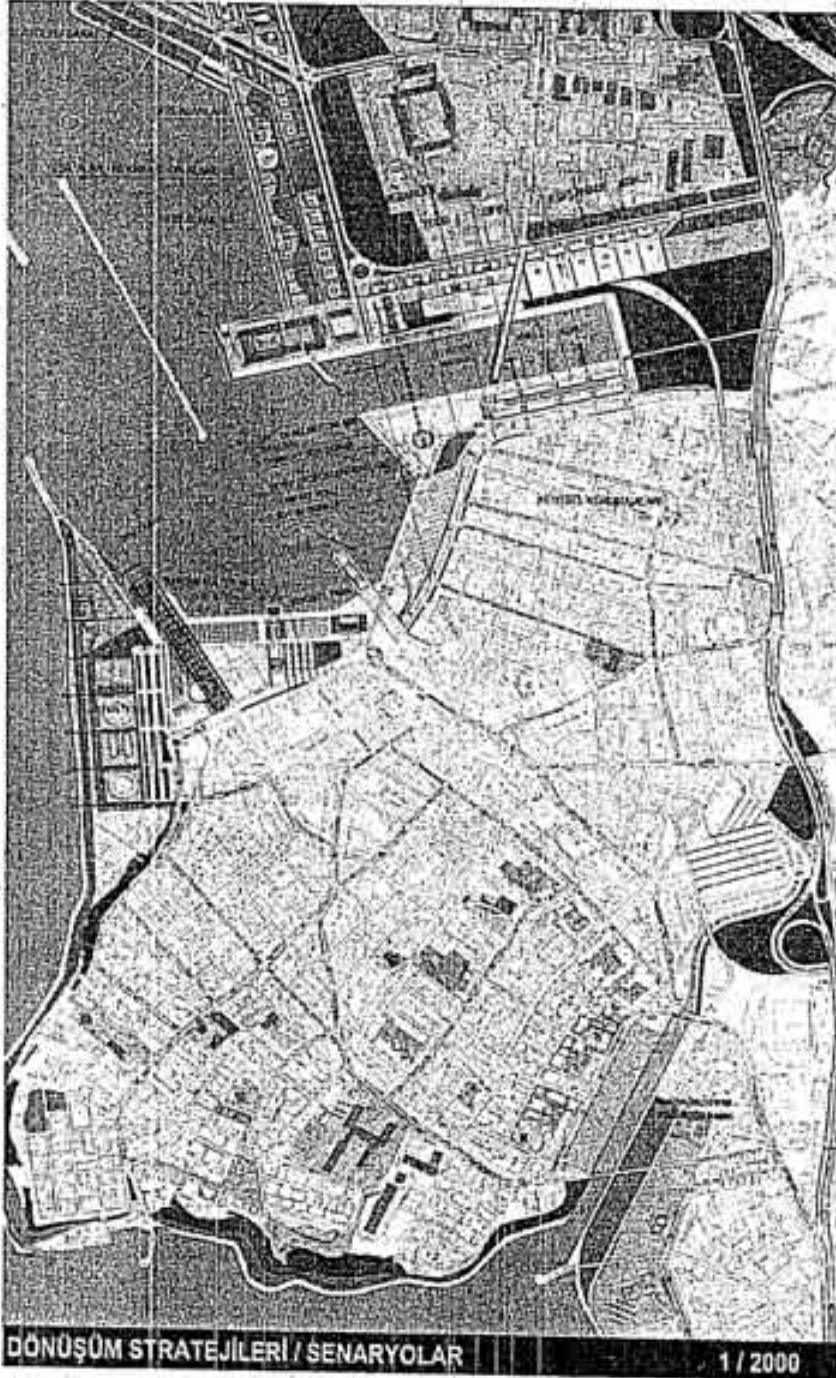
YARDIMCILAR: Kerim YEŞİLKAYA**EMEĞİ GEÇENLER: Figen YÜCEL, Cinar Batrı ÇUMURLU**

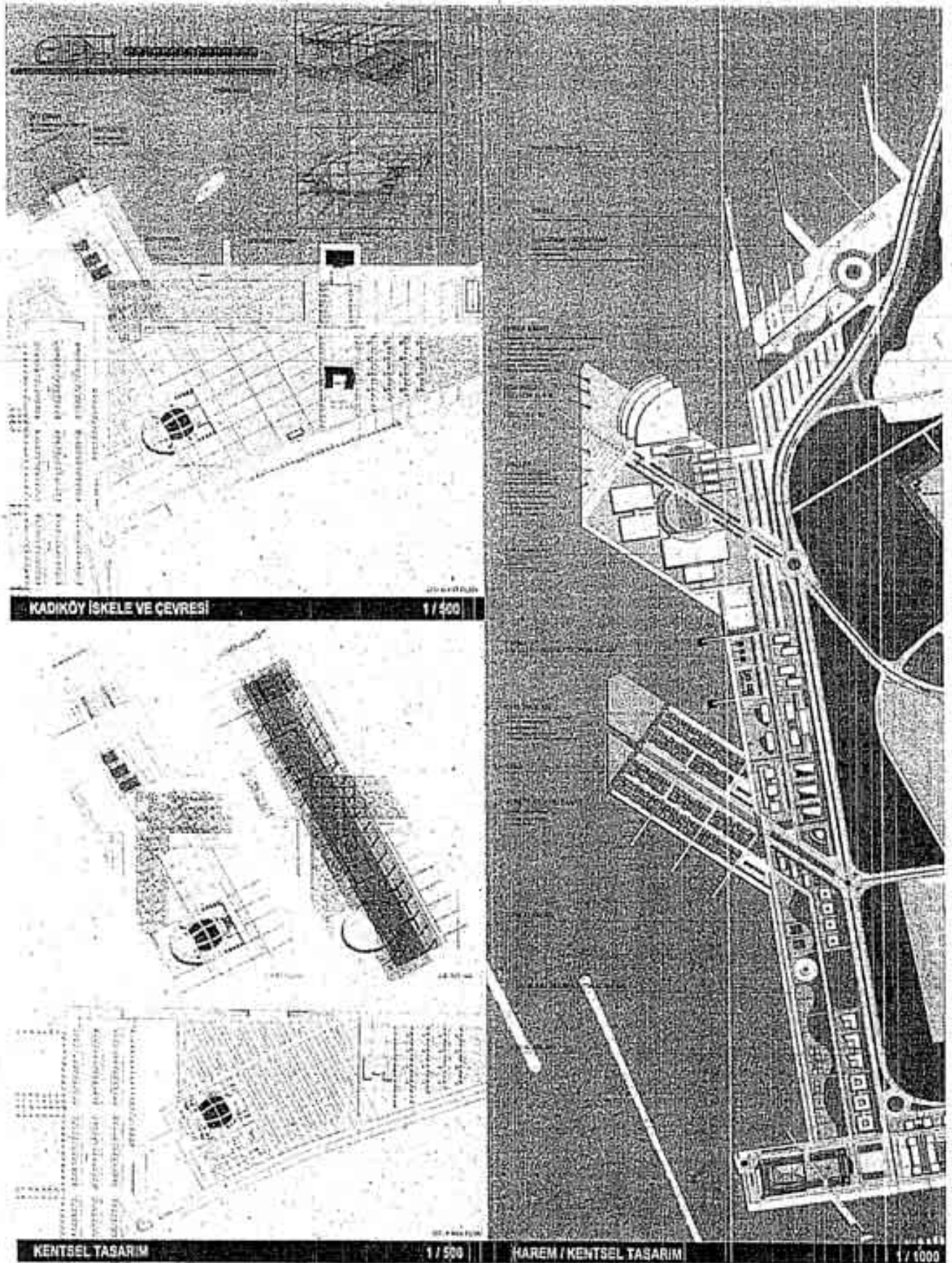
Alan ile ilgili bölümlü yaklaşım gar yapmanın yer seçimi, garın güzeyne gelişini olduğu yeni iş için önemli olarak bulmuşlar.

Ancak B zonu için gereğinden fazla katlıkların alınmasına azlık verilmiş olması, A zonu için ise uygulanması beklenen alacakları ölçekte işin sistemin öne çıkarılması, bu arada farklı

Caddesi üzerinde büyük ölçekte binaların çıkarılması, Ulaşım Ana Planında yer alan Hamam-Kada' hafif raylı hatlarının dikile alınması, tüm garın başlangıcının doğru yapılması, yeni gar yapmanın yer seçiminin sunduğu her iki zonu yapı ve yapı etrafı bütünlüğüne uygun olarak değerlendirilmesi, özellikle B zonu için yapılaşmanın önlenmesi, yapı ve yapı etrafı bütünlüğü sağlanacak bir sistem alınması, B zonu için önerilen işlerin yerine gelebilmesi için yapılan çalışmaların değerlendirilmesi.

Ali İzzet





BEŞİNCİLİK ÖDÜLÜ

PROJE EKİBİ

Müseyin L. KAHVECİOĞLU
Nurlan PAKER KAHVECİOĞLU
Ayşe Sevil YETKİN

YARDIMCILAR; Serhan SARIPINAR, Hakan ALDOĞAN, Emre ÖZDİLER

A-B zonları bölünüşmesi açısından İnan bölgesinin transfer merkezi olarak seçilmiş olması, Haremli yolcu alanı olarak kabul edilmesi, yer seçimi ve alan tahsisinde İnan için kayıtlı uzatılabilir bir inventar ile alınması, Kadıköy merkezî st alanıyla yeni yapılaşmalarla bölünüşme kararına çabın olması değerlendirilmiştir.

Ancak A zonunda yoğun ölçek ve dışık alanların kullanılması, Yıldırganlı kentsel st alanının baharında yoğun yapılaşmaya dönüştürülmesi, bozulan İnan makroformundan birinin tamamını boşaltması başlıca olumsuzluklar olarak değerlendirilmiştir.

Jüri Raporundan

GENEL TESPİT VE KARARLAR

Alanın metropolitan ölçekteki konumu dikkate alınarak, semt ve yakın çevre ölçeği üstündeki yaklaşımların gerekliliği göz ardı edilemez. Bu çerçevedeki yaklaşım ise metropolitenin bölgesel, hatta küresel ölçekteki yeri ile ilişkilendirmeyi kaçınılmaz kılmaktadır. Bir tarafta, "yerel" anlamdaki sınırsız tarih ve kültür hazinesini yaşatmak veya yeniden kazanmak gereği; diğer tarafta ise atılacak alanların gerçekçi ve yaşayabilir olması adına bu "global" düşünümü göz ardı etmeme gereği, ortaya konacak yaklaşım için belirleyici özellik taşımaktadır. Alan içinde yer alan yoğun ve gelişmiş yeşil doku içindeki prestij ağırlıklı ve yüksek mimari nitelikli büyük ölçekli yapıların yer aldığı alanın bir "Uluslararası Kongre Merkezi ve Kültür Parkı" alanına dönüştürülmesi önerisi bu yaklaşımın tasarımı yansıyan önemli bir kararı olarak kabul edilebilir.

Bu kapsamda ifade edilebilecek bir başka karar ise metropoliten alan içinde, Nazım Plan çerçevesinde de öngörüldüğü gibi bir alt merkez konumunda olan Kadıköy'de, merkez fonksiyonlarının konut alanlarına yayılarak bu alanları yok etmesini önlemek olmuştur.

Yarışma alanı içinde yer alan mevcut fonksiyonlar ve önerilen yeni fonksiyonların ilgili somut kararların en önemlileri olduğu düşünülenleri şu şekilde sıralamak mümkündür:

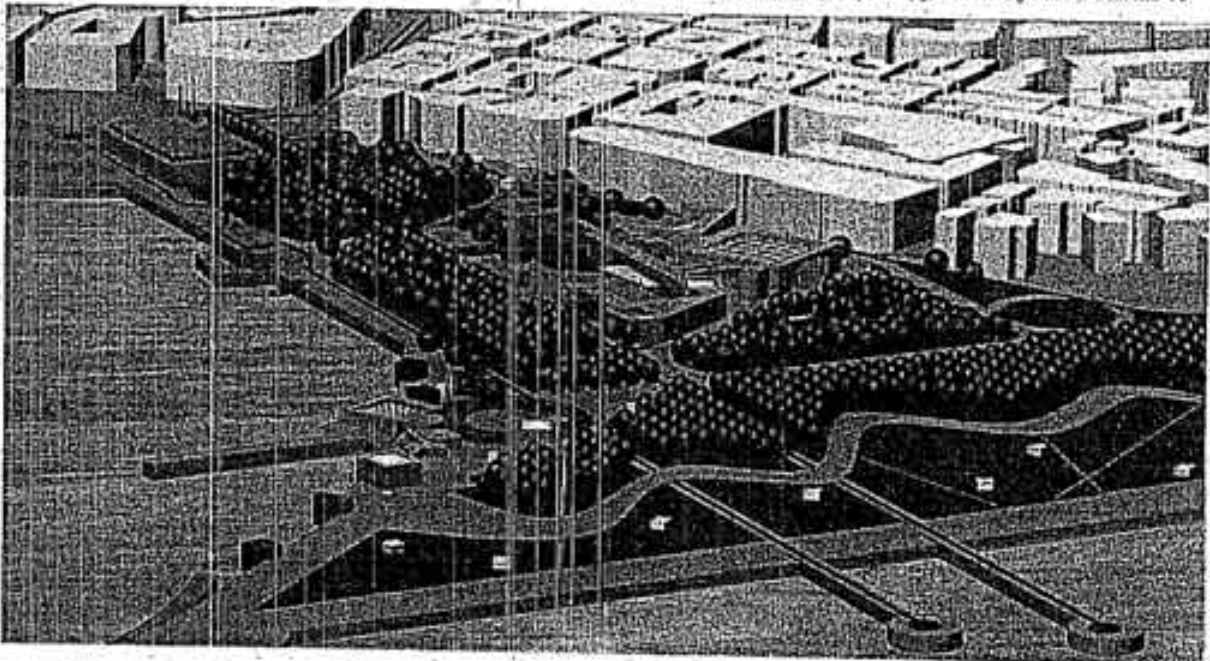
- Haydarpaşa Limanının bu alandan kaldırılarak kentin makroformu içinde uygun bir yere taşınması.
- Önemli bir alana yayılan ve fiziksel nitelik ile kullanım değeri açısından düşük standartlarda görülen Haydarpaşa Demiryolu Terminali alanının yeniden değerlendirilmesi.

- Harem Otobüs Terminalinin Nazım Planda da öngörüldüğü gibi bu alandan kaldırılması.
- Bazı planlama çalışmalarında öneri niteliğinde yer alan "Marmara Sahil Yolu"nun Moda Burnunu dolayarak Kadıköy'e bağlanması kararının uygun olmadığı görüşü ile bu kararıolu bağlantısının yapılmaması.
- Kentin Anadolu yakasının Avrupa yakasına bağlandığı en önemli nokta konumundaki Kadıköy'ün bir ulaşım aktarma alanı olmaktan çıkılarak gelişmiş bir kamusal dış mekan dizimi ile "Kent Meydanı"na dönüştürülmesi.

KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİ

Yukarıda belirtilen ana kararlar çerçevesinde oluşan yeni durumların getireceği potansiyellerin kullanımının bir dizi kentsel dönüşüm projesi ile gerçekleştirilebileceği düşünülmektedir, somut bazda öneri projeler geliştirilmiştir.

- Moda Mühürdar Şehir Parkı Projesi: Mühürdar dolgu alanının üst yapıdan arındırılarak bir şehir parkına dönüştürülmesi.
- Kadıköy Yapısal Gelişim Alanı: Eski Kaymakamlık yapısı günün içinde yer alan ve bugün otobüs bekleme alanı olan alanın hafif yoğunluklu bir yapılaşma ile sosyal ve kültürel altyapıya destek sağlayacak fonksiyonlarla donatılması.
- Kadıköy Yerli Geçişi Projesi: Kadıköy merkezî iş alanı ile birlikte çevresindeki yoğun konut ve yaya alanlarının getirdiği trafik problemlerinin köktenci bir yaklaşımla çözümlü ve dış mekan hareket ve yaşantısının konforunu yükseltmek amacı ile yapılan yeraltı geçişi projesi.
- Kadıköy "Kent Meydanı" düzenlemesi: Bu gün bir trafik kavşağı ve aktarma noktası konumundaki Kadıköy Meydanı ve Rıhtım Alanının çağdaş bir kent meydanı olarak düzenlenmesi.
- Kadıköy Operası: Alana kazandırılmak istenen yeni kimlik çerçevesinde önerilen kültür yapılarından önemli biri olarak "Opera Binası".
- Rıhtım Caddesi Cephe Yenileme Projesi: Yeni senaryolar çerçevesinde alanın gelişimine bağlı olarak niteliksiz dış mekan çeperlerinin iyileştirilmesi, görsel niteliğinin yükseltilmesi.
- Moda ve Kadıköy Çarşısı ve yakın çevresi geliştirme projesi: Tarihi bir nitelik kazanan "çarşı" ile aynı anlamdaki "ikamet" alanlarının korunması amaçlı; kısmi yaya alanları oluşturma, araç trafiğinin yeniden düzenlenmesi ve sibiliteleştirme çalışmaları.
- Rasim Paşa Yaya Bölgesi: Yıldırganlı ve çevresinde yürünüm sahip olduğu değerlerin korunması, geliştirilmesi ve yeniden kazanılması amaçlı yayulaştırma, yeni fonksiyonlarla bezeme ve



sıhhileştirme çalışmaları.

• Haydarpaşa Semt Parkı Projesi: Kent hafızasında yeşil alan olarak yer alan bu kısmın, semt ölçeğinde bir park olarak yeniden yeşil alan olarak kazanılması.

• Yeni Haydarpaşa Demiryolu Terminali: Yeni trafik düzeni çerçevesinde demiryolu terminalinin çağdaş bir yaklaşımla yeniden yapılması; Şehirlerarası Hatlar ve Ankara-Istanbul hızlı tren terminali.

• Haydarpaşa Modern Sanatlar Müzesi: Yüksek mimari niteliği ile özel bir değer taşıyan ve orjinal fonksiyonunu karşılayamaz durumda olan yapının değerlendirilerek korunması. Aynı zamanda çağdaş dünya metropollerini açışından vazgeçilmez olan Modern Sanat Müzesinin yarışma alanına kazandırılmak istenen yeni kimlik çerçevesinde konumlanması.

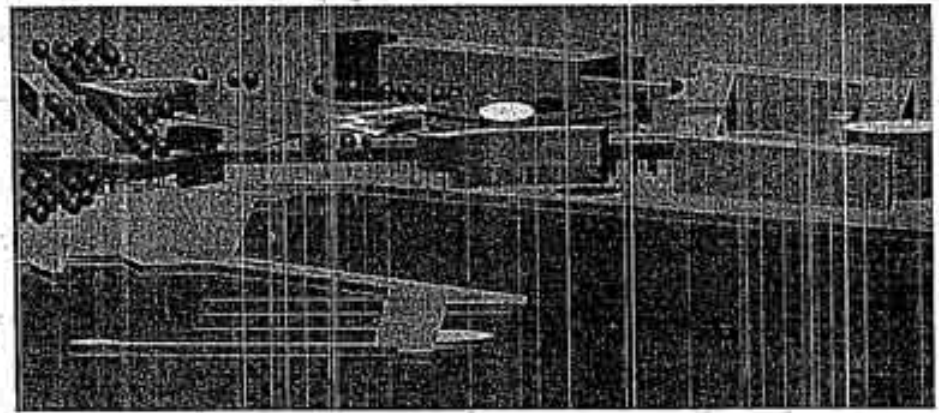
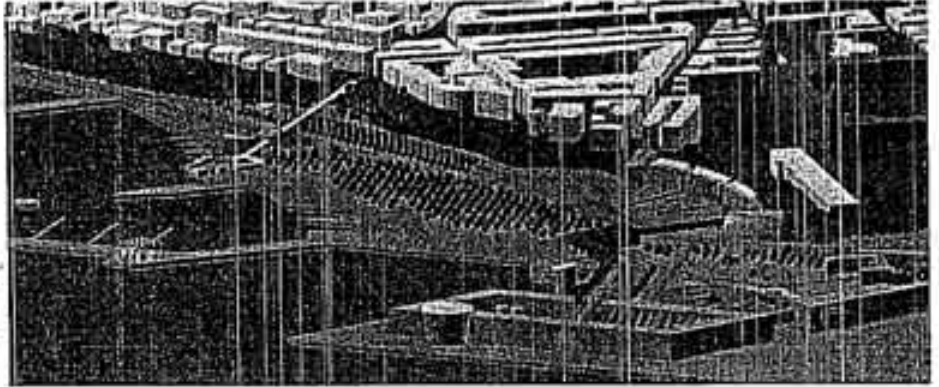
• Haydarpaşa Kentsel Gelişim Alanı: Bugünkü kullanım niteliği son derece düşük olan demiryolu manevra alanlarının, kent adına kazanılmasına yönelik yapılaşma projesi.

• Sanat ve Kültür Yapıları Grubu: Liman alanında yer alan ve tarihi nitelikler taşıyan bazı yapıların yenilenmesi, restore edilmesi ve kültürel amaçlı kullanımı.

• Anadolu Yakası Ulaşım Aktarma Terminali: Kadıköy'den kaldırılan ulaşım transfer alanlarının çağdaş bir yapılaşma ile ele alınarak bugünkü Liman bölgesinde konumlanması. Aynı zamanda farklı ulaşım sistemlerinin en uygun biçimde entegre edilmesi.

• Haydarpaşa - Harem Kısı Parkı Projesi: Limanın kaldırılması ile kazanılacak alanın metropol ölçeğine hizmet edecek çağdaş bir kısı parkı olarak düzenlenmesi, kentsel kullanıma açılması.

• Haydarpaşa Yolcu Limanı: Yük limanının kaldırılması ile kazanılan alan içinde, kentin Anadolu yakasının sahip olduğu ancak metropol ölçeğinde dengeli bir şekilde değerlendirilemeyen tarihi ve kültürel değerlerin küresel ölçekte



buluşturulmasına yönelik yolcu limanı önerisi: "Cruise Turizmi".

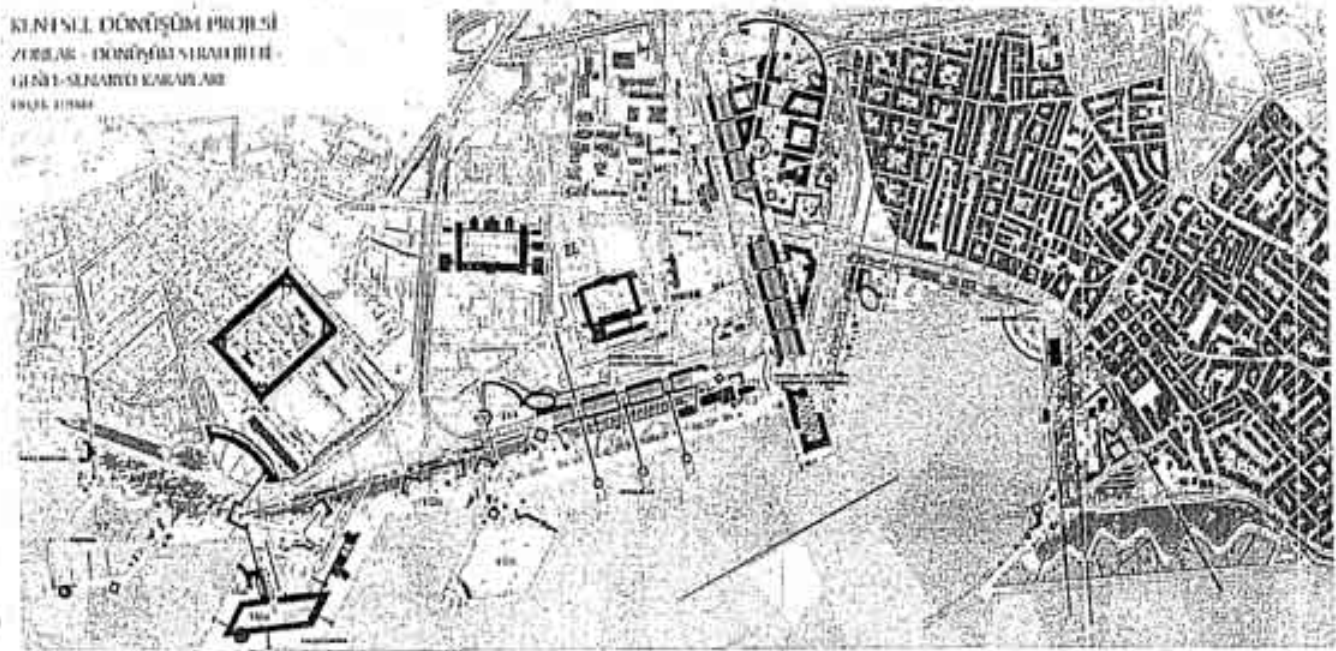
• Marina Düzenlemesi: Mevcut Ro-Ro ve yük iskelelerinin kaldırılması ile boşalacak alanın bir marina olarak semt ve kent sakinlerine kazandırılması.

• Harem Semt /Şehir Parkı Projesi: Harem otobüs terminalinin kaldırılması ile kazanılan alanın, kıyıdaki mevcut yeşil doku ile bütünleştirilmesi ile elde edilecek semt parkı.

• Prestij Ağırıklı Uluslararası Kongre Merkezi ve Kültür Parkı Projesi: Selimiye Kışlası, Haydarpaşa Lisesi gibi büyük ölçekli, nitelikli mimarisi olan ve tarihi özellik taşıyan yapılarla, çevrelerindeki gelişmiş yeşil alanın prestij ağırlıklı bir kültür parkı olarak düzenlenmesi.

KENTSEL DÜŞÜNÜM PROJESİ

ZİRİKLİK - İZMİR'DE ŞEHİR İÇİ
GENİŞ-SUNARLI KENTİNİN
KENTSEL DÜŞÜNÜM PROJESİ



BİRİNCİ MANSİYON

PROJE EKİBİ
Necati İNCEOĞLU
Mine İNCEOĞLU
Hasan ŞENER
A. Cengiz YILDIZCI
Bülent ÇETİN
Fulya ÖZSEL
Aslıhan ŞENEL

DANISMAN: İsmail ACAFI

YARDIMCILAR: Fuat TAŞKIRANÖĞLU, Alpuy ADALI, Hakan BAĞCI, Duygu GÜLAYDIN

Raylı sistem önemi ve seçilen transfer merkezlerinin yeni, Mithatlar dolgu alanından Harem'e kadar sürekli bir yapı alan yaratması, A ve B zonlarının bölünmemesi, Bu ölçek kararları, otokavimler, Haydarpaşa çayırında düzenlenmiş rekonsantrasyon alanı' içerisindeki büyük ölçekli az alanlara ilişkin (sistem) önemli bulguların, Kadıköy meydanı açık alan yenilerini belirlemesi, otokavim ve boşluk oranlarının dengeli alınmasıyla ilgili olumsuzlukların olarak değerlendirilmiştir.
Jüri Raporundan

KAVRAMSAL YAPI

Kentsel bellekten kopuk bir imaj, kent için çoğu zaman lanımsızlık ve kimliksizlik demektir. Bu projedeki temel hedefler;

1. Harem-Kadıköy aksının özgün kimliğini yeni ihtiyaçları ve imkanları gözeten yeni bir programla, yeniden kurmak, açığı çıkarmaktır. Bunu sağlarken uygulanacak yöntemse, özgün kimliğe ait izleri yakalamak, bu izlerin üstünü örten her türlü fiziksel, organizasyonel, psikolojik karmaşayı temizlemek ve izleri minimum müdahaleler ve eklemlerle sürdürerek kimliği okunur hale getirmektir.
2. Bu kentsel alandaki temel sorun; farklı ölçekte kullanımların iç içe geçişinin yarattığı karmaşadır. Bu iç içelik yaya sirkülasyonunu, ulaşımı, zaman içinde bir problemin ağına

çevirmiş ve büyük mekansal kopukluklar yaratmıştır. Öneride farklı ölçekteki kullanımlar net bir şekilde organize edilmektedir; meydanları geçiş alanı haline getiren mevcut düzenlemeler yerine farklı ulaşım araçları arasında kesintisiz geçişi mekansal olarak kurun transfer merkezleri önerilmektedir. Bu transfer merkezleri külesel hareket odakları olarak tasarım alanı' içinde uygun alanlara konumlandırılmışlardır. Harem-Kadıköy aksında mekansal kopukluğa neden olan otogar ve ticaret limanının yeni planlama kararlarına göre başka alanlara taşınması bu aksın artık bütüncül ele alınacak ve düzenlenecek bir aksa olduğunu işaretlerdir. Bu aksı fiziksel ve algusal olarak kesen demiryolu hattı aşağı kota alınmıştır, böylece kent belleğinde ve kent imajında önemli bir yere sahip olan Haydarpaşa Garı bir yandan işlevini ve önemini sürdürürken bir yandan da mevcut mekansal kopukluk giderilmektedir. Bu aksın bütüncül, çağdaş kentlerde yaygın kullanımı olan raylı sistem-tramvay hattı ile de desteklenmektedir.

3. Kent belleğinde ve kentsel imgelede yerini almış bir diğer önemli eleman da ticaret limanlarındaki vinçler ve buğday silolarıdır. İşlevi taşınmış da kültürel süreklilikte dönemini temsil etmek için önemli referanslar olarak korunmaları önerilmektedir. Bu alanda kent için büyük eksiklik olan kentsel ölçekte kültür ve rekreasyon alanı yeni program olarak önerilmektedir. Buğday siloları da bu programda uygun mekansal eklemler ve düzenlemelerle Kültür ve Kongre Merkezi olarak yerini alacaktır.

4. Tüm bu yeni düzenlemelerle karmaşadan arınacak olan Kadıköy meydanı, reklam panolarından, afişlerden arınmış cepheleleri ve minimum müdahaleler ile özgün kimliğine kavuşabilecektir.

Doğal çevre, kavranabilir, algılanabilir kentsel imaj, okunabilir kentsel dokü, kentsel akslar, ölçekler, sınırlar, semboller, kent kimliği, kültürel süreklilik gibi kentsel tasarım öğeleri zaman içinde yıpranmış veya yok olmuştur.

KADIKÖY-HAYDARPAŞA-HAREM YAKIN ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJESİ



ÖLÇEK



ÖLÇEK
KADIKÖY-HAYDARPAŞA-HAREM YAKIN ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJESİ
Bu ölçek, kentsel tasarım alanının genel karakterini ve yapısal düzenini göstermektedir. Alan, Harem-Kadıköy aksının önemli noktalarını kapsar ve bu noktaların bir arada çalışmasını sağlar. Alanın kentsel yapısını ve ulaşım ağlarını gösteren bir harita olarak düşünülmüştür. Alanın kentsel yapısını ve ulaşım ağlarını gösteren bir harita olarak düşünülmüştür.

AKSLAR



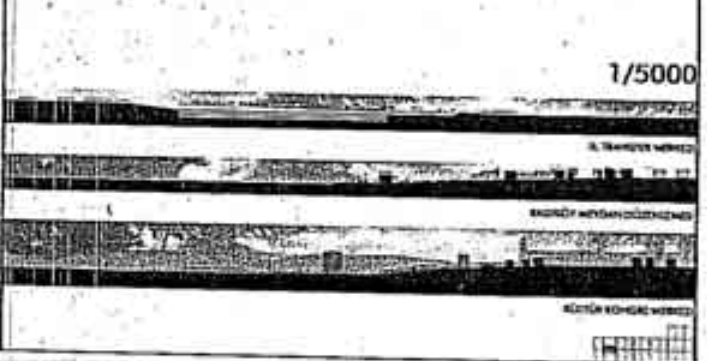
AKSLAR
Bu akslar, kentsel tasarım alanının önemli noktalarını kapsar ve bu noktaların bir arada çalışmasını sağlar. Alanın kentsel yapısını ve ulaşım ağlarını gösteren bir harita olarak düşünülmüştür. Alanın kentsel yapısını ve ulaşım ağlarını gösteren bir harita olarak düşünülmüştür.

DÜĞÜM NOKTALARI

DÜĞÜM NOKTALARI
Bu düğüm noktaları, kentsel tasarım alanının önemli noktalarını kapsar ve bu noktaların bir arada çalışmasını sağlar. Alanın kentsel yapısını ve ulaşım ağlarını gösteren bir harita olarak düşünülmüştür. Alanın kentsel yapısını ve ulaşım ağlarını gösteren bir harita olarak düşünülmüştür.



1/5000



İKİNCİ MANSİYON

PROJE EKİBİ

Mehmet ÖCAKÇI
Sinan M. ŞENER
Engin E. EYÜPOĞLU
M. Ali YÜZER
Özhan ERTEKİN
Emir ALKAY
Mürsel SELÇUK
Özhan DEMİR

YARDIMCILAR: Neslihan PALAÇOĞLU, Cüneyt SEZER, Umut YÜZER,
Mehmet AYANOĞLU, İsmail ŞANVER

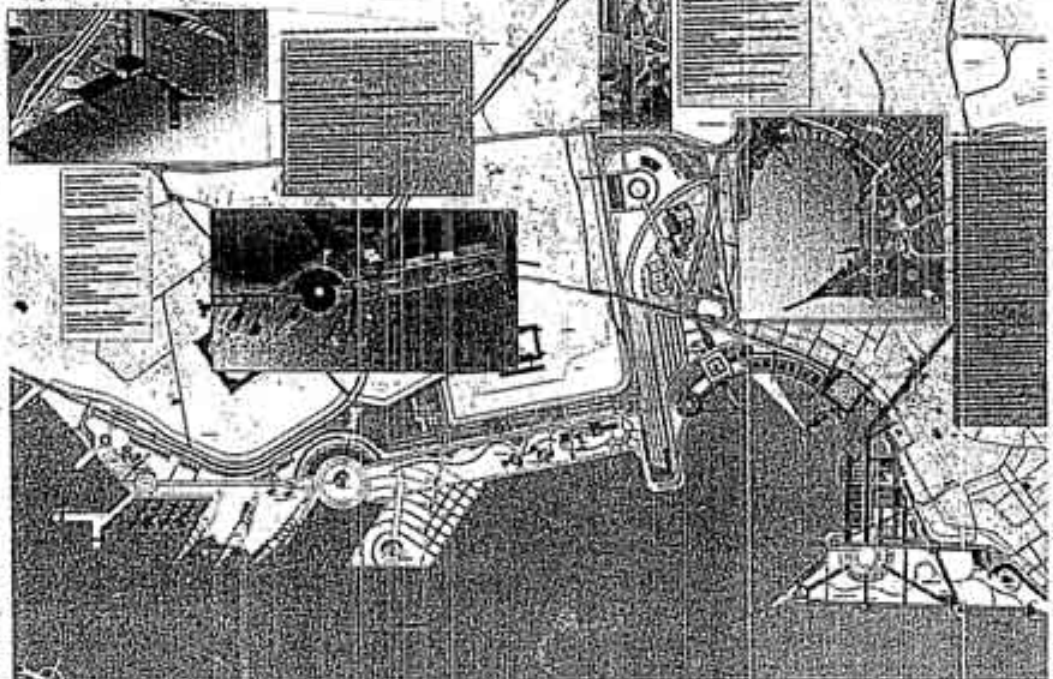
Büyük ölçekli yapıya, arazi kullanımıyla ilgili kararlar, Kadıköy Meydanı ile olan ulaşım ve hareketlilik organizasyonu, benzer noktalar, Harem iskelelerinde önerilen fonksiyonların değerlendirilmesi ve geliştirilmesi ile ilgili çalışmalar, A ve B zonlar arasındaki Eylem Programı ile ilgili büyük ölçekli deprem, insan ve hayvan hayatını koruyan yapılar, Haydarpaşa çayırında alçak katlı katı yapılar önerilmesi, iskele ile bağlantının kesilmesi, çok sayıda parçayı oluşturan yapıların bir arada değerlendirilmesi için çalışmalar yapılmıştır.

PLANLAMA KARARLARI

Önerilen projede bugün bir ulaşım meydanı olan bu alan büyük ölçüde bir yaya mekanı haline getirilmiştir. Projede Altyoludan itibaren yayalaştırılmış olan Söğütöççe mevkisinde Kadıköy Meydanına açıldığı noktada oluşturulan meydan tarihi eser olan konservatuar binasının doğu ve batı taraflarına açılım sağlamaktadır. Konservatuar binasının batı komşuluğunda yer alan meydan bir taraftan yoğun yaya hareketlerini Haydarpaşa yönüne çekilmiş olan Karaköy-Beşiktaş İskelesine ve onun kuzey yönündeki belediye otobüsleri alanına doğru yönlendirirken; diğer taraftan, önerilmiş olan tiyatro, sergi, sanat merkezi ön meydanını oluşturmaktadır. Bu meydan ile iskele meydanı arasındaki alanın yoğun yaya akışına mekan oluşturacak olması, nedeniyle, yaya hareketlerini kolaylaştırıcı öneriler geliştirilmiştir. Doğrusal ve arkalı olarak oluşturulan yol yayalara olumsuz iklim koşullarında konforlu geçiş olanağı sağlarken, aynı zamanda, kuzey yönündeki tarihi Yeldeğirmeni giriş dokusunu, sert zemin düzenlemesi ile bu dokuya referans veren deniz tarafındaki kesime, güçlü biçimde aktarmaktadır. Meydanda bulunan tarihi yapılar etrafları açılarak çevreleri içinde daha iyi vurgulanmışlardır. Adalar ve deniz otobüs iskeleleri, müzik okulu (eski hal binası), kaymakamlık, mülkiye, w.c. yerlerinde ve aynı fonksiyonları ile korunmuşlardır. Bütün bu yapıların ve konuların mevcut ağaçların arasından geçen yaya ve tramvay aksı, Mühürdar Parkı yönünde oluşturulan Kadıköy modern sanat merkezi öneri yapıtı ile sınırlanan güçlü bir odak ile tamamlanmaktadır. Mühürdar Parkı bir kıyı rekreasyon alanı olarak sanat merkezi ve meydanı arasında ancak onlarla aynı ilişkili dingin bir alan olarak önerilmiştir. Mühürdar Parkı ve

Mühürdar Caddesi, oluşturulan teraslar ve oturma basamakları ile ilişkilendirilmiş, böylece aradaki yükseklik farkı yoğun kullanılabilecek manzara alanları ile bütünleşmiştir. Haydarpaşa Garı zemin katının kentler arası demiryolu bağlantısı fonksiyonunun gerektirdiği kullanımları devam etmesi proje de önerilirken; üst katlarının konaklama turizm merkezi olarak düşünülmüştür. Kuzey yönünde İbrahim Ağa Caddesi komşuluğunda tarihsel sürekliliğe referans vermek üzere, mevcut yapıların ve bir kısmı demiryolu hatlarının ve vagonlarının da kullanıldığı bir demiryolu müzesi öngörülmüştür. Açık-kapalı müze ve sergilerin yapılacağı, kafeterya ve alışveriş fonksiyonunun da yer alacağı bu alanı mevcut İstanbul-Ankara demiryolu hattı anlamı katılarak sınırlanmaktadır. Bu hatın doğusu, Tarihi Haydarpaşa Çayırını simgeleyen ve Kadıköy iskele meydanına doğru inen yeşil alan kullanımını ayrılmıştır. Haydarpaşa-Harem arasında, Haydarpaşa gar binası ile birlikte yapılan depolar dışındaki tüm depo ve diğer liman tesislerinin kaldırılması önerilmiştir. Korunması önerilen tarihi depo yapılarının opera, bale, tiyatro kullanımlarına uygun hale dönüştürülmesi öngörülmektedir. Bu alanın odak noktası Selimiye ve D-100 otayolu akslarının kesiştiği noktada düzenlenmiştir. Üçüncü boyutta etkili bir işaret noktası bu merkezde yer alacaktır. Burası aynı zamanda gözlem-manzara kulesidir. Meydanın kuzeyi amfi-tiyatro olarak düşünülmüştür. Meydan ile Haydarpaşa Garı arası tematik bahçeler halinde projelendirilmiştir. Kültür-sanat bahçeleri, çeşitli bahçe düzenleme örnekleri, liman vinçlerine atılı örtüler altında oturma, yeme-içme yerleri ile aktif kullanılan bir rekreasyon alanı olarak bu kesim birinci liman platformu üzerinde de devam edecek şekilde tasarlanmıştır. Tematik bahçeler Planeteryum ile son bulmaktadır. İkinci liman platformu üzeri, alanın geçmiş kullanımına referans vermek ve anlamsal süreklilik sağlamak üzere Deniz-liman müzesi olarak projelendirilmiştir. Ağırlıklı olarak açık ve yarı açık, kısmen kapalı alanlar içeren bu müzede su teması bütün boyutları ile kurgulanacaktır. İkinci platformun batı kıyısı mevcut kıyı çizgileri de dikkate alınarak marina olarak önerilmiştir. Harem de kültür-sanat sanatı, sinemalar, sergi alanları planlanmıştır. Proje alanının batı yönündeki ucu ulaşım odak noktası ile sonlanmaktadır. Kartal-Harem, Söğütöççe-Harem tramvayları ile arabalı vapur iskelesi ve ilgili taşıt alanlarının bu kesimde düzenlenmesi planlanmıştır.

DÖNÜŞÜM STRATEJİLERİ VE TEMEL SENARYOLAR
OĞAÇ 1.2000



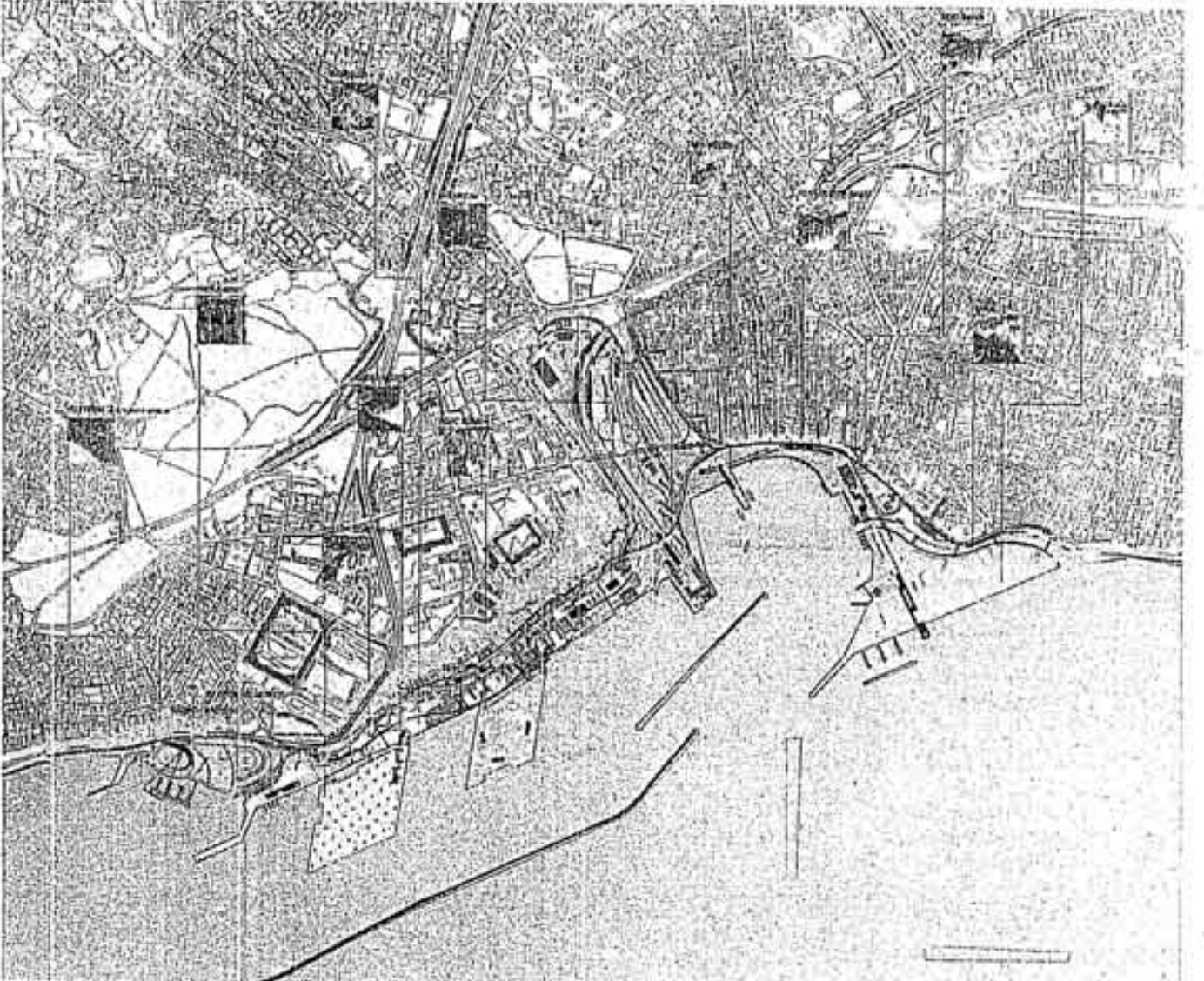
ÜÇÜNCÜ MANSİYON

PROJE EKİMİ
İpek YUREKLI
Arda İNCEOĞLU
Deniz ASLAN
Funda GÜLEÇ YIRMIŞBEŞOĞLU

YARDIMCILAR: Meriç ÖNER, Kerem PİRER, Erhan İNANÇ,
Necia ULUGTEKİN, Hatice KALAYCI, Nilayın Y. ERBAĞCAN,
Bera Yaşın ÖZHUŞ

Fikir ve estetik düzeyinde belirli bir düzeylik taşımaya, B zonunda yapı alan ajandâ ve konumsal çözümlerin öne alınması, mevcut alan ilişkilerinin bir bölümünün değiştirilmesidir. Yalı değişimi Kadıköy kıyı alanındaki işlevinin belirli bir senaryo çerçevesinde yenileştirilmesini amaçlanmıştır.

Üst ölçekli yapılaşmalarla ilgili kopuklukları, sahile düzenlenmiş havuzları, çok sayıda kalın kısıpık önemi, Kadıköy Moda sahili yolunun 2x2-otobüs şeridi olarak düzenlenmesi, Kadıköy bölgesinde bodrum açık yıl binası önemi başlıca olumsuzluklar olarak değerlendirilmiştir.
Ahi İspahanistan



DÖRDÜNCÜ MANSİYON

PAZAR Ekişi

Zahra Füsün OTANER

Sami ATA TURAK

YAZIMCILAR: Tuğba ÇAĞLAR

DANIŞMAN: Nebahat KAYA

Üst ve alt ölçekler arasında devamlılık ve kesin ayrımsızlık, her iki ölçek için de ayrı ayrı çizimler yapılmalıdır.

Ayrıca, her iki ölçek arasında devamlılık ve kesin ayrımsızlık, her iki ölçek için de ayrı ayrı çizimler yapılmalıdır. Ayrıca, her iki ölçek arasında devamlılık ve kesin ayrımsızlık, her iki ölçek için de ayrı ayrı çizimler yapılmalıdır.

Her iki ölçek için de ayrı ayrı çizimler yapılmalıdır.

PROJENİN TEMEL UNSURLARI

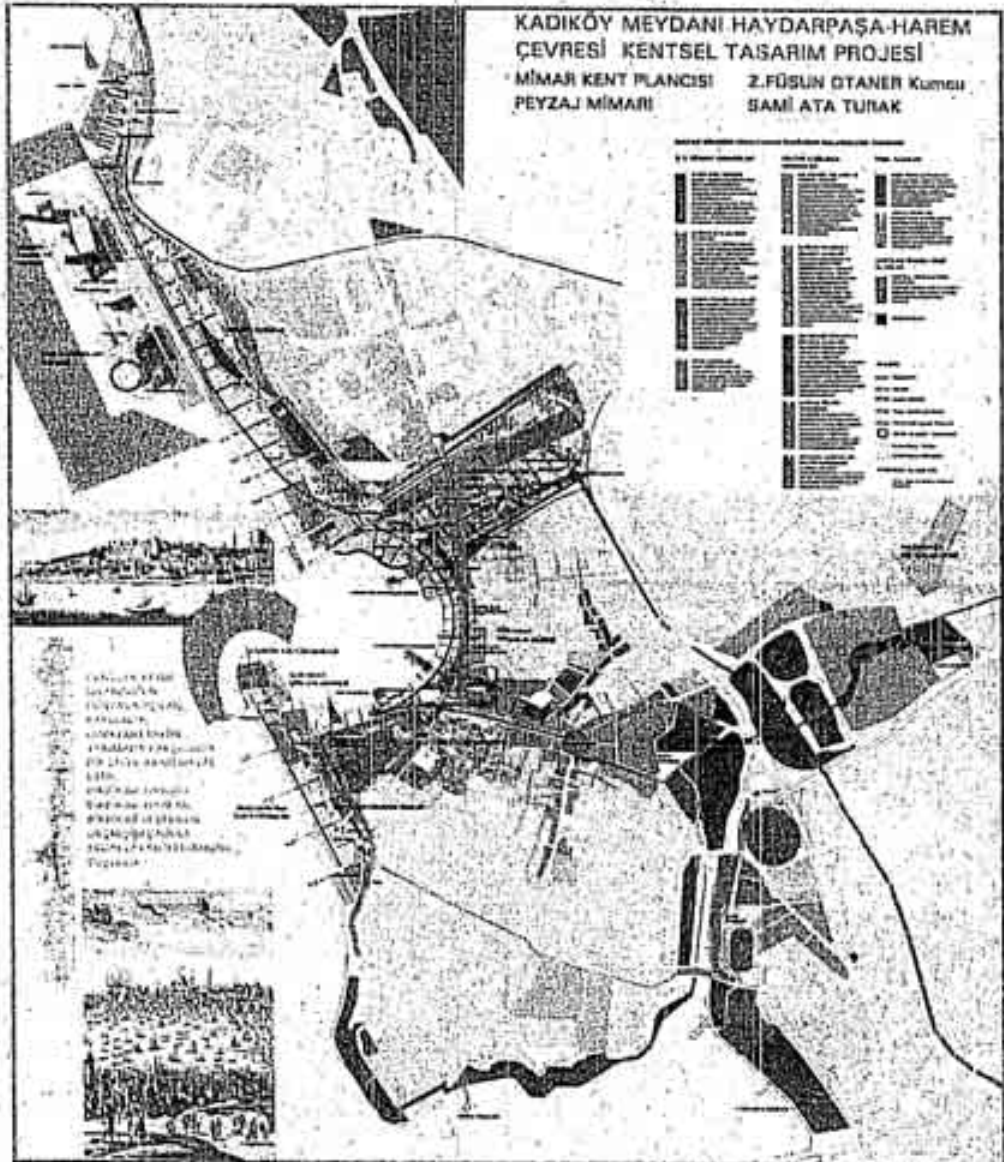
Kadıköy'ü transit trafik aktarma merkezi olmaktan çıkarmak için, transit nüfusu doğrudan UKM karar ve çevresindeki metro, tramvay, hızlı tramvay hatlarına ve bu hatlar üzerinde oluşturulacak minibüs ve otobüs başlangıç noktalarına taşınmıştır. Kadıköy Merkezi İş Alanları ile ilişkisi olmayan ve bu alanlarda alışveriş etmeyen transit nüfusun deniz yolu ile gelecek olanları da Haydarpaşa ve Haremde iskelelere ve iskele çıkışlarında konumlandırılan çağdaş kamu taşıma sistemlerine aktarılmıştır. Böylelikle Kadıköy Meydanında sadece Beşiktaş, Topkapı ve Mecidiyeköy hatlarına servis veren iki üç otobüs ve dolmuş hatlarına servis veren iki üç otobüs ve dolmuş hattı birikmiştir. Kadıköy'ün sahil kesiminde yaşayan nüfusun ise deniz ulaşımından etkin olarak yararlanabilmesi için şehir hatları vapur ve deniz otobüsü iskeleleri ve seferleri tesisi öngörülmüştür. Moda ve Fenerbahçe kesimlerindeki konut alanlarına yönelik olan ve Kadıköy ve çevresindeki yolları anlamsız şekilde yükleyen trafiği temizlemek ve bu alanları doğrudan ulaşımı sağlamak üzere I. köprü çevre yolunun sahil yolu ve Kurbağlı Dere ağzında

oluşturulan köprü ve tünelle doğrudan ulaşımı sağlanmıştır. Bu yeni açılan güzergah aynı zamanda Haydarpaşa-Kurbağlıdere arasında planlanan tünel ile bütünleşerek her türlü transit trafiği Kadıköy Merkez alanlarından uzaklaştırmaktadır.

Haydarpaşa-Kurbağlıdere arasında yer altına alınan yol sistemi üzerinde planlanan otopark alanları ise gerek Merkezi İş Alanlarının, gerekse de sahil kesiminde planlanan kültürel-sosyal ve rekreatif alanlarının gereksinim duyduğu kapasiteyi sağlamaktadır.

Trafik kullanımlarından arındırılan sahil kesiminde, Kadıköy'ün çağdaşlaşma yönünde dönüşümü için öngörülen ama tema olan Kültür ve Sosyal Merkez işlevine uygun kullanımları yer verilmiştir.

TCDDY ve Liman Gümrük İşletmelerinin kullanım alanlarının Metropollün başka kesimlerine taşınması ile kazanılacak olağanüstü değerli konumdaki alanlar üzerinde ise ülke ölçeğinde hizmet verecek bir Üst Kültürel Merkez geliştirilmesi öngörülmüştür.



BEŞİNCİ MANSİYON

PROJE EKİPİ

Ervin GARIP
Banu BAŞEĞKİCİ

YARDIMCILAR: İmge TETİM, Helti COZA

Genel anlamda yeşil sürekliliği sağlanması, yer yer sığsuzluk azaltılması ve kıyının sent zeminin altında bile olsa büyük ölçüde yayaya tahsis olmasını bulamıştır. Ancak, otopark yönünden çözümler gerekli değil bir düzeyde geliştirilmemiştir. Bu anlamda yürüyüş duraklarının yerlerine alınarak enbalaize edilmiş Haydarpaşa çayırındaki kavşağı çözümlenmiş olması ve herman işinde otobüs durağı inşa edilmiş; B zonuca Eğin kenarında önemli okulların bulunması hepçe olumsuzluk olarak değerlendirilmiştir.

Jüri Raporu: 2010

Proje, mevcut durumda ilişkisi kesilmiş olan A ve B zonları arasındaki organik bağlantıyı kurmayı amaçlamaktadır. Bu düşünce, projeye iki önemli katkı sağlamıştır; bunlardan birincisi Kadıköy kıyı mekanının bütünlük kazanması, diğeri ise Boğaz kıyı hattı sürekliliğinin yakalanmasıdır. Dolayısıyla, Üsküdar ve Kartal arasında bir bağlantı (kentsel kıyı sürekliliği) kurulmuştur. Söz konusu organik bağlantı, her iki zonuun kilit noktası niteliğindeki mevcut Haydarpaşa Garı ve demiryolu fonksiyonlarının doğu yönünde 200m. kaydırılmasıyla sağlanmıştır. Mevcut Haydarpaşa Garı, taşıdığı tarihi anlam göz önünde bulundurularak Demiryolları Müzesi olarak işlevlendirilmiştir. Proje alanının A Zonunda iki gruba ayrılmış olan mevcut otobüs baş duraklarından (transfer merkezleri) biri Atık Su Ön Arıtma Tesislerinin kuzey kenarına, diğeri ise yeni garın güney kenarına taşınarak desantralize edilmiştir. Böylelikle, Yeni Haydarpaşa Garı ve Tren Müzesi arasında yer alan Haydarpaşa Meydanı hem bir ulaşım merkezi hem de kıyı sürekliliğinin kilit noktası konumuna getirilmiştir. Kadıköy İskele Meydanı, motorlu taşıt trafiği, deniz ulaşımı ve bunlara yinelenen yaya hareketlerinin oluşturduğu yoğun kullanımlar nedeniyle kimliğinden uzaklaşmış ve tanımlı bir kamusal alan olma özelliğini yitirmiştir. Bunun çözümü için, otobüs baş duraklarının yanı sıra mevcut Karaköy-Eminönü İskelesi kaldırılmış, mevcut Beşiktaş-Adalar İskelesinin kafe olarak kullanılmış ve her ikisinin birlikte çalışacağı yeni bir

iskele önerilmiştir. Bunun yanı sıra, meydandaki taşıt trafiği - 6.00 kotuna indirilerek Kadıköy çarşısı ve kıyı arasındaki yaya hareketlerine daha fazla olanak sağlanmıştır. Böylece, sokak ve çarşı aksları yaya hareketleri ile bütünlüğü ve meydan, sınırları ile yeniden tariflenerek Kadıköy Kent Meydanı oluşturulmuştur.

Proje alanında B Zonu olarak tanımlanmış olan bölge, projenin bütünü içinde kamusal kullanımın dönük bir kıyı düzenlenmesi olarak değerlendirilmiş olup kültürel, sosyal ve sportif donatılar içinde barındıran KADIKÖY KÜLTÜR PARK'ı olarak önerilmiştir. Kültürpark, Haydarpaşa girişi ile başlayan, Yat Limanı ve sonrasında Harem girişini yakulayan bir yaya aksı çerçevesinde kurgulanmıştır. Bu aks aynı zamanda A Zonundaki Kadıköy-seyir terasına ulaşılarak görsel bir bağ kurar. Aks üzerinde öncelikle içinde sinemalar, alışveriş birimleri, bowling salonları, kafeler ve bu birimlere hizmet eden servis mekanlarından oluşan Alışveriş ve Eğlence Merkezi yer almaktadır. Bu yapı önündeki yeşil doku ve kıyı yapıları (restoranlar) ile de ilişkilendirilmiştir. Bu aks devamında yer alan İletişim Meydanı, onu tarifleyen çeşitli sergi, tanıtım ve seminer fonksiyonlarına hizmet edecek olan İletişim Pavilyonu ile birlikte düşünülmüştür. Kültürpark girişlerinden biri de Marmara Üniversitesi Haydarpaşa Kampüsünden İletişim Meydanı doğrudur. Meydanın kıyıya uzanan bölümünde Kadıköy Kültür Merkezi yer almaktadır. Botanik Bahçesi ve +6.00 kotunda yer alan yaya promenade İletişim Meydanını Su Parkına ve Deniz Canlıları Müzesine bağlanmaktadır. Söz konusu aks Yat Klübüne uzanan yaya aksı ile kesiştiği noktada bir seyir terasıyla karşılaşıyor ve yönünü Üsküdar girişini karşılayan parka çevirir. Bu kırılma noktasına, deneysel bir oyun alanı olarak nitelenebilecek Çocuk Parkı yerleştirilmiştir. Çocuk Parkını izleyen spor alanlarının kıyı kenarında Yolcu Vapurı İskelesi ile Kabataş Hattını kullanan bir Feribot İskelesi bulunmaktadır. Feribot İskelesi girişi ile spor alanları arasındaki alan otopark olarak değerlendirilmiştir. Kültürparkın Üsküdar girişi yolları üzerinden gelen yeşil örtüyü karşılayan bir parkın içinden alınmıştır. Bu yönden gelen yaya akışı rampa üzerinden +6.00 kotuna ulaştığında tüm alana bir ilk bakış anını fırsatı bulur.

KADIKÖY MEYDANI HAREM- HAYDARPAŞA YAKIN ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM YARISMASI

BİR KÜLTÜR-SANAT-BİLİM MERKEZİ: KADIKÖY

Dakikolar'dan gelen sürekli yaya akışı çevredeki saklı boşlukları araç trafiği ile büyük kesitlerde ele alarak, saklı boşlukları kullanılarak çeşitli bir mekan haline getirilerek insanları eğlence, sanat, bilim devlet için bir boşluğa ele almalıdır.

Saklı boşlukta oluşturulan alanlar, saklı bir mekan olma bölgesi olarak düşünülür. Bu bölgenin çevreyle olan ilişkileri sağlanmasına önem gösterilmelidir.

KENTİN YOGUNLUĞU İÇERİ ENDE SADE VE NET ALANLAR OLUSTURULMUSTUR.

(Saklı boşluklarla ilgili en net ifade yukarıdaki eldir.)

Saklı boşlukta yerli bir kültür yitirilerek alanlar düşünülür, verilen fonksiyonlar da bu yitirilmeden duraklar olarak ele alınmalıdır.

