

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN
YER OLUŞTURMA AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ:
KİNG’S CROSS BÖLGESİ/LONDRA ÖRNEĞİ

Feriha ÖZTÜRK

Ağustos, 2010
İZMİR

**KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN
YER OLUŞTURMA AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ:
KİNG’S CROSS BÖLGESİ / LONDRA ÖRNEĞİ**

**Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Kentsel Tasarım Bölümü, Şehir Planlama Anabilim Dalı**

Feriha ÖZTÜRK

**Ağustos, 2010
İZMİR**

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

FERİHA ÖZTÜRK, tarafından **DOÇ. DR. E. İPEK ÖZBEK SÖNMEZ** yönetiminde hazırlanan “**KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN YER OLUŞTURMA AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: KİNG’S CROSS BÖLGESİ / LONDRA ÖRNEĞİ**” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Doç.Dr.E.İpek Özbek SÖNMEZ

Yönetici

Jüri Üyesi

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Mustafa SABUNCU

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Eğitim hayatımın en uzun ve en zahmetli süreci oldu benim için Yüksek Lisans eğitimi.

2002 yılı Temmuz ayında başladığım bu sürecin nihayet son bulacağını düşünmek mutluluk verici.

Uzun süren yolculuklar sonunda varılan yer, bazen yeni heyecanlar bazen hayal kırıklıkları yaratır. İstanbul'dan Londra'ya yaptığım Ekim 2008 tarihli yolculuk, benim için her gittiğim yere hissettiğim o heyecan duygusunu yeniden hissetmektir. Tezim için seçtiğim inceleme alanı olan King's Cross (KX), Londra'ya gelen hemen hemen herkesin ilk kez merhaba dediği noktalardan biridir. Londra'da olduğum sırada, gelen öğrenci affı ile yarım kalan yüksek lisans eğitimimi bitirmeye karar verdim. Bu noktada beni anlayışla karşılayan ve İzmir'den Londra'daki bana yol gösteren, emeği sonsuz tez danışmanım **Doç.Dr.E.İpek ÖZBEK SÖNMEZ'** e ve **AİLEME** destekleri için *teşekkür ederim*.

Feriha ÖZTÜRK

**KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN
YER OLUŞTURMA AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ:
KİNG’S CROSS BÖLGESİ / LONDRA ÖRNEĞİ**

ÖZ

Mekanın insanla bütünleşmesi ve insanın mekanı anlamlandırılabilmesi sonucunda “yer” oluşturulabilmektedir. Kentsel dönüşüm projeleri mekanın yeniden üretimi sürecini gerçekleştirmektedir. Bu anlatının önemli noktası kentsel dönüşüm projeleri ile oluşturulan mekanların, yer oluşturabilmesi için mekansal ve tematik kavramlarının bütünleştirici özellikte olması gereğidir.

Teze konu alan, daha uzun yıllar devam edecek olan kentsel dönüşüm projesine sahne ol acak Londra’nın King’s Cross bölgesidir. King’s Cross Londra’nın merkezine yakın, kullanılmayan endüstriyel dönem sonrası atıl kalmış bir bölgedir. Tez önermesi olarak, kentsel dönüşüm projelerinin başarısının değerlendirilmesinde “yer oluşturma” konusundaki başarı ölçütünün dikkate alınması gereği vurgulanmıştır.

Anahtar Sözcükler: Kentsel Dönüşüm, Mekan, Yer oluşturma, K ing’s Cross/Londra.

**EVALUATION OF URBAN REGENERATION PROJECTS
FROM THE ASPECT OF PLACE MAKING
THE CASE OF:
KING'S CROSS / LONDON**

ABSTRACT

Integration of space with people develops accumulation of meanings that occurs place. Urban regeneration projects realize the process of re-production of space. Important point of this narrative is the spaces which are constructed by the urban regeneration projects should integrate both spatial and thematic concepts to be a place.

This study has been conducted over an urban space called King's Cross, in London where the urban regeneration will continue to take place through the next years. King's Cross is located on the 'edge' of City of London, and is close to center of London. The regeneration project is labeled the 'biggest project in Europe'. This thesis proposes that success criteria of "place making" should be taken into consideration to evaluate the success of urban regeneration projects.

Keywords : Urban regeneration, place, place making, King's Cross/London.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

TEZ SONUÇ FORMU.....	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT	v

BÖLÜM BİR – GİRİŞ 1

1.1 Amaç	2
1.2 Kapsam.....	3
1.3 Yöntem.....	4

BÖLÜM İKİ – KENTSEL DÖNÜŞÜM VE YER OLUŞTURMA KAVRAMI TARTIŞMALARI6

2.1 Kentsel Dönüşüme İlişkin Teorik Değerlendirmeler	12
2.1.1 Kentsel Dönüşüm ve Uygulama Süreçleri	15
2.1.2 Kentsel Dönüşüm Süreçlerinde Yer Alması Gereken Aktörler	16
2.2. İngiltere Örneğinde Kentsel Dönüşüm Uygulamalarında Kurumsal Yapılanma	17
2.3 Yer Oluşturma Kavramına İlişkin Teorik Değerlendirmeler	21
2.3.1 Mekan Yer Kavramlarına İlişkin Farklılıklar	23
2.3.2 Modernizmin Eleştirisi ve Post-Modernizm Tartışmaları Çerçevesinde Yer Oluşturma Kavramının Gelişimi	26
2.3.3 Kentsel Mekanların Başarılı “Yer” Olmalarını Sağlayacak Planlama ve Tasarım İlkeleri	31
2.3.4 Sosyal ve Psikolojik Etkiler Açısından Yer Oluşturmanın Önemi	42

BÖLÜM ÜÇ – KING’S CROSS BÖLGESİ VE KENTSEL DÖNÜŞÜM SÜRECİ45

3.1 King’s Cross Bölgesi Kentsel Dönüşüm Süreci Uygulamaları	45
3.1.1 King’s Cross Bölgesinin Kent İçerisindeki Konumu, Sınırları ve Alanın Önemi	46
3.1.2 King’s Cross Bölgesi’nin Tarihi Gelişimi ve Bölgesel Dönüşüm Hareketi Öncesi Yapılmış Planlama Çalışmaları	49
3.2 King’s Cross Bölgesi Dönüşüm Süreci Genel Tanıtımı	59
3.3 King’s Cross Bölgesi Kentsel Dönüşüm Alt Projeleri	62
3.3.1 Channel Tunnel Rail Link-High Speed 1 (CTRL-HS1) Projesi	62
3.3.2 St.Pancras İstasyonu ve St.Pancras Chambers Yenileme Projesi	68
3.3.2.1 St.Pancras İstasyonu Yenileme ve Ek Bölüm İnşaatı Projesi.....	68
3.3.2.2 St.Pancras Chambers Binasının Yenileme Projesi	79
3.3.3 King’s Cross Central (KXC) Kentsel Dönüşüm Alanı Projesi	82
3.3.4 King’s Cross İstasyonu Yenileme ve King’s Cross Square Projesi	92
3.3.5 Regent Quarter Kentsel Dönüşüm Projesi	96

BÖLÜM DÖRT – KING’S CROSS BÖLGESİ KENTSEL DÖNÜŞÜM SÜRECİNİN YER OLUŞTURMA İLKELERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ104

4.1 Bölge Bazında Yapılan Analizin Kapsamı ve Yöntemi	104
4.2 Yer Oluşturma İlkelerine İlişkin Değerlendirmeler	106
4.2.1 Alan Karakteri Açısından Değerlendirmesi	107
4.2.2 Aidiyet Karakteri Açısından Değerlendirilmesi	113
4.2.3 Kamusal Yaşam Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi	115
4.2.4 Erişilebilirlik İmkanları Açısından Değerlendirmesi	116
4.2.5 Kent Kimliği Oluşturma Açısından Değerlendirilmesi	117
4.2.6 Sosyal ve Kültürel Çeşitlilik Açısından Değerlendirilmesi	117
4.2.7 Katılım Süreci Açısından Değerlendirilmesi	118
4.2.8 Kentsel Çevre Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi	120

4.2.9 Güvenlik Durumu Açısından Değerlendirilmesi	122
4.2.10 Arazi Değerleri Analizi	124
BÖLÜM BEŞ – GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	125
KAYNAKLAR	130
EKLER	135
Ek 1 King’s Cross Bölgesi-Anket Formu	136
Ek 2 King’s Cross Bölgesi-Kentsel Dönüşüm Projesi Bilgilendirme Broşürü.....	137
Ek 3 King’s Cross Bölgesi-Bilgilendirme Broşürü Arka Sayfası.....	138
Ek 4 Framework For Regeneration (2002)-Anket Sayfası Örneği	139

BÖLÜM BİR

GİRİŞ

Tarihsel süreç içerisinde kentlere ilişkin uygulamalar 19.yy sonunda sanayileşme ile birlikte yoğunlaşmıştır. Öncelikle kenti sağlıklılaştırma ve güzelleştirme amacıyla başlatılan çalışmalar, mimarlık ve planlama disiplinlerinin gelişimi ile birlikte çok daha kapsamlı hale gelmiştir. II.Dünya savaşı ve sonrasında ise kentlerde hızlı bir *yeniden inşa* dönemi başlamış, pek çok uygulama “kentsel yenileme” projeleri ile gündeme gelmiştir. Kentsel yenileme projelerinin tasarım boyutunun başarısı uzun yıllar tartışılmış ancak çözümlemeler sosyal boyutlardaki eksikleri nedeniyle oldukça eleştirilmiştir. 1980’li yıllardan sonra ise dünya yeni bir ekonomik düzene girmiştir. Neo-liberal ekonomik politikaların pek çok ülkede benimsenmesi, Post-Fordist üretim biçimlerinin gelişmesi, küreselleşme süreçlerine bağlı olarak sermayenin dünya yüzeyinde esnek dolaşabilme olanağına sahip olması ve tüm bunların yanı sıra teknolojik gelişmelerin sanayi yatırımlarının yeni alanlarda (özellikle gelişmekte olan ülkelerde) yapılabilmesi olasılığını ortaya çıkarmıştır. Böylelikle kentsel gelişme biçimleri değişime uğramış, kentlerde sanayisizleşme süreçlerine bağlı olarak terk edilen alanlar oluşmuş ve bu alanlara ilişkin yeni bakış açıları geliştirilmiştir. Özel sektöründe devreye girdiği yenileme süreçleri başlatılmıştır. Bu uygulamaların önceki uygulamalardan farkı halkın görüşlerine/katılımına da olanak sağlamasıdır. Bu nedenle 1990’lı yıllardan sonra başlayan bu uygulamalar bir sürece yayılmış olmaları nedeniyle “kentsel dönüşüm” uygulamaları olarak adlandırılmışlardır. Ayrıca küresel ekonomik sistem çerçevesinde devletin yükünün hafifletilmesi çabaları çerçevesinde özelleştirmelere gidilmiş ve 1990’lı yıllarda daha önceki dönemlerden farklı “*yeni kentsel yoksulluk*”, “*toplumsal dışlanma*” gibi kavramlar kent planlama tartışmaları içerisinde yer almıştır. Yoksullukla mücadele gibi konularda devletin rolü zayıflarken, sivil insiyatifin güçlendirilmesi amaç edinilmiştir. Bu amaçlar çerçevesinde kentsel/toplumsal sorunlar ile mücadeleye yönelik çeşitli programlar düzenlenmiş ve bu programlarda yine halk katılımına, özel sektörün katkılarına, bireysel girişimciliğe odaklanılmıştır. Dolayısıyla, toplumsal/mekansal sorunların çözümüne odaklanılan alanlarda da kentsel dönüşüm uygulamaları gerçekleştirilmiştir. Böylelikle 1990’lı yıllardan sonra yoğunlaşan

kentsel dönüşüm uygulamaları ile önceki dönemlerden farklı olarak mimarlık ve planlama uygulama süreçlerine özel sektör, ve sivil inisiyatif dahil edilerek, devlet, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarından oluşan ortaklıklar yönlendirici olmaya başlamıştır.

1990'lı yıllardan sonra öncelikle İngiltere'de olmak üzere Avrupa ülkelerinde ve ülkemizde pek çok kentsel dönüşüm projesi gerçekleştirilmiştir. Kentsel dönüşüm projeleri kentsel ve toplumsal çevrelerde yarattıkları sonuçlar açısından yoğun olarak tartışmaya konu olan uygulamalardır. Bu çalışmada da bir kentsel dönüşüm projesine ilişkin uygulama sonrası değerlendirme gerçekleştirilmiştir. Bu çalışma Londra'nın King's Cross B ölgesi'nde gerçekleşmekte olan kentsel dönüşüm hareketinin geliştirilme ve uygulama süreci ile kent yaşamına katkılarını irdeleyerek *yer oluşturma* ilkeleri açısından sorgulamaktadır.

1.1 Amaç

Kentsel sorunların çözümü yada bir kentsel sorun alanının ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel sorunlarına kalıcı çözüm bulmak amacıyla gerçekleştirilen projeler kentsel dönüşüm projeleridir. Kentsel dönüşüm projeleri uygulamaları sonrasında pek çok açıdan eleştirilebilir. Bu çalışmanın amacı ise kentsel dönüşüm projelerini “yer oluşturma” konusunda sağladıkları başarı ya da başarısızlıklar açısından değerlendirmektir. Çünkü kentsel dönüşüm projeleri ile kent mekanında ve toplumsal yapıda önemli değişiklikler meydana gelmektedir. Ancak yaratılan mekan'ların insan yaşamı üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi gereklidir. Kentsel dönüşüm projeleri ancak mekanın ‘yer’ e dönüşümüne katkı sağladıkları sürece başarılı kabul edilebilirler. Dolayısıyla, kentsel dönüşüm projesinden beklenen, proje ile yaratılan mekanların sosyal ilişkiler kurulabilen, yaşayanların kendilerini ait hissedebilecekleri ve topluluk bilinci ile anlamlandırılmış birer ‘yer’ olabilmelerinin sağlanmasıdır. Bu çalışmanın amacı bu doğrultuda King's Cross kentsel dönüşüm projesinin “yer oluşturma” ilkeleri çerçevesinde değerlendirmektir.

1.2 Kapsam

Çalışma kapsamında ikinci bölümde “Kentsel Dönüşüm” ve “Yer Oluşturma” kavramları tartışılmıştır. Bu çerçevede öncelikle kentsel dönüşüm uygulama süreçleri, değerlendirmeler, süreç içerisinde yer alması gereken aktörler, kentsel dönüşüm uygulamaları ve hedeflenen yansımaları ve İngiltere örneğinde kentsel dönüşüm uygulamaları tartışılmıştır. Daha sonra “yer oluşturma” kavramına ilişkin teorik değerlendirmeler yapılmıştır. Bu çerçevede “mekan” ve “yer” kavramlarına ilişkin farklılıklar, modernizmin eleştirisi ve post-modernizm tartışmaları çerçevesinde “yer oluşturma” kavramının gelişimi ve kentsel alanların başarılı “yer” olarak değerlendirilmelerini sağlayacak planlama ve tasarım ilkeleri ile sosyal ve psikolojik etkiler açısından yer oluşturma'nın önemi tartışılmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde King's Cross Bölgesi kentsel dönüşüm hareketi projeleri tartışılmıştır. Öncelikle King's Cross bölgesinin Londra kentindeki konumu, sınırları ve alanın önemi konusunda bilgi verilmiştir. Daha sonra bölgenin tarihi gelişimi ve bölgesel dönüşüm hareketi öncesi yapılmış planlama çalışmaları ve dönüşüm hareketinin alt projeleri olan CTRL-HS1 (*Channel Tunnel Rail Link Projesi-High Speed 1*), St.Pancras İstasyonu ve St.Pancras Chambers Yenileme Projesi, King's Cross Central (KXC) Kentsel Dönüşüm Alanı, King's Cross İstasyonu ve KX Square Meydanı, Regent Quarter Kentsel Dönüşüm Projeleri tartışılmıştır. Ayrıca bu bölüm içerisinde King's Cross ve çevresindeki değişimler ile dönüşümün gündelik hayat ve emlak piyasası üzerindeki etkisi tartışılmıştır.

Dördüncü bölümde ise King's Cross Kentsel Dönüşüm süreci yer oluşturma ilkeleri açısından değerlendirilmiştir. Bu bölümde yer oluşturma ilkelerine ilişkin olarak alan karakteri, aidiyet, kamusal yaşam kalitesi, erişilebilirlik imkanları, kent kimliği oluşturma, sosyal ve kültürel çeşitlilik, katılım süreçleri ve kentsel çevre kalitesi açısından değerlendirmeler yapılmıştır. Çalışmanın beşinci bölümünde ise genel değerlendirme ve sonuç yer almaktadır.

1.3 Yöntem

King's Cross, konumu ve sahip olduğu endüstriyel dönem mirası ile Londra'nın merkezinde bulunan en dikkat çekici noktasıdır. Kentin bu noktasında atıl vaziyette bulunan ve “*fırsatlar alanı (opportunity area)*” olarak anılan kentsel dönüşüm konu alanının incelenmek üzere seçilmesinin en temel nedeni Londra'da bulunduğu süreç içerisinde gerçekleştirilmekte olması ve dünya çapında kabul görmüş çok kapsamlı bir proje olmasıdır. Dünya metropollerinde artan nüfusla birlikte atıl kent alanları dönüşüm projelerine sahne olmaktadır; ancak King's Cross bölgesinde gerçekleştirilen projenin içeriği incelenmeye değer niteliktedir. Bu projede çok kapsamlı bir ulaşım projesi de bölgedeki dönüşüm projesi dahilindedir ve bölgeyi daha da önemli kılmaktadır. 2012 Londra Olimpiyat ve Paralimpik oyunları için yapılmış olimpiyat köyüne ulaşımlarda aktarma ve dağılım noktası yine KX olacaktır. Olimpiyat sonrası ise KX, yeni bir kent dışı yerleşim alanının Londra'nın merkezine en yakın noktası olacaktır.

King's Cross bölgesi özelinde yapılan dönüşüm çalışmalarının fiziksel çevreye ve sosyal yaşama ilişkin olarak olumlu/olumsuz katkılarını değerlendirebilmek amacıyla öncelikle arazi kullanım durumu analizleri gerçekleştirilmiş, günlük yaşam yerinde gözlemlenmiş, bölge sakinleri ve genel kullanıcılarla anket görüşmeleri yapılmış ve yerel karar otoritelerinin kentsel dönüşüm uygulamaları ile ilgili çalışmaları ve düşünceleri tartışılmıştır.

Alanda yapılan anket çalışması “*Rastlantısal Örneklem (random sampling)*” yöntemiyle gerçekleştirilmiş ve toplam 50 kişi ile anket görüşmesi yapılmıştır. Anket çalışması için sorular, yer oluşturma kriterleri olarak belirlenen belirli başlıklar altında verilmiştir. Bu başlıklar şöyle sıralanmaktadır:

- *Alan karakteri*
- *Aidiyet Karakteri*
- *Kamusal alan ve yaşam kalitesi*
- *Erişilebilirlik*
- *Kent kimliği oluşturma*

- *Sosyal ve kültürel çeşitlilik*
- *Katılım süreci*
- *Kentsel çevre kalitesi*
- *Güvenlik durumu*

Bölgedeki yerel halk ve turistik amaçla bu alanlarla yapılan ankete verilen cevaplar, “*yer oluşturma*” ilkeleri doğrultusunda olumlu ve olumsuz yönleriyle irdelenerek açıklanmıştır. Açıklamalar tablolastırılmış ve konu ile ilgili kaynaklarla desteklenmiştir.

BÖLÜM İKİ

KENTSEL DÖNÜŞÜM VE YER OLUŞTURMA KAVRAMI TARTIŞMALARI

Kentsel dönüşüm son dönemlerde planlama literatüründe sıkça tartışılan bir konu haline gelmiştir. Tartışmalar sonucunda *kentsel dönüşüm* konusuna ilişkin pek çok kavramsal tanımlama yapılmıştır. Tartışmaların büyük bir çoğunluğu uygulamalar üzerinden kurgulanmaktadır. Uygulamaların gereklilikleri, başarı ve başarısızlıkları ile uygulama süreçleri tartışmaların odak noktasını oluşturmuştur. Kentsel dönüşüm süreçlerinin net bir biçimde tartışılabilmesi ve uygulama sonuçlarının değerlendirilebileceği kriterleri belirlemenin oldukça güç olduğu söylenebilir.

Kentsel dönüşüm kavramı aslında pek çok farklı kentsel süreci, ilişkiyi ve olguyu içermektedir. Bu nedenle kentsel dönüşüme ilişkin tartışmaların aslında bölgesel ve çevresel süreklilik, mevcut sosyal ve fiziki çevresel değerlerin korunması, çok yönlü gelişim, kullanılabilir ve uygulanabilir teknoloji, kullanılabilir altyapı kaynakları ve donatıları, sosyal ve fiziksel mekân oluşturma, sosyal erişim ve etkileşim, bölgesel bütünlük, insan ölçeği, kurumsal erişim ve etkileşim gibi çok boyutlu tartışmaları içerdiği söylenebilir. Bu geniş kapsamı nedeniyle de süreç oldukça karmaşık ve çoklu kombinasyonlar biçiminde işlemektedir. Süreç sosyal, ekonomik, mekânsal planlama, uygulama ile kurumsal işleyişin sağlanması gereken bir araştırma ve uygulamalar bütünüdür.

Günümüzde kullanılan ‘*Kentsel Dönüşüm*’ (Urban Regeneration) terimi ilk kez İngiliz şehircilik literatüründe kullanılmıştır. Pek çok bilim dalında kullanılan bir terim olan ‘*regeneration*’ sözcüğünün sözlük anlamlarından birisi ise ‘*diriltme*’ yani ruhsal ve fiziksel yenilemedir. Bu en temel haliyle bile, şehircilik terimi olarak kullanıldığında oldukça kapsamlı bir dizi işlemi anlatmaktadır.

Kentsel planlamada ise, ‘*dönüşüm*’ bir strateji terimi gibi algılanabilmektedir ve uygulamaya işaret etmektedir. Kent parçacıklarında değişimi, gelişimi ve

canlandırmayı esas alan pek çok uygulama olmuştur; hatta yeni kent parçacıkları yaratılmıştır fakat tüm bu uygulamalar dönüşüm kavramının karşılığı olamamıştır.

Kentsel dönüşüm tam anlamıyla yerinde ve yerine g ö r e m uameleyi gerektirmektedir, özgündür. Fakat ‘yer’ neresi olursa olsun, etki alanı tüm kent, hatta ülkedir, bazen ise uluslararası etkidedir. Kamu sektörü, özel sektör, toplumsal ve gönüllü kuruluşların birlikte çalışmalarını gerektiren, amacı herkes için hayat kalitesini arttırmak olan bir güçler birliğini gerektirir (Roberts ve Skyes, 2000).

Dönüşüm ve Yerel Ekonomik Gelişmeler sözlüğünde Kentsel Dönüşüm “*kentsel sorunların çözümünü sağlayan ve değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı çözüm sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem*” olarak tanımlanmaktadır (Thomas, 2003). Turok (2004) i se ke ntsel dönüşümü tanımlamanın bir başka yolunun, üç ayırt edici özelliği belirlemek olduğuna vurgu yapmaktadır. Söz konusu özellikler şöyledir:

1. Bir ‘yer’in (mekanın) doğasını değiştirmeyi ve yerleşik halk ile söz konusu yerin geleceğinde söz hakkı bulunan diğer aktörleri sürece dahil etmeyi amaçlar.
2. Bölgenin özel sorunlarına ve potansiyellerine bağlı olarak devletin temel işlevsel sorumlulukları ile kesisen çok çeşitli hedefleri ve faaliyetleri içerir.
3. Ortaklığın özel kurumsal yapısı değişkenlik gösterse de, genellikle farkı paydaşlar (ortaklar) arasında işleyen bir ortaklık yapısı içerir.

Kentle birlikte yeni bir yer ve yaşam biçimi tanımlı yapılmıştır. Bu tanımlı yer ve yaşamda fiziksel ve sosyal parçalanmalar oluşmuştur. Kent parçaları, pekçok yer ve pekçok yaşama dönüşmüştür. Kentlerin günümüzde sınırları sadece haritalarla tanımlanabilir durumdadır. Kent bir organizma halini almış ve oldukça karmaşıktır. Kevin Lynch’in 1960 yılında yazdığı “The Image O f The C ity” de n be ri ke nt bilimciler en iyi kent formunu bulmak için çabaladılar. Bu süreç boyunca kentlerde sürekli bir hareket ve değişim yaşanmıştır.

Her kent hatta her kent bölgesi, kendi içerisinde aktörlere ve sahnelere sahiptir. Tüm bunların birlikte sunduğu görüntü kentin veya bölgenin imajını oluşturmaktadır. Dolayısıyla kente yada bölgeye dair gerekli görülen veya ihtiyaç duyulan değişim aslında aktörleri ve sahneleri ihtiyaç duyulana yönlendirmekle veya geliştirmekle mümkün olacaktır. Kent için yapılan çalışmalarda ihtiyaç duyulan değişimlerin *kentsel dönüşüm* kavramında yer bulması ise kent şifrelerini çözmektir. Çünkü bilinmeyen şifreli kent mekanlarında sorunlar tanımlanamazdır. Kentsel dönüşüm iyi yapılaşmış bir çevreyi, nitelikli teknolojileri, sosyal etkileşimi güçlü toplulukları ve ekonomik sürekliliği sağlamak amacıdadır. Amacına ulaşmak için araç olacak bölgeyi tanımlamaya ihtiyaç duymaktadır. Kentsel dönüşümü etkin kılacak verileri sadece insanlardan değil, aynı zamanda yapılaşmış mevcut binalardan, boş alanlardan, kullanılmayan veya sık kullanılan yerlerden, doğal çevreden elde ederek sunulacak çözümleri çoklu seçenekler haline getirmek gerekmektedir. Bilgi değişim ve ihtiyaç duyan bölgeyi tanımamızı ve karar vermemizi sağlayıcı olgudur. Bu karar verme bir çeşit yargılama olacaktır. Kararlar değişim gerekçelerini ve değişimi gerçekleştirecek uygulamaları bize sunacaktır. Bu nedenle bilgi toplama dönüşüm sürecinin en önemli adımıdır.

Toplu yaşamın gerçekleştiği her toprak parçası için belirli tanımlamalar yapılmıştır. Tanımlamalar topluluğun yoğunluğuna ve yaşadığı yerin durumuna göre farklılık göstermektedir. Fakat her ne olursa olsun her topluluğun yerleştiği ve yaşadığı alanın şekilsel bir tarifi yapılabilir. Bu da en basit tanımlama biçimidir. Yoğunluğun belirli bir düzeye ulaşması ile birlikte kent bölgeleri oluşmuş ve bu bölgelerin dokularını şekilsel ve teorik olarak tanımlama ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyacı doğuran sebep kent yaşamındaki bölgeleri tanımlamakla birlikte burada yaşayanları belirlemek ve kentin kullanım kılavuzunu oluşturmaya çalışmaktır.

Kentler, kullanıcıların profiline bağımlı mekan oluşumlarıdır. Kent mekanlarını oluşturan en önemli etken kullanıcı profilleri ve kullanım amaçlarıdır. Bu gerçek doğrultusunda hareket edilerek oluşturulmuş mekanlar başarılı olmuş ve daha uzun süre kullanılmışlardır. Yıllar içerisindeki kullanım, bazı kent mekanlarının yıpranmasına veya kullanılamaz duruma gelmesine sebep olmaktadır. Bu sürecin

sonunda bu alanlar kenti içerisindeki “*kayıp alanlar*” olarak kent kullanıcısının hayatında yer almaya devam etmektedir (Trancik., 1986, s.3).

Kent içerisinde ortaya çıkmış ve kullanım dışı kalmış bu kayıp alanlar günümüz metropollerinde hızla artmaktadır. Trancik (1986), kent içerisinde kayıp alanların oluşmasına neden olarak beş ana faktör göstermektedir:

1. Motorlu ulaşım bağımlılığın, otomobil kullanıcı sayısının artması,
2. Modern akımların mimarideki yorumlarının kent mekanlarını bazen olumsuz etkilemesini,
3. Alan kullanım ve kenti bölgelendirme politikaları,
4. Toplumsal ve çevresel yararların göz ardı edilmesi,
5. Kent merkezindeki endüstriyel, askeri ve ulaşım alanlarının zamanla kullanılamaz olması (s.7).

Kent içerisinde ortaya çıkmış ve kullanım dışı kalmış alanların yeniden kenti kullanıcısının hizmetine sunulmasının karşılığı olan kavram, günümüzde kentsel dönüşüm olarak anılmaktadır. Kentsel dönüşüm, 1990 yılından sonra ortaya çıkmış bir kavram olarak bilinmektedir. Bundan önce kentin yıpranmış ve kullanımı sıkıntılı hatta mümkün olmayan parçalarında durumu düzeltmek için yapılan pek çok çalışma farklı başlıklarla anılmıştır.

Yeniden İnşa Etme (Reconstruction), Yeniden Canlandırma (Revitalization), Yenileme (Renewal), Yeniden Geliştirme (Redevelopment), Yeniden Oluşturma/Dönüşüm (Regeneration); kentsel alanların yeniden kullanımına yönelik yapılmış çalışmaların karşılığı olarak kullanılmış kavramlardır. Bu kavramların kronolojik olarak sıralanışı ve genel stratejileri tablo 2.1’ de gösterilmiştir.

Tablo 2.1 Kentsel dönüşüm sürecinin gelişimi , Roberts ve Skyes(2000)

DÖNEM	TANIM	genel strateji
1950’li yıllar	Yeniden İnşa Edilme Dönemi (RECONSTRUCTION)	Kent içinde kullanımdışı kalmış alanların imar planı ve ihtiyaç durumuna göre çevresel ve yapısal olarak yeniden inşası.

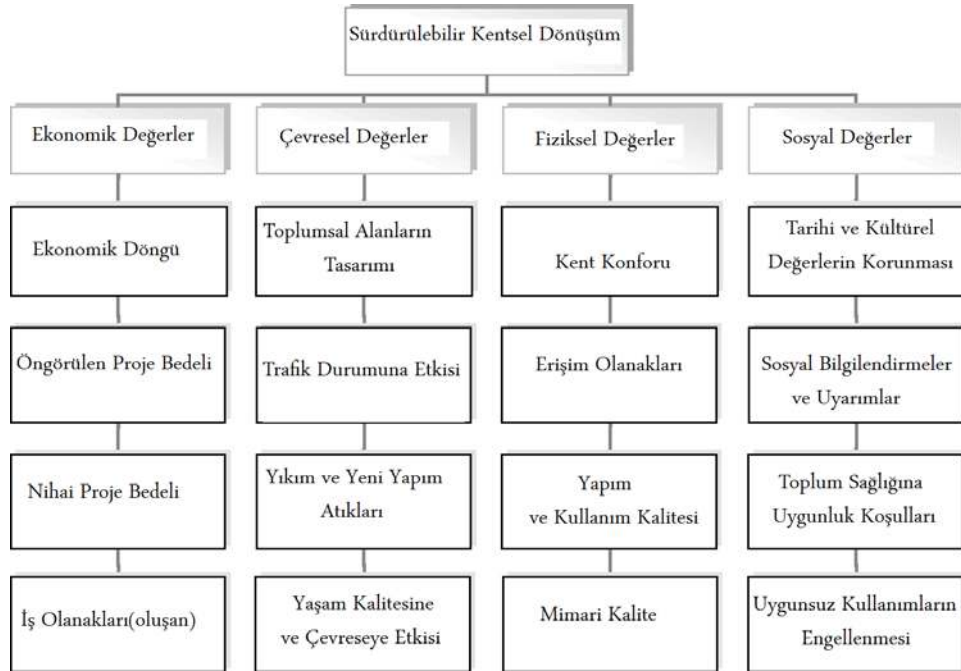
1960'lı yıllar	Yeniden Canlandırma Dönemi (REVITALIZATION)	1950'li yılların teması olan yeniden inşa devam etmekte ve buna ek olarak kent çeperlerinde oluşan banliyö yerleşmelerinde ıslah etme çalışmaları yapılmakta.
1970'li yıllar	Yenileme Dönemi (RENEWAL)	Sorunlu olan bölgelerin üzerine odaklanma ve bölgesel çözümler arama, kent çeperlerini geliştirmeye devam etme.
1980'li yıllar	Yeniden Geliştirme (REDEVELOPMENT)	Mevcut bölgeleri geliştirme ve yeni bölgeler oluşturma adına örnek projeler oluşturma.
1990'lı yıllar	Yeniden Oluşturma Dönüşüm (REGENERATION)	Yönetim ve uygulamada daha geniş kapsamlı, bölgeyle ve sosyal yapıyla daha bütünleşik hareket etme.

Sürdürülebilir kentsel dönüşüm, ekonomik, çevresel, fiziksel ve sosyal değer artışı ile sağlanabilir bir olgudur. Günümüzde pek çok ülkede uygulaması devam eden veya tamamlanmış dönüşüm projesi vardır. Kentsel dönüşüm projelerinin başlangıç aşamasından önce yapılan araştırma ve mevcut durum saptama çalışmaları genellikle her ülkede aynıdır. Bunların sonucunda özet çıkarımlar yapılmıştır. Bu çalışmalar kentsel dönüşüm eylemini bir çerçeveye oturtmakla ilgilidir.

Kentsel dönüşüm ve sürdürülebilirlik, kent mekanlarının kullanımlarının toplumsal ve fiziksel niteliklerinin uyuşmasını böylece kullanımlarının gelişimlerini sağlamasına yönelik bir model önerisidir. Ekonomik boyutu, öngörülen ve nihai proje bedeli, yaratılan mekanın kendi içerisinde ekonomik döngüsünün oluşması için iş olanaklarına kadar düşünülmelidir.

Çevresel değerleri koruyan kentsel dönüşüm projeleri ile oluşturulan kent mekanlarının kent yaşamına etkileri açısından irdelenmelidir. Yapılan eklemeler veya çıkarmalar sonucunda yan etkiler oluşturmaları muhtemel uygulamalardan vazgeçmek ve tekrar değerlendirmek söz konusu olacaktır. Trafik yoğunluğunun

artması olumsuz bir sonuç olarak nitelenmekte ve bu ulaşım imkanlarını, yaşam konforunu ve çevresel kaliteyi düşürmektedir.



Şekil 2.1 Sürdürülebilir kentsel dönüşüm için gerekli değerler, (www.assets.emeraldinsight.com).

2.1 Kentsel Dönüşüm Süreçlerine İlişkin Teorik Değerlendirmeler

Dönüşüm kavramı, son yıllarda ülkemizde ve tüm dünya genelinde oldukça sık kullanılır olmuştur. Bunun altındaki neden, şüphesiz kullanılamaz ve sorunlu kent bölgelerinin oranındaki artıştır. Kent yaşamında ideal kent alanları oluşturmak; fiziksel kent bileşenlerindeki kaliteyi, ekonomik dengeyi, sosyal yaşam canlılığını sürekli kılmakla doğru orantılıdır. Kentsel dönüşüm süreci, temelde aynı prensiplere sahip olmasının yanında her kent parçasında farklılık gösterebilecek bir uygulama sürecidir. Çünkü kent bölgesi sorunlarını belirleme ve bunların çözümlerine odaklı bir süreçtir.

Kentsel dönüşüm uygulamalarını başarılı kılmak için belirli kriterler sunulmuştur. Roberts ve Skyes (2000) tarafından ortaya atılan ve “*Kentsel Dönüşüm Kriterleri*” başlığı altında sunulan kriterler genel hatlarıyla şöyledir:

- Kent bölgesinin mevcut durum analizinin detaylı biçimde ortaya çıkartılması;
- Kent bölgesindeki fiziksel, sosyal, ekonomik ve çevresel dokunun uyum içerisinde olmasını sağlamak için çözümler üretmeye çalışmak;
- Mevcut sorunların çözümünde her bir bileşenin eşdeğer olduğunu unutmadan uygulamada olumlu ve dengeli bir tutum sergilemek;
- Belirlenen sorunlar doğrultusunda hedeflerin mümkün olduğunca net ortaya konulması;
- Mevcut alanın tüm çevresel, ekonomik, insani ve mevcut fiziksel kaynaklarının en iyi şekilde değerlendirilmesi için iyi bir program ortaya konulması;
- Kentsel dönüşüm alanıyla ilgili tüm hak sahiplerinin katılımının ve fikir birliğinin ortak çalışma platformu içinde sağlanmaya çalışılması;
- Belirlenen hedeflere doğru ilerlerken bir kontrol mekanizması oluşturulması gereğine ve kentsel dönüşüm alanında oluşan değişimlerin gözlenmesi, ayrıca içeriden ve dışarıdan gelen etkilerin izlenmesi;
- Bu süreçte uygulamadaki programlarda eş zamanlı değişiklikler yapılması gereği duyulabilir;
- Uygulama aşamasında izlenen stratejinin farklı bileşenlerinin, farklı hızlarda ve etkilerde ilerleme sağlayacağı gerçeği bilinmelidir. Gerektiğinde mevcut kaynakların yeniden yönlendirmesi veya yeni kaynaklar oluşturulması doğrultusunda hazır olunmalıdır (s.18).

Kentsel dönüşüm 1990’lı yıllarda ortaya çıkmış, kentin sorunlu bölgelerinin sorunlarının giderilmesi ve yeniden kente kazandırılması amacını gütmüş bir anlayıştır. Yapılan tüm çalışmalar bu doğrultudadır. Bahsedilen sorunlar sadece kent bölgelerinin fiziksel sorunlarını değil ayrıca bozulan ekonomik dengelerin, kültürel düzensizliklerin, sosyal çatışma ve yokoluşları da içermektedir. Yapılacak mevcut durum tespitlerinde, program oluşturma aşamasında, planlama ve uygulamada sadece

fiziksel dokudan ibaret olmayan bir kentin varlığını kavramak gereklidir. Kentsel dönüşüm süreci, bir proje uygulama aşamasından ibaret olmadığı için sonuçları daha zor tahmin edilebilir bir süreçtir.

Dönüşüm uygulaması için seçilen kent bölgeleri, kent planlarından bağımsız alt ölçekli çalışmalar olarak görülmemelidir. Üst ölçekli planlarda kent bölge değerlendirilmeli ve planlama etki alanı tüm kent olarak görülmelidir. Projeler, planlama aşamasında kent ve bölge sakinleri için bir bilgilendirme ve etkileşim platformunda yürütülmelidir. Kent ve bölge sakinlerini dikkate almadan sürdürülen çalışmalarda uygulama sonrası farklı kent sorunları ortaya çıkmaktadır. Bunları şöyle sıralayabiliriz:

1) Soylulaştırma (GENTRIFICATION):

“Gentrification terimini, ilk defa 1964 yılında sosyolog Ruth Glass (1964), Londra’nın işçi mahallelerindeki konutları orta ve üst sınıfın satın alması, bunların yerine şık ve lüks konutlar yapmaları ve bu bölgelerin sosyal karakterini değiştirmeleriyle ilgili kullanmıştır” (Işıkkaya, 2008, s.45).

Günümüzde sosyal anlamda ayrışmalara ve çatışmalara sebep olabilecek kentsel dönüşüm projeleri artık sadece konut yoğun projeler değildir elbette. Kentte bölgesel dönüşüme yönelik çalışmalarda ofis, konut, ticaret, eğitim, sağlık, spor, kültür, açık alan, ulaşım gibi pekçok bileşeni olan projeler uygulanmaktadır. Bunun sonucunda daha geniş çapta bir etki alanına ve tüm kentin dikkatini çekecek bölgeler yaratılmaya başlanmıştır. Talep toplumun her kesiminden gelmektedir ve başarılı olduğunda amacına ulaşmış alanlar ortaya çıkmaktadır. Başarısızlık durumunda ise genellikle bölgedeki yoksul kesime zarar veren ve bu kesimin bölgede yaşamını güçleştiren hatta imkansız kılan durumlar ortaya çıkmaktadır.

İhsan Bilgin soylulaştırmayı; sanayisizleşme, sosyal projelerin azalması ve büyük sermayenin küresel ölçekte konut piyasasına girmesi süreçleri ile birlikte tarihsel bir perspektife yerleştirdikten sonra, yukarıda sözü edilen kentsel dönüşüm projelerini

üç farklı kesitte inceleyerek (büyük sermaye yatırımları, küçük girişimler ve kültür yatırımları) bunların, çevrelerini dönüştürme potansiyellerini irdeliyor. Bilgin özellikle kültür eksenli projelerin, kayda değer sınıfsal bir değişime yol açmadığının altını çiziyor. Bilgin aynı zamanda, sosyal politikalar ile desteklendiği takdirde, soylulaştırmanın kentsel politika aracı olarak kullanılabileceğine dikkat çekiyor (Ciravoğlu ve İslam, 2006).

Soylulaştırma kavramı, bölgedeki kullanıcı profilinin sosyal ve kültürel anlamda geliştirmek amaçlı kullanılıyor ise olumlu bir kentsel politika aracı olarak kullanılmış olacaktır. Böylece bölge, sakinleri değişmeden/yer değiştirmeden, her anlamda gelişecek ve amaçlanan dönüşüm sağlanmış olacaktır.

2) Yerinden Etme (DISPLACEMENT):

Kent içinde dönüşümü amaçlanan bölgeler ile ilgili çalışmalar başlar başlamaz, bu alanlarda mülkiyet değerlendirilmesi durumu yaşanmaktadır. Şen(2006), kentsel dönüşüm projeleri ile birlikte ortaya çıkmış yerinden etme olgusu ile ilgili fikrini “....mekana dayalı bir ekonomik süreçtir. Yapılan yatırımlar ile değerlendirilen mülkiyetler, piyasa sürecinde el değiştirmeye başlayarak, eski kullanıcılar yerine yeni kullanıcıların bu alanlara yerleşmesine olanak sağlamaktadır. Bu durum, burada yaşayan yoksul ve düşük gelirli kesimlerin, yerinden edilmesine neden olmaktadır” şeklinde açıklıyor (s.2).

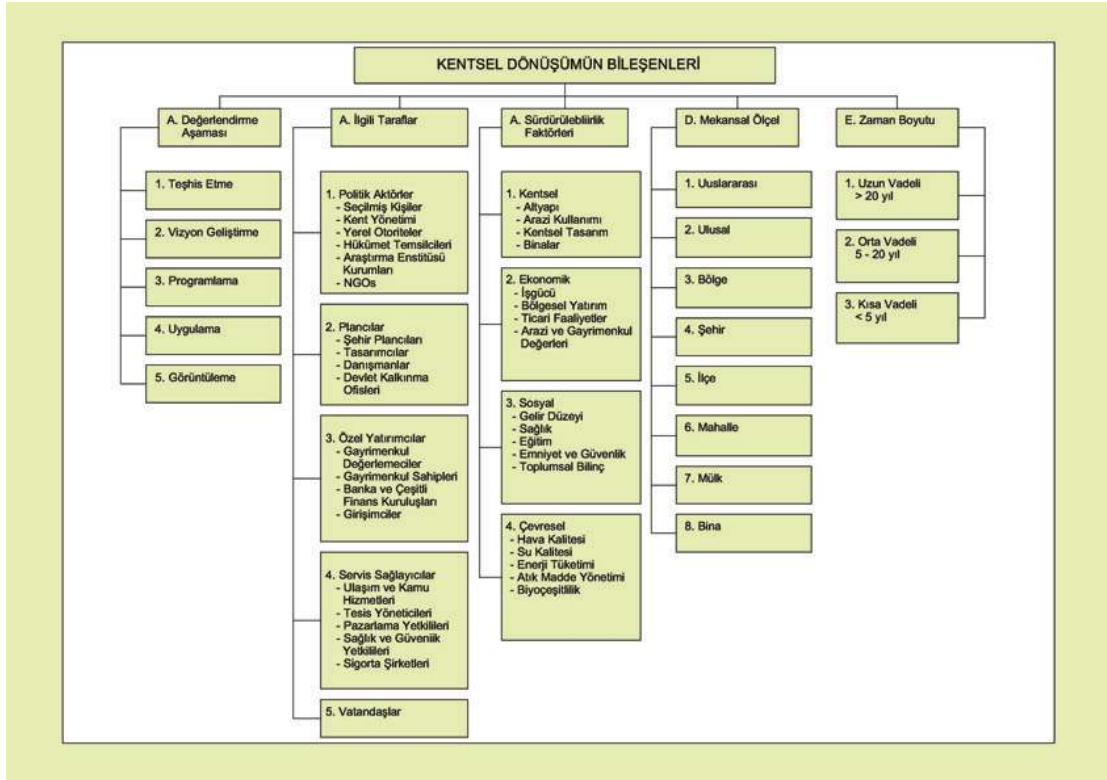
2.1.1 Kentsel Dönüşüm ve Uygulama Süreçleri

Kentsel dönüşüm, kentte yaşam sürecinde oluşmuş kent problemlerinin ortaya çıkarılması, tanımlanması ve çözümlenmesi doğrultusunda yürütülen çalışmalar bütünüdür. Kent parçalarında yaşanan problemler zamanla kent bütününe ait olmaya başlamaktadır. Sebep olarak bazen ekonomik sorunlar, bazen sosyal sorunlar ya da kentin fiziki yapısı gösterilebilir. Fakat sorunlar incelenmeye başlandığında sorunların temelinde pek çok bileşenin varlığına işaret ettiği görülmektedir.

Kent yaşamında sürdürülebilir ve gelişen bir değişimin yaratılması anlamında önemli faktörler vardır. Kentin teknolojik yeterliliği, ekonomik alanda yarattığı fırsatlar ve sosyal alanda gelişen bilinç, kentin ilerleme hızını ve ölçeğini, form ve fonksiyondan daha çok etkileyen belirleyici unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır (Roberts ve Skyes, 2000, s.10).

Avrupa ülkelerinden bazılarında yapılmış, Large Urban Distressed Areas (LUDAs), (Geniş Kentsel Çöküntü Alanları), başlıklı kentsel dönüşüm araştırmaları yapmak amacıyla kurulmuş bir proje olan LUDAs, Avrupa genelinde belirli kentlerde uygulanmıştır ve kent genelinde araştırmalar yapıp kullanımı zorlaştırmış, sorunlu ve yoksul bölgeleri belirleyerek bunlara uygun dönüşüm programını hazırlamaya çalışmıştır. Aşağıdaki tablo bu programın tanıtıcı internet sitesinde yayınlanmıştır ve amacı kentsel dönüşüm sürecine dahil bileşenleri vermektir.

Şekil 2.2’de görüldüğü üzere *kentsel dönüşümün bileşenleri* olarak *değerlendirme aşaması* (analiz aşaması olarak da adlandırılabilir), *ilgili taraflar*, *sürdürülebilirlik faktörleri*, *mekansal ölçek ve zaman boyutu başlıkları* belirlenmiştir. **Değerlendirme aşaması** mevcut durumu *teşhis etme*, uygun alternatifler sunma ve *vizyon geliştirme*, kabul gören çözüm önerisini uygulama için *programlama*, bu doğrultuda *uygulama* ve sonuç ürünü gözlemler doğrultusunda veriler oluşturarak *görüntüleme* süreçlerinden oluşmaktadır. Kentsel dönüşüm projelerinde **ilgili taraflar**, *politik aktörler*, *plancılar*, *özel yatırımcılar*, *servis sağlayıcılar* ve *vatandaşlar* olarak *anılmaktadır*. Kentsel dönüşüm sürecindeki diğer bileşenler ise **sürdürülebilirlik faktörleri**, **mekansal ölçek** ve **zaman boyutu** başlıkları ile verilmiştir.



Şekil 2.2 Kentsel dönüşüm sürecine dahil bileşenler. (www.luda-europe.net)

2.1.2 Kentsel Dönüşüm Süreçlerinde Yer Alması Gereken Aktörler

Kentsel dönüşüm uygulama süreçlerine pek çok aktör dahil olmaktadır. Aktörler genel olarak politik aktörler, plancılar, özel yatırımcılar, hizmet sağlayanlar ve vatandaşlar olarak genellenebilir. Politik aktörler arasında seçilmiş kişiler, kent yönetimi, merkezi yönetim (hükümet) temsilcileri, yerel otoriteler, çeşitli araştırma enstitüsü kurumları ve sivil toplum kuruluşlarının varlığına işaret edilebilir. Planlama aşamasında yer alan aktörler ise şehir plancıları, tasarımcılar, danışmanlar ve devlet kalkınma ofisleridir. Süreç içerisinde yer alan en etkin aktörlerden birisi de özel yatırımcılardır. Gayrimenkul değerlendirmeciler, banka ve çeşitli finans kuruluşları ile girişimciler süreç içerisinde yer alan aktörler arasındadır. Projenin uygulama aşamasında çeşitli hizmetlerin sağlanmasına gereksinim duyar. Bu nedenle ulaşım ve kamu hizmetleri, tesis yöneticileri, pazarlama yetkilileri, sağlık ve güvenlik yetkilileri, sigorta şirketleri servis sağlayıcılar olarak rol alırlar. Kentsel dönüşüm süreçlerinde yer alması gereken en önemli aktör ise bölgenin yerel halkıdır.

Kentsel dönüşüm süreçlerinde mekansal ölçek çok boyutlu olabilmektedir. Uluslar arası ölçekten, ulusal, bölgesel, kentsel, mahalle, mülk ve bina ölçeğine kadar uzanabilmektedir. Sürecin uygulamaya geçirilmesi ise sayılan tüm aktörlerin ve aşamaların gerçekleştirilmesini içerdiği için oldukça uzun zaman dilimlerine yayılabilmektedir.

Kentlerde yaşanan sorunlar ve çözümleri için, kentsel dönüşüm hareketinin aktörleri ve adım atan herkes bu süreçte yer almalıdır şüphesiz. Her kesime hizmet edecek bir eylem planı oluşturmak bu hareketin en önemli aşamasıdır. Eğer başarısız olursa vereceği zarar dönüşüm yaşanmadan önceki halinden çok daha ağır olacaktır ve herkese bir *dışlanmışlık* ve *yerinden edilmişlik* hissi verecektir.

En önemli rol merkezi hükümetin alacağı görev ve bunda başarılı olabilmek adına sergileyeceği tutumdur. İyi bir strateji ile dezavantajlı tüm toplum kesimlerini ve kent bölgelerini avantajlı hale getirebilir, böylece hem kendisini hem de herkesi başarıyla ödüllendirebilir. Yerel otoriteler ve kurdukları ortaklıklar en önemli oyunculardır. Yerel halkı tanıyan ve ihtiyaçlarını bilen, bölgeyi ve çevresini tanıyan yerel oyuncular bu süreçte şüphesiz en iyi katkıyı sağlayacaktır.

Özel sektörün katkısı da inkar edilemezdir. Sadece devlet kurumları, bizim görmek istediğimiz değişiklikleri yaratmaya muktedir değildirler. Toplumla en iyi bağlantıyı onların talepleri doğrultusunda hizmet ve yenilik sunan özel sektörün desteği bu anlamda tam olmalı ve toplum yararına bilinci arttırıcı eylemler sunmalıdır.

2.2 İngiltere Örneğinde Kentsel Dönüşüm Uygulamaları

Kentsel dönüşüm uygulamaları konusunda en deneyimli ülkelerden biri olduğu için İngiltere’de bu konuda planlama ve uygulama sürecine dair pek çok denemeden sonra oluşturulmuş kılavuz kurum ve kanunlar, teorik anlamda oldukça zengin bir kütüphane mevcuttur. İngiltere, yetkili kurumlar aracılığı ile bu süreci yönetmekte ve programlı, planlara uygun şekilde uygulanmasını sağlamaktadır. Kentsel dönüşüm karar süreci ve uygulama süreci birbirinden bağımsız olarak İngiliz Devlet Kurumları

tarafından yürütülen çalışmalardır. Yetkili kurumlar ulusal, bölgesel ve yerel kurumlar olarak gruplandırılmış ve her birinin yetki sınırları belirlenmiştir.

Tablo 2.2 İngiltere’de kentsel dönüşüm kararları ve uygulamaları konusunda yetkili kuruluşlar.

Ulusal	Konut ve Toplum Kurumu (The Homes and Communities Agency -HCA)
Bölgesel	Bölgesel Kalkınma Kurumu (Regional Development Agencies - RDAs)
Yerel	Kentsel Dönüşüm Şirketleri (Urban Regeneration Companies - URCs)

Bu kurumlar kentsel dönüşüm kararları ve uygulamaları konusunda ulusal, bölgesel ve yerel ölçekte yetkilidirler. Bakanlıklar, belediye ve ilçe yönetim kurumları gibi yönetici kurumlar ile işbirliği içerisinde çalışan kurumlardır. Bu kurumlar ve kuruluşlar dışında Toplumsal Grupların ve Sosyal Sorumluluk Grupları da bu süreçte söz sahibi taraflardır.

1) Konut ve Toplum Kurumu (The Homes and Communities Agency -HCA) :

Bu kurum *ulusal* boyutta kentsel dönüşüm projelerinde planlama konusunda yetkili kurumdur. 1 Aralık 2008 tarihine kadar İngiliz Ortaklıklar (English Partnerships-EP) olarak bilinen ulusal ölçekteki kurumun üstlendiği görevleri ve sahip olduğu yetkileri üstlenmiş kurumdur. Ulusal öneme sahip, büyük ölçekli kalkınma projeleri (Thames Gateway gibi) ve küçük ölçekli genişleme projelerinde (Milton Keynes gibi) arazi edinme ve kamulaştırma, arazi kullanım kararları alınması konusunda yetkili ulusal kurumdur. Yerel yönetimlerce ve kurumlarca yönetilen kentsel dönüşüm projelerinin de üst ölçekli karar ve planlara uygun yürütülmesini denetleme yetkisine sahip kurumdur. (www.homesandcommunities.co.uk , 11.12.2009)

2) Bölgesel Kalkınma Kurumu (Regional Development Agencies - RDAs) :

İngiltere’de yönetim sisteminin en temel birimlerinden biri olan bu ajanslar bünyelerinde ve yönetim kadrolarında, merkezi otorite temsilcileri, yerel yönetim temsilcileri, özel kurum/kuruluş, meslek grubu (özellikle mimar, şehirci vb.) temsilcileri bulundurmaktadır. Yine kamusal/yarı kamusal birimlerden gönüllü katılımları da bu kurumların, çalışma bölgelerinde başarı elde etmesinde önemli bir etkidir.

Bölgesel Kalkınma Kurumu (Regional Development Agencies - RDAs), devlet tarafından sürdürülebilir ekonomik gelişimin desteklenmesini sağlamak amacıyla 1998 yılında kurulmuştur. Devlet desteği ve kamu katılımı ile oluşturulmuş bu kurumun temel görevi; bölgelerin ekonomik performans ilişkilerini geliştirmek ve bölgeler arasındaki sosyal ve ekonomik eşitsizlikleri gidermektir. İngiltere’de 9 ayrı bölge ve bu bölgelerin herbiri için oluşturulmuş toplam dokuz "Bölgesel Kalkınma Kurumu" faaliyetlerini aktif olarak sürdürmektedir (www.englandsrdas.com, 11.12.2009).

One North East, East of England, North West, South West, Yorkshire, West Midlands, East Midlands, South East England ve London bu dokuz bölgesel kalkınma kurumunun isimleridir. Bunlardan sadece Londra Kalkınma Kurumu (London Development Agency, LDA) doğrudan Londra Belediye Başkanı ve Meclisine bağlı çalışmaktadır, diğerleri Department for Business Innovation and Skills(BIS) kurumuna bağlı olarak çalışmaktadır. Her bir kurumun bir başkan ve 15 üyeden oluşan bir yönetim kurulu vardır. Bölgesel Kalkınma Kurumları’nın çalışma amaçları şöyle açıklanmıştır:

(www.en.wikipedia.org , 11.12.2009)

- Bölgesel ekonomik gelişme ve yeniliklere katkıda bulunmak,
- İş kalitesi ve verimliliği konusunda çalışmalar yapmak,
- İstihdam sağlamak,
- Kaliteli işgücü yetiştirilmesi için olanaklar yaratmak,
- Bölgesel gelişmeleri sürdürülebilir kalkınma olarak devamını sağlamak.

3) *Kentsel Dönüşüm Şirketleri (Urban Regeneration Companies - URCs) :*

Kentsel Dönüşüm Şirketleri (Urban Regeneration Companies - URCs), Bölgesel Kalkınma Kurumuna bağlı olarak çalışan yerel ölçekteki sorumlu kuruluşlardır. Bu yapılanmalar yerel yönetimlerce kabul edilmiş ve desteklenmekte, yürütülmekte olan dönüşüm programlarını takip etmekle yükümlüdürler. Kentsel Dönüşüm Şirketleri, ulusal ve bölgesel ölçekteki kurumları yerel ölçekte temsil etmektedirler. Kentsel dönüşüm çalışmalarında yerel ölçekte şirketler ve özel tüzel kişiler vardır. Kentsel Dönüşüm Şirketleri, geliştirilecek özel kararlar yoluyla ortak vizyon oluşturarak radikal bir fiziksel dönüşüm elde etmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca yerel yönetim, yerel işverenler, toplum temsilcileri, yerel halk arasında koordinasyonu sağlamakla da yükümlüdürler. Hem kamu ve özel sektöre yönelik yeni yatırım planları oluşturmak, yaratıcı ve ilgi çekici tanıtımlarla hem projeye dikkat çekmek hemde yeni yatırımcıları çekmek gibi sorumlulukları vardır (www.urcs-online.co.uk, 11.12.2009).

Yerel politikalar, ulusal ve bölgesel kent planlama politikalarının oluşturduğu çerçeve içinde geliştirilmektedir. Bu bir tür, ulusal ve bölgesel çerçevenin, yerel belediye sınırları içinde ve yerel sorunları, karakteristikleri ve öncelikleri yansıtacak şekilde yorumlanması olarak adlandırılabilir. Ulusal ve bölgesel politikalara aykırı yerel politikalar teorik olarak mümkündür, ancak bunun gerçekleşebilmesi için yerel belediyenin özel nedenler göstermesi ve bu nedenlerin çok iyi savunulması gerekir. Yerel ve bölgesel planlama politikaları (yerel gelişim planı) belli aralıklarla yenilenmek zorundadır. Bu süreç, araştırma, inceleme, analiz, politika önerileri, önerilen politikaların yerel halkın ve diğer ilgili kuruluşların görüşüne sunulması ve en sonunda da bir planlama müfettişi başkanlığında bir tür planlama soruşturmasını içerir. Plan geliştirilirken, bölgede konut ihtiyacı, ulaşım, hava kirliliği, iklim değişikliği, alışveriş merkezlerinin durumu, ekonomik sorunlar, ekoloji, enerji, okul, sağlık, eğlence, spor, açık alan, dini ibadet gibi etkenler, altyapı konuları ve gereksinimleri ele alınır ve irdelenir. Bütün bunların sonucu olarak ortaya çıkan, belediye sınırları içinde kentsel dönüşüme uygun alanları belirleyen, iş alanları ve alışveriş merkezlerinin nerelerde konuşlandırılacağı ve var olanların ne şekilde

korunacağı gibi konuları işleyen, konut gereksinimini ve yoğunluğunu belirleyen, yeşil alanların ve tarihi dokunun nasıl korunacağını anlatan, kentsel tasarım prensiplerini belirleyen yöreye özgün planlama dokümanıdır (Nişancıoğlu,2009).

Yerel planlama bölümlerinin, bölgenin kalkınması, çevre ve tarihi dokunun korunması için “*spatial* (mekansal)” bir çerçeve hazırlamak dışındaki diğer fonksiyonları şunları içermektedir: Belediye sınırları içinde gelişim için düşünülen alanlar için masterplan hazırlamak, her türlü plan için fırsat eşitliği ve sürdürülebilir yaşam analizi hazırlamak, planlama politikaları ve kararları için yerel halk ve ilgili kuruluşlarla net bir diyalog içinde olunacağına ilişkin konsültasyon politikaları geliştirmek. Ayrıca, yerel belediyeler, kendi belediye sınırları içindeki her türlü planlama izninden sorumludur. Yeni konut siteleri, yeni iş alanları, alışveriş merkezleri, varolan bir kullanımın, örneğin ofisten konuta değiştirilmesi, varolan konutlara yapılan eklemeler gibi büyüklü küçüklü pek çok proje için belediyeden izin alınması gereklidir. Belediyeler bu kararları kendi planlama politikaları ve ulusal ve bölgesel politikaları dikkate alarak bir karara bağlar. Bu süreç içinde projeden etkileneceği düşünülen her kesim ve kuruluş fikir belirtmek için davet edilir (Nişancıoğlu, 2009).

2.3 Yer Oluşturma Kavramına İlişkin Teorik Değerlendirmeler

“*Yer oluşturma* (place making) bir eylem ve bir süreçtir; insanların tarih içerisinde ve yazılı tarihten önce ne yaptığı ile doğrudan ilgilidir.... Yerleşmeler toplumun kültürüne ait pekçok bileşeni, bir yada pekçok form altında birleştirebilen, toplumun maddesel kültür parçalarından biridir. Toplumsal kültürün diğer bileşenleri ise teknoloji, sosyal değerler, ekonomik ve politik yapı olarak değerlendirilebilir. *Yer oluşturma*, sınırları oldukça geniş bir form içinde mimarlık, kentsel tasarım ve planlama ile çerçevelenen, genel bağlamda “*ekolojik-çevresel*” bir kültür birliği eylemidir” (Stea, Turan, 1993, s.6).

Yerleşmek ise yer oluşturmak eyleminin genel anlamı olarak bilinen bir halidir. Toplumsal gruplarının yaşamlarını sürdürebilmek amacıyla yerleşik bir düzende

olma kararları doğrultusunda seçtikleri coğrafya, zamanla onların fiziksel çevrelerini üretecekleri ve kültürlerini sürdürüp geliştirecekleri *yer* olmaktadır. Böylece fiziksel ve doğal çevreler üretim ve tüketim mekanları haline gelmektedir.

“*Yer oluşturma*” yaşama ve yaşam kültürüne bağımlı bir olgudur, bu nedenle sosyal ve kültürel boyutu oldukça önemlidir. Günümüz kent plancılarının çalışmalarında artık sadece form/biçim odaklı kent planlama ve tasarlama çözümlerinin kent mekanının sürdürülebilirliği ve işlevlendirilmesi için yeterli olmadığı görüşü benimsenmektedir. Mekan oluşturmak için sadece fiziki kentsel parçaların çözümlenmesi yeterli değildir. Mekana yaşam verecek ve onu *yer*’e dönüştürecek olan ise kullanıcıya vereceği duygu ve kullanıcısının ona katacağı anlamdır.

Antik çağlardan günümüze değin geleneksel kentsel yerleşmeler bir merkez etrafında gelişme göstermişlerdir. Böyle bir yerleşim biçiminin ortaya çıkışı ilk çağlarda güvenlik gibi gerekçelere dayandırılırken; günümüzde kentsel yerleşimler iş olanakları, eğitim, sağlık, dinlenme, ulaşım, yaşama gibi çok çeşitli işlevleri barındıran yapılara dönüşmüşlerdir.

Yeni oluşan kent mekanlarında çoğunlukla kullanıcı belirsizdir. Amaçlanan bir kullanıcı profili olması, üretilen mekan etkiler. Bu yapısal üretim aşaması kontrol edilebilir ve sonucu tahmin edilebilir bir süreçtir. Ancak sosyal boyutta nasıl bir yapı oluşacağı konusu kontrol edilebilir bir durum değildir.

Son 50 yılda dünya çapında oldukça hızla yayılan modern kent dokusunun sorunları dünyanın neredeyse her yerinde benzer olumsuzlukları (problemleri) ortaya çıkardı. Bu anlayış çağdaş, kesin hatlı, kültürel, acemi (küstah), modern, yenilikçi yönünden etkilenmiş ve kentlerin nasıl çalışması gerektiği konusunda empoze fikirlerle dolu, neredeyse tek boyutlu bir bakış açısıdır. Kentlerde nefessiz ve donuk renkli binalara, ihraç edilmiş pahalı arabalara, adeta bir ikon veya yaşam sembolü vurgusu yapılmaktaydı. Ne oldu da geri adım atıldı ve 21.yüzyıla daha insancıl, daha sürdürülebilir kentler gerektiğine karar verildi? (Kent, 2008).

Tüm bunların sonucunda 1970’li yıllarda Avrupa ülkelerinde katılımcı, toplum önderliği ile ruh kazanacak ve *yer oluşturma (placemaking)* anlayışı ile yapılaşacak kent fikri oluştu. Bu hareketin temelinde yaşam kalitesi yüksek ve insanın doğası temel alınmış mekanların oluşturulması yatmaktadır. Dünya çapında birbirinden kopuk, bağlantısız ve izole alanlardan oluşan, sadece dikkat çekmeye veya ticari kazançlara odaklı projelerle dolu kentler yerine; insanın yaşam kalitesine odaklı kentler yaratmak amaçlı cesur bir harekettir. Yer oluşturma, mekanın fiziksel özelliklerini değil, mekanların hizmet edeceği toplumun kalitesini arttırmayı hedeflemektedir (Kent, 2008, s.1).

Yer kent içerisinde stratejik bir toplanma noktasıdır. Toplumun günlük hayatında aktivitelerini gerçekleştirdiği ve kentli olma deneyimini yaşadığı noktalardır ki bu nedenle etkileyicidir. Mekanların kullanıcısı üzerinde olumlu etki bırakması, mekanın yer olma olasılığını güçlendirir. Mekanda kullanıcı profilinin tanımlanabilmesi oldukça önemlidir. Günümüzde büyük kentlerde nüfus yoğunluğu ve çeşitliliği, her zaman dilimine bağlı olarak kentin her bir parçasında sürekli değişim göstermektedir. Mekanlarda sabit ve değişken kullanıcılar vardır. Bu durumda kent parçacıklarında böyle bir profil tanımlaması yapmak oldukça zordur. Tanımlanamamış kullanıcı ise mekan üretimlerinde yer olgusuna gidişte belirsizlik yaratır. Kentin mekan ve yer karakteri arasındaki ilişkiler, toplumsal arenanın en vazgeçilmez unsurlarıdır.

2.3.1 Mekan ve Yer Kavramlarına İlişkin Farklılıklar

Mekan statik bir olgudur, *yer* ise dinamik bir kavramdır. Mekan dingin, durgun ve sabit karakterlidir. Yer ise devingen, enerjik ve değişken karakterlidir. Genel söylemde (popüler bağlamda) mekan ve yer; bölge, alan ve çevre ile birlikte eşanlamlı sözcükler olarak bilinirler.

Mekan, parçalardan oluşan bir alan olarak düşünülürse; ***yer***, sınırları sosyal ilişkiler ve topluluk bilinci ile oluşturulmuş alanlardır.

Yer, mekan içinde özel ve benzersiz bir noktadır. İnsanların günlük olağan aktivitelerinin gerçekleştiği anlamlı noktalardır. *Yer*, insan aktivitelerini ve sahip olduklarını barındıran, insanların duygusal ihtiyaçları ve kimliği dikkate alınarak donatılmış, diğerleriyle bağlantı kurduğu bir mekan parçasıdır. Yerler, mekan içerisindeki, insanların yaşadığı ve çalıştığı, aynı zamanda samimi ve kalıcı ilişkiler kurma olasılığına sahip oldukları özel noktalardır (Pacione, 2005, s.25)

Mekanın fiziksel boyutlarına sosyal boyutların eklenmesi ile yer oluşmaktadır. Yer oluşumunu olanaklı kılan en önemli unsurlardan birisi kendini varoluşsal olarak tanımlayabilmesidir. Ancak tüm sosyal ve psikolojik belirleyicilerin yanı sıra mekanın yer oluşumuna katkı sağlayanların aynı zamanda fiziksel mekan özellikleri olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Mekanın yer olarak pozitif anlamlar kazanabilmesi için fiziksel boyutunda özgün ve belirgin işaretleri (anlamları olan yapılar, objeler, dokular) olmalıdır.

Hildreth (2007), yer kelimesini farklı anlamlarda kullanılabilecek, zor ve karmaşık bir kavram olarak nitelendirmektedir. Bu çok farklı anlamlar kavramsal olarak şu şekilde gruplandırılmışlardır:

- *coğrafi kavram olarak ‘yer’, karakteri, kimliği ve anlamı olan tanımlı alan,*
- *sosyoloji kavramı olarak ‘yer’, sosyal ilişkiler ağı içinde bulunan noktaların kesiştiği eşsiz nokta,*
- *ekonomi kavramı olarak ‘yer’, ‘Pazar yeri’.*

Yukarıdaki kavram gruplarına göre ‘yer’ statik olmaktan çok dinamik bir kavramdır. Mekan inşa edildiği için yer’e dönüşmez, zaman içerisinde insanlar için anlamlar birikimi yaşanırsa yer’e dönüşür. Bu süreç, geniş dış dünyayla bağlantılı bireysel ve toplumsal ilişkilere dayalıdır. Mekanın yer olarak kentsel dönüşüm içinde olabilmesi için, soyut bir kavramdan kullanılabilir bir kavrama dönüşmesi gerekir (Hildreth, 2007, s.233).

Yer oluşturma kavramı ile çoğunlukla yaşamın kültürel boyutuna gönderme yapılmaktadır. Bunun nedeni mekanın yer olmak üzere geçirdiği dönüşüm sürecinin

en önemli bileşeninin insan olması ve böyle anlam kazanacak olmasıdır. Kentsel dönüşüme maruz kalacak, yeni yapılaşacak veya varolan eski kent bölgeleri için en önemli konu onların “yer oluşturarak” kente katılımlarının sağlanmasıdır.

Mekan algısal ve deneyimsel olarak objelerle dolu fiziksel spesifik bir alandır. *Beden ve ruh* ikilisi ile *mekan, insan ve yer* kavramları arasında bağlantı kurarsak anlamlar örtüşecektir. Antropolojide nasıl ki beden ruh için bütün duyguların, seslerin ve hareketlerin somutlaştığı bir obje ise, mekan da insanın varlığı ile dolan ve yer olmaya başlayan bir alandır. Tüm bu açıklamalar aslında insana ve insanın yaşam biçimine bağımlı olan fiziksel çevrenin yada fiziksel çevreye bağımlı olan insanı ve insanın yaşam biçiminin tanımlanmasına dair çalışmalardır. *Mekan ve sonrasında mekanın yer olması* ile birlikte bazı **alt kavramlar** ortaya çıkabilir.

Tablo 2.3 Mekanın Yer Olma Sürecinde Ortaya Çıkabilecek Alt Kavramlar.

<i>Mekan Türleri</i>	<i>Eylemler</i>	<i>Alt Kavramlar</i>
Mekan	Gözlem	Mekanın gözlemi
Toplumsal mekan	Mekansal kimlik Sınırlar/Mekanın içi ve dışı Kültürel izler/Aidiyet hissi Sınırsız alan (kentle bütünleşilmiş alan)	Sosyal etkileşim Toplumsal etkileşim
Hayal edilen mekan	Sunulan mekanda bulunma	Anlamlandırma
Oluşturulmuş mekan	Binalar ve binalar arası boşluklar	Toplumsal ve kişisel çevre
<i>Yaşanılan</i> Mekan	<i>Yerleşilmiş</i> Alan	<i>Yerleşmiş</i> Mekan

Yukarıdaki başlıkların herbiri bizim yaşadığımız çevreye, insana odaklıdır ve bu çevrenin yere dönüşümünü anlatmaktadır. Varolan veya oluşturulan fiziksel çevre gözlemlerle algılanmakta ve bu algılar bizde duysal olarak yer etmektedir. Bu bize mekanla bağ kurmayı ve o mekanda bulunan diğer insanlarla birlikte durabilmeyi öğretmektedir. Sunulan çevre, mekan olarak dokuya, renge, sınırlara sahiptir ve bunlar bize aidiyet hissinini vermektedir. İçerisi ve dışı gibi kavramlara sahip

değilse mekan sınırsız bir alandır. Sınırları belirsiz olmasındandır bu sınırsızlık ve toplumsal davranışların daha zor oluştuğu, kalabalıkların daha parçalı yer edindiği, kişisel mekanların oldukça az olduğu yerlerdir.

Oluşturulmuş fiziksel mekanlar binalar ve onların arasındaki (yollar, parklar, meydanlar vs.) boşluklardır. Buralarda toplu yada bireysel aidiyet hissi veren yapılaşmış çevre dokuları oluşturmak ve benimsemek söz konusu olduğunda yer kavramından söz edilebilir. Yapılaşmış çevrenin öncesinde fiziksel, sosyal ve ekonomik boyutlu tasarımlar eğer sonuç üründe gerçekleşmiyor ise mekan ve yer arasında uyumsuzluklar yaşanmaktadır.

Yaşamın gerçekleştiği her mekanı bir yer olarak tanımlarsak, yapılaşmış çevrelerde başarılı ve başarısız yerler oluşabilmektedir. Bu bağlamda, yer oluşturmak kavramı, başarılı yer kavramıyla örtüşmektedir. Yaşanılan çevre, yer oluşturma kavramının karşılığına uygun bir çevre ise anlatıları, yol tarifleri ve kent içinde bir anlamı olmalıdır. Kent anlamları global anlayıştan uzak, yerel alanlarda mümkündür. Günümüz kentlerinde amaçlanan global anlayışın homojen yansımalarından doğan, endüstriyel dönem atığı mekanlar yerine yerellik özellikleri artırılmış ve farklılıkların belirgin olması sayesinde aidiyet hissettiren mekanlar yaratmaktadır.

2.3.2 Modernizmin Eleştirisi ve Post-Modernizm Tartışmaları Çerçevesinde Yer Oluşturma Kavramının Gelişimi

Yer Oluşturma kavramının ortaya çıkışını ve gelişimini mimarlık ve planlama disiplinlerinin gelişimi, modernite projesi ve eleştirileri ile post-modernizm tartışmaları çerçevesinde değerlendirmek gerekmektedir. Bu nedenle bu bölümde öncelikle modernite projesi kısaca açıklanacak ve eleştirileri doğrultusunda “yer oluşturma” kavramının gelişimi tarihsel süreç içerisinde değerlendirilecektir.

“Mimarlık ve planlama antik dönemlerde de var olmalarına karşın bugünkü planlama pratiğinin ortaya çıkışı aydınlanma felsefesinin gelişimi ile akılcı bilim anlayışı geliştirilmiştir. Böylece bilgiye hakim kişilerin belirlendikleri evrensel

çizgide topluma yol göstermesi beklenmiştir. Bilim ve bilim adamlarının dini kuralların yerini aldığı bu felsefik yaklaşım doğrultusunda planlama ve mimarlık disiplinleri de bilimsel çerçevelerini kurmaya başlamışlardır” (Özbek, Sönmez, 2000).

Böylelikle bilimin ve uluslararası ticaretin gelişimi ile birlikte kapitalizm tüm dünyaya yayılan gelenekselden farklı mekansal oluşumlar doğurmaya başlamıştır. Gelenekten kopuş özellikle sanayileşme sürecinin bir sonucu olarak İngiltere’nin sağlıklı kentleşme sorunlarının çözümü amacıyla ortaya çıkmıştır. İşçi sınıfı için düzenlenen mekanlar ile sağlık ve alt yapı sorunlarını çözmeye amaçlayan mekansal düzenlemeler ile gerçekleştirilmiştir. “Kentsel dokunun yeniden inşası, yeniden biçimlendirilip yenilenmesi, bu projenin ana unsurlarından biri haline gelmiştir” (Harvey, 1997, s.87). Bu proje ile birlikte modernite projesi geliştirilmiştir. Modernite projesi, yasal süreçlerin geliştirilmesiyle birlikte uygulanmaya başlamıştır. Ancak, modernite projesi 19. yüzyıl sonlarıyla 20. yüzyıl başlarında, alternatif yaşam arayışları çerçevesinde yeni yaşam mekanları ve biçimleri üretme süreci içerisine de girmiştir. “Bunlar arasında Güzel kent akımı, Ebenezer Howard’ın Bahçe Kent ütopyası, Camillo Sitte’nin tarihi çevreye duyarlı yaklaşımı, Berlage’in Amsterdam’daki uygulamaları, Tony Garnier’in Cite Industrielle’i sayılabilir. Modernizmin kent planlama anlayışı ise en gelişmiş ifadesini CIAM’nın 1933’te hazırladığı Atina Şartı’nda bulmuştur denilebilir” (Tekeli, 2001, s.18). Le Corbusier’nin, Mies van der Rohe’nin, Frank Lloyd Wright’ın ve benzerlerinin düşünceleri de bu bağlama uyum sağlamaktadır (Harvey, 1997, s. 87).

Ancak söz konusu çalışmalarda mekanı fetişleştirme, mekana bir nesne gibi bakarak nedensel bir güç atfeden mutlak mekan anlayışının en önemli örnekleridir (Ersoy, 2007). Bu tür yaklaşımların en önemli eleştirileri toplumsal sorunları mekan aracılığıyla çözmeye çalışmalarıdır (Şengül, 2007).

Modernite projesi kapitalist ekonomik sistemin gerçekleştirildiği tüm ülkelerde 20. yy. başlarından itibaren uygulanmaya başlamış ve kentsel mekan modernite projesine uygun biçimlerde şekillendirilmeye başlamıştır. Kentlerde çalışma, yaşama,

dinlenme, ticaret alanları gibi alansal kullanımlar kesin sınırlar ile birbirinden ayrılmış ve işlevsel bölgeler itibarıyla kentler planlanmıştır. Mimari ise modernist felsefe çerçevesinde işlevsellik ve teknoloji odaklı gelişme göstermiş ve tüm bu yaklaşım biçimleri dünya’da pek çok kentte hızla yayılmıştır. Habermas’a (1983) göre *aydınlanma projesi* ile birlikte başlayan modernite projesi kısa sürede yaşamlarımıza nüfuz etmiş ve yaşantımızın her alanını etkilemiştir.

Böylelikle kent planlama ve mimarlık disiplinleri, uzun yıllar dünyanın her yerinde birbirine benzer formlarda yapılar, yapı grupları ve kentler üretmişlerdir. Küresel bir anlayışla insan ölçeğinden oldukça uzak bir üretim sistemi içinde kentlerde huzursuz, sakinlikten uzak, olması gerekenden çok daha fazla değişmiş, kendine özgü anlamını yitirmiş ve toplumsal sosyal hayatı sürdürebilme imkanı az olan ‘hızlı dünya’ üretilmiştir. Hızlı dünya, kapitalizmin küresel ölçekte yayılma ürünüdür. Hızlı dünya, doğrudan üretici ve tüketici, uluslararası sanayi, modern telekomünikasyon, maddesel tüketim, uluslar arası haber ve eğlence gibi bileşenleri olan mekan ve insanlardan oluşur. Hızlı dünya sistemi, 1970’li yılların ilk yarısında beliren uluslararası ekonomi ile bir sistem şoku yaşamıştır (Knox, 2005, s.3).

Ekonomik krizin yanı sıra 1960’ların sonu ve 1970’li yıllar modernite projesinin eleştirilmeye başlandığı yıllardır. Modernizmin yarattığı kentsel mekanlara yönelik ilk eleştiriler Jane Jacobs’ın (1961) “The Life and Death of Great American Cities” çalışması ile başlamıştır. Özellikle, modernist dönemde üretilen sosyal konut projelerini ve kentli yaşamın mekanlarını eleştirmiştir. Modernite sade ve tutarlı çizgilere sahiptir ve dünya genelinde benzer yapılaşmaya ve kültürlerin tekdüzeliğine yol açmıştır.

Modern konut projeleri, ofis yapıları, alışveriş merkezleri, modernitenin etkisiyle düzenlenmiş kent mekanları gibi pek çok alanda, insanları klasik sokak yaşamından uzaklaştırmıştır. Düşeyde veya yatayda oluşturulmuş, katı çizgisel hatları olan yapı gruplarıyla yaşamaya mahkum etmiştir. Modernizm etkisinde yapılan planlama sonucunda oluşan mekanlarda toplumsal uzaklaşmalar, yabancılaşmalar ve sosyal parçalanmalar yaşanmaya başlanmıştır.

Heidegger (1971) telekomünikasyon teknolojileri, seri üretim ve ürün değerleri gibi etmenlerin insanların yer oluşturmada, fiziksel ve sosyal yapısı üzerindeki etkileri ile ilgili tahminlerde bulunmuştur. Heidegger'e göre kaçınılmaz sonuç, mekanların orjinalliklerini yitirmesidir. Kent mekanları yapay (orjinallikten uzak) ve yersiz, i ronik, pr ofesyonelece t asarlanmış ve ticari amaçlarla inşa edilmiş fakat gelenekten uzak, anlamsız ve basit sembolleştirmelerle, mekansal ve toplumsal kimlik oluşturmak yerine ticari yakınsallık için üretilmişlerdir.

Modern dönemin kentsel yaşamı bu denli gözardı etmesi temelde farklılıkları kabul etmeden, standart bir toplum kabulünü yapmasından kaynaklanmaktadır. Başarızlığının kaynağında da bu düşüncenin zamanla çürümüş olması vardır. Modern mimari ve kent planlama anlayışında ortaya çıkan geleneksel kimlikten uzaklaşma durumu kentlerde kimlik bulamamış ve neredeyse birbirinin aynı çizgilere sahip yapılaşmış çevrelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Kentin kimliksiz olması bu noktadan ve bu anlayıştan kaynaklı olarak gittikçe daha da büyüyen bir kaybolmaya itmiştir kent insanını. Düşeyde ve yatayda oluşan aynılıklar, bağları koparmıştır. Sosyal yapı ve komşuluk ilişkileri, yabancılaşmalara ve uzaklaşmalara neden olmuştur. Kent, yaşayanına dair hiçbir iz taşımayan betonarme, çelik, cam, asfalt ve aralara serpiştirilmiş her yerde aynı yeşil alanlar ile anılmaya başlamıştır.

“20. yy’ın son çeyreğinde pek çok alanda bir uyanış olmuştur. Post-modernist yaklaşımların gelişimine paralel olarak, yerel kültürlerin ve özelliklerin korunması pek çok araştırmada gündeme alınmış ve yerel kültürlerin araştırılması ve korunması konusunda pek çok çalışma ve çaba başlamıştır” (Özbek, S önmez, D ündar, vd. 2008).

Modernite projesinin eleştirisi ile birlikte 1970’li yıllarda post-modernite tartışmalarının başladığı dönemler kente dair ne varsa her birinin oluşumu insanın temel sosyal hayatından yola çıkarak başladığına vurgu yapılmıştır. 1972 yılında, dünyada da ha s onra m odernizm e tkisindeki döne min s onu ol arak k abul e dilecek “Pruitt-Igoe Toplukonut Alanı” yıkımları gerçekleştirilmiştir. 11 katlı, 33 bloktan

oluşan yaklaşık 23 hektarlık bir alanda bulunan bu bölgede yaşananlar modern kent hayatının kısa bir özeti olarak anılır olmuştur.

Postmodern kent söylemlerinde kentin artık bir bütün değil, parçalanmış bir bütün olarak görülmeye başlandığına değinilir. Bu parçalar yüzeysel değil, derinliklerine inilerek insan ölçeğinde değerlendirilerek planlanmaktadır.

Postmodernizm, tekçi, ve bölünmez nitelikteki “apriori” değer ve ilkelerin, dayatmacı toplum sistemlerinin karşısına görecelik, k ritersizlik, nor msuzluk, kesinliklerin yerine olasılıklara dayalı bir anlayışı öne sürmüştür. Postmodern özne de, bu anlamda, başka insanlarla özgürce yüz yüze gelebilen, egemen görüşleri sorgulayarak, alternatifler öne s ürebilen e tkin bi r ö znedir. P ostmodernizmin modernizme karşı en temel tezi ise, modernizmin tekçi ve tek - kültürcü anlayışına karşılık, çok – kültürlülüğü temel alan, yüksek kültürle kitle kültürü arasındaki ayrımı kaldıran çoğulculuk anlayışdır. Burada bahsedilen özellikleriyle postmodern söylem, zamansal ve ruhsal değerleri taşımaktadır. İnsana ve aktivitelere duyarlı, kültürünü ve tarihselliğini yansıtan kent olgusuna değinir (Sağocak, 2003).

Postmodern görüş, günümüzün farklı kültürlerini barındıran çok kültürlü, çok uluslu kentlerinde, belirsizlikleri kabul eder ve kentin böylelikle varlığını sürdürebilmesi için farklılıkların farkına varılarak kentleşmeye dikkat çekmektedir. Farkındalığı sağlayarak kentin her kullanıcısının kent mekanında varolmasını mümkün kılmaktadır. Bu yaklaşımda tarihsel, kültürel, ekonomik, teknolojik bütün girdilere duyarlı olmasıdır. Sonuç olarak postmodern dönem kent anlayışı, heterojenliği bütünlük içinde uyumsuzluk olarak değil, tam tersine rastlantısal olarak yan yana olan kent kullanıcılarının ve bileşenlerinin kente, farklı bir bütünlük ve aidiyet anlamı kattığını savunmaktadır.

2.3.3 Kentsel Mekanların Başarılı “Yer” Olmalarını Sağlayacak Planlama ve Tasarım İlkeleri

Yer kavramının kentsel dönüşüm süreçleri içinde anlamının güçlenmesi için, soyut ve somut özelliklerinin güçlü bir biçimde tariflenmesi gerekmektedir. Ayrıca ‘başarılı yer (successful place)’ ve ‘yer şekillendirme (place shaping)’ kavramları da yer oluşturma’nın amaçlarındandır.... Bir yerin başarılı olarak nitelendirilebilmesi için sahip olması gereken özellikleri de tariflemek gereklidir (Hildreth, 2007, s.233).

Başarılı kent mekanları oluşturmak ve bunların yer olarak benimsenmesini sağlamak amaçlı yapılan disiplinlerarası çalışmalar sonucunda “Kent Alanları Yönetimi (Place Management)” adı altında yeni bir kentsel disiplin oluşmuştur. Sosyal boyutuda dikkate alan başarılı kentsel mekanlar oluşturabilmek için disiplinlerarası bir organizasyon gereklidir. Kent planlama, mimarlık, kentsel tasarım, peyzaj mimarlığı gibi disiplinlerin yanısıra kent ekonomisi, kent sosyolojisi, politik ekonomi, tarih gibi disiplinlerin de katılımı ile çalışmalar yapılması kaçınılmaz olmuştur.

Tasarımın pek çok alanda önemi artık sadece görselliğe ve düzene ulaşmak için değil aynı zamanda yerelliği ve toplumsallığı yansıtarak yaşamın karmaşasını olumlu kılmayı başarmasındandır. Kent mekanı kullanıcısı tarafından benimsendiği ölçüde başarılıdır. Yaşanabilir mekanlar, kullanıcısı ve kent karakteri dikkate alınarak oluşturulmuş alanlardır. Bu tür tasarımlar sosyolojik, psikolojik, ekonomik ve kültürel boyutlarında dikkate alan, kent bütünü ve diğer kentsel parçalar ile uyumlu olan mekanlardır.

Yaşam kaynağı olan kent, karmaşık ilişkiler bütünüdür, olağan ve durağan bir mekanizma değildir. Kent mekanları bu kabule dayandırılarak yapılan uygulamalarla önemli değişimler yaşamıştır. Başarılı kent mekanları oluşturma fikri kentin dinamizminin farkındalığı ile mekanların yer olmalarına izin vermektedir. Yer oluşturma fikrine yakın kent mekanları, kullanıcısının değişen ihtiyaçlarına uygun fiziksel ve duyuşsal koşulları sağlayan mekanlardır. Aşağıdaki tablo 2.3,

“...Montgomery’nin (1998) 12 koşulla tanımladığı, ‘Kent Oluşumunun Fiziksel Koşulları’ değerlendirmesi rehberliğinde başarılı bir kentsel mekanın yaratımında kabul edilmesi gereken genel koşullar....(Coşkun, 2008, s.62)” ve açıklamalarını içerir tablodur.

Tablo 2.3 Başarılı Kentsel Mekanın Oluşum Koşulları, Coşkun(2008).

KOŞULLAR	YAPILANMA - TASARIM
<u>Koşul 1: Gelişme Yoğunluğu</u>	- Yoğunluk, iletişim ve etkileşime ve sokak yaşamına olanak verecek düzeyde karmaşık olmalıdır. - Yüksek yoğunluk bir gerekliliktir ama kalabalık olma ile karıştırılmamalıdır - Yoğunluk kentsellik için “gerekli” bir koşuldur, ama, hiçbir zaman tek başına kentselliği getirmez.
<u>Koşul 2: Karma Kullanım</u>	- Canlı kentsel alanlar birden fazla amaca hizmet etmelidir. Sokaklarda, mekânlarda, yapılarda günün değişik saatlerinde hep bir insan varlığından söz edilmelidir.⁹ Karmaşık kullanımların başarılı bir şekilde işleyebilmesi için: - İnsanlar aynı yol ve mekânları kullanmalıdırlar. - İnsanlar aynı hizmet kullanımlarını kullanmalıdırlar. - Eylem yalnızca belirli saatlerde yoğunlaşmamalıdır.
<u>Koşul 3: Küçük Ölçekli Ekonomi (Fine Grain)</u>	Daha fazla kentsel alan = daha çok sayı ve oranda küçük işletmeler <u>Büyük İşletmeler:</u> - Kendine yeterlilik düzeyinin daha fazla olması, - Gereksinim duydukları vasıf + aletlere ulaşabilme - Kendi depolama ve dağıtma olanakları - Mekânsal olarak belirsiz bir dış markete sapma - Kentlerde olma zorunluluklarının olmamaması <u>Küçük İşletmeler</u> - Daha kısıtlı ve mekânı belli pazarlar - Kaynak ve vasıf gereksinimi - Doğrudan (yüz yüze) ilişki

⁹ Jacobs’a göre (1961, pp.161- 164) iki tip yoğunluk karışımı vardır:

- insanları belirli mekanlara getiren birincil kullanımlar: ofisler, konutlar, bazı dükkanlar, eğitim, rekreasyon, eğlence. Birincil kullanımın insan çekme özelliği ne olursa olsun, kentsel yoğunluk ancak birincil kullanımlar birleştirildiği zaman elde edilebilir.
- İkincil yoğunluk, birincil kullanımlara yönelik / karşılık olarak büyüyen hizmet ve girişimleri içerir. Birincil kullanımların çekim alanına giren insanlara hizmet verir. Eğer bu tür ikincil aktiviteler gün boyunca tüketici gereksinimlerini veya zevklerini karşılamak üzere dağılım gösterirlerse, her tür uzmanlaşmış dükkân ve hizmet varlığını sürdürebilir. Bu, giderek iç içe geçmiş, karışık bir hale gelerek kendi üstüne yapılanan bir süreçtir.

	*Canlı ve popüler kentsel mekânlar, küçük ölçekli işletmelerin oransal olarak fazla olduğu alanlardır. Hoş bir mekân, küçük unsurların, özellikle ticari çeşitliliğin biraraya gelmesiyle oluşur.
Koşul 4: Uyum Sağlama (Adaptation)	Başarı, yapısal formun karmaşık olması ve / veya olabildiğince uyumlu olması ile ilgilidir. *Sokakların ve kentsel alanların yaşam süresi, tek tek yapıların, yapıların yaşam süresi ise orijinal fonksiyonların yaşam süresinden daha uzundur. Uyum sağlama iki açıdan önemlidir: - eylem biçimleri - eylem yoğunluğunun dereceleri
<u>Koşul 5: İnsan Ölçeği (Human Scale)</u>	Ölçek, cadde genişliği ve bina yüksekliğinin birbirlerine göre oranlarının kombinasyonu ile, göreceli mesafe, geçirgenlik ve büyüklük hissi inşa etme oranının birleşmesidir. *Daha yüksek binalar, doğal ışık ve havalandırma için daha geniş yol genişlikleri gerektirir. * Geçmişte mekânın daha verimli kullanılabilmesi için sayıca az ancak büyük blok, ve daha az yol ve kesişme noktası planlanmıştır.
Koşul 6: Bloklar ve Geçirgenlik (City Blocks and Permeability)	Uzun bloklar geçirgenliği engellemekte, kısa bloklar sokak yaşamının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Kentsel bölgelerde daha başarılı olabilmek için; i.bina parseli yerine bloklar: Merkezi bir avluya çevreleyen bina ve bina çizgileri arasındaki ilişkide kadırım ve çekme mesafeleri iyi kurgulanmalıdır(modern binaların olumsuz tarafı parselin ortasında komulanarak çok fazla alan tüketmesidir) ii kentsel bölgeler daha çok blok içererek daha küçük taban alanı kullanmalıdır.
Koşul7: Sokaklar : Görünebilirlik ve Yatay Örgü (Streets:Contact,Visibility and Horizontal Grain)	İyi kentsel mekânlar sokak yaşamı ile değerlendirilmektedirler. Aynı zamanda sokak yaşamını oluşturan öğeler vardır: -Kamusal alanla tema,s(public contact) -İnsanları izlemek, -Gezinti yapmak, -Doğal gözetim (daha çok göz olması oto kontrolü artırıyor) -Kültür Sokaklar daha aktif olmalı, çeşitlilik yaratmalı ve geçirgenlik sağlamalıdır.
Koşul 8:Kamusal Alan(Public Realm)	Sokaklar kentin kamusal alanındaki en önemli parçalarıdır. Kamunun karşılıklı ilişki kuracağı, karşılaşacağı, izleyeceği ortak mekânları oluştururlar. Kamusal alan karşılaşma eylemini gerçekleştirmesi dışında, yapıyı çevreyi tanımla festival karnaval gibi yerel geleneklerinde gerçekleştirmeye olanak sağlama, yerleri oluşturan imaj ve kimlik unsuruna anlam kazandıran gibi görevlerde üstlenmiştir.
Koşul 9:Hareket (Movement)	Toplu taşıma sistemi ne kadar iyi olursa olsun özel araç sahipliği kaçınılmazdır. Ancak zirve saatlerinde, özellikle işe gidiş gelişlerde taşıt kullanımı azaltılabilir: -trafik kontrolleri ile, -doğru ulaşımında alternatif imkanların olduğu noktalara yatırım yaparak. *Otopark gereksinmesine yönelik olarak da yaratıcı çözümler

	<i>geliştirilerek, sokak dışı park alanları özendirilmelidir. Özellikle kent merkezlerinde, entegre olmuş garajlarda ya da kent bloklarının çevresinde otopark yerleri ayrılmalıdır.</i>
Koşul 10: Yeşil Alan ve Su Elemanları (Green Space and Water Space)	<i>Yeşil doku ve su elemanları şu açılardan kentli için önem taşır:</i> <i>-rekreasyon ;aktif ve pasif oyun alanları, araziler ve bahçeler sağlarlar,</i> <i>-sağlık;gürültü, ışık ve havayı filtrelerler,</i> <i>-anlayış kazandırır; gelişme alanlarını sınırlayarak yeşil mekan gereksinmesinin varlığına işaret ederler.</i>
Koşul 11:Nirengi Noktaları, Görsel Uyarı (Landmarks, Visual Stimulation and Attention to Detail)	<i>Nirengi noktaları buluşma yerleri ve daha küçük ölçekli işaretler, yaşamda ve kentlerin tasarımında önemli rol oynamaktadırlar.</i> <i>*Yapılı çevrenin kalitesini artırarak, buluşma yerleri, konuşma noktaları yaratarak, önemli referans noktalarını göstererek ve kamusal mekâna hayat vererek, canlandırarak yer hissinin oluşmasına katkıda bulunurlar.</i>
Koşul 12: İmaj Olarak Mimari Stil(Architectural Style as Image)	<i>Mimari stil kent binası ya da kent tasarımı anlamında değil, tek tek binaların tasarımı ve görünüşü ile ilgilidir. Burada amaç, kentsel çeşitlilik ve aktivite yaratabilmek için kent formunu bu kavramlara uygun olarak tasarlamaktır.</i> <i>*Mimari stil kentin anlamını ileten, kimliği şekillendiren ve imaj yaratan bir unsurdur.</i>

Başarılı kentsel mekanları için yol gösterici nitelikteki tasarım ilkeleri doğrultusunda daha bilinçli mekanlar üretmek mümkündür. Farklı kültürlerde ve toplumlarda kentlerinde mekansal ihtiyaçlarının farklılık gösterebileceğini ve bu hususun da dikkate alınması gerektiğini vurgulamak yerinde olur.

Mekan oluşturmak konusunda mimari disiplinlerin etkileri de oldukça büyüktür. Kent parçalı bir mekansal mimaride mekanları tamamlayan en önemli yapıtaşdır. Mimarinin ülke ve kent kültürü üzerindeki yaşamsal rolü yadsınamaz.

Mimar ve teorisyen Juhani Pallasmaa, 1994 tarihli “Six Themes For The Next Millenium (Gelecek Milenyum İçin Altı Konu)” başlıklı makalesinde yer oluşturma kavramına dair yerellik, yer ve kimlik bağlamında bir sorgulama yapmıştır. Bunu mimariyle bağdaştırmış ve zamanla mimarinin kişisellikten çıkıp sosyo-kültürel etkilerine ve kentlerdeki yankılarına değinmiştir. Pallasmaa’nın (1994), vurguladığı konular, Etniklik – Plastisite (Plasticity), Otantiklik-Orjinallik (Authenticity),

İdealleştirme (Idealization), Duyusallık (Sensuousness), Uyum-Huzur (Silence), Sakinlik (Slowness) olarak sıralanmıştır (Palasmaa, 1994).

Plasticity (Esneklik) konusunda, mekanın aykırı boyutlarına yoğunlaşılması konusuna dikkat çekiyor. Mekanı bir heykel olarak düşünmek gerektiğini ve dinamik değerlerini ortaya çıkarabilmek için potansiyellerinin vurgulanmasını öngörüyor. Palasmaa, bütün duyuları dokunma duyusunun uzantısı olarak görmektedir. Gördüğümüz bir nesnenin yada öğenin dokunsal özelliklerini ve kalitesini anlayabiliyoruz. Periferik (çevresel) görme alanı üç boyutludur ve alansal deneyimlerimizi somutlaştırır. Mekanın esnek oluşu, fiziksel, zamansal ve kültürel boyutları arasında çoklu etkileşimler kurmayı mümkün kılar.

- *Authenticity (Orjinallik)*, evrenselleşen kültürel olgulardan bahsederken günümüzde sağlanması oldukça güç bir olgudur. Orjinallik ancak mekanın zamansal ve kültürel koşulları arasındaki etkileşimin varlığının kabulü ile elde edilebilir. Mekanda duysal ve fiziksel orjinallik sağlamak için ona kişisel ve ulusal kültür düzeyinde anlamlar katmalıyız.
- *Idealization (İdealleştirme)* kavramı kent mekanında görmek ve hayatımıza almak istediğimiz kalitenin vurgusuna dikkat çekiyor. Bahsedilen idealleştirme aslında fiziksel ve kültürel dokunun yanında, kültürel ilişkiler ağının optimizasyonunu sağlamaktır. İdeal olanla gerçek olanın ayırımından faydalanmanın önemine dikkat çekilmektedir.
- *Sensuousness (Duyusallık)*, özelliği sayesinde mekanın fiziksel özelliğinin ötesine geçilebilir. Malzemelerin mekana kattığı duysal hisler (sıcaklık, nem, ışık v.s.) mekana çoğul duyular katar ve böylece aidiyetin duyumsanmasını sağlar.

Yukarıda bahsedilen mekana özgü özellikler, mekanların kent yaşamında aldıkları rolleri daha etkin kılmak amacıyla planlama, tasarım ve uygulama aşamasında kullanıcının sunumundan önce dikkat edilmesi gereken konuların özetidir. Söz konusu niteliklerin tasarımlarda sağlanması sonucunda kalitesi yüksek, algısal değerleri olan ve kentlinin anlamlandırabileceği mekanlar başarı ile oluşturulabilmektedir.

Kültürel ve toplumsal birikimleri olan bir topluluktur kent. Kent yaşamının en temel gereksinimleri ise kültürel ve toplumsal tesisler, servislerdir. Bu tesisleri ve çevresel servislerin planlama prensipleri İngiltere'nin en köklü mimarlık ve planlama otoritesi CABA (*The Commission for Architecture and Built Environment*) tarafından 2000 yılında hazırlanmış '*kültürel ve toplumsal mekanların planlanması*' başlığı altında dokuz madde olarak belirlenen başlıklar aşağıda verilmiştir (www.cabe.org.uk, 21.03.2010):

- *Erişilebilirlik*
- *Servis İmkanları Eşitliği*
- *Eşitlikçi Planlama*
- *Danışmanlık ve İş birliği*
- *Toplum Güvenliği*
- *Esnek ve Yenilikçi*
- *Sürdürülebilirlik*
- *İmkanlar-Konfor*
- *Değer Yönetimi Hizmeti*

İnsanlar için mekan ve sonrasında yer oluşturma, yaşamsal çevrelerin gerekliliğine inanmaktan geçer. İngiltere'nin en köklü mimarlık ve planlama otoritesi CABA(The Commission for Architecture and Built Environment) tarafından 2000 yılında hazırlanmış '*planlama ilkeleri ve değerlendirme ölçütleri*' başlığı altında hazırlanmış ve yer oluşturma kavramı temel alınmış bir yayın doğrultusunda; *İnsanlarla etkileşimi güçlü ve çevreye karşı duyarlı, sorumlu; her ölçekteki mekan geliştirme projeleri için çözüm nitelikli anahtar sekiz prensip aşağıdaki gibi açıklanmıştır* (www.cabe.org.uk, 21.03.2010) :

1. Alan Karakteri

Yer oluşturma mevcut doğal ve yapılaşmış çevrenin özelliklerine duyarlı bir tasarım anlayışı ile başarılabilir. Mevcut yerel dokunun tarihi ve çevresel özelliklerini geliştirici alanlar yaratmak, kaliteli ve özgün alanların ortaya çıkmasını

sağlar. Alan karakteri konusunda başarılı bir analiz, aşağıdaki alan özelliklerini tanımlamalıdır;

- Özgün çevresel karakter,
- Doğal özellikler,
- Yerel yapılaşma dokusu,
- Sokak dokusu (deseni),
- Doğal ve kültürel önemi olan özel alanlar,
- Silüeti ve çatı deseni (vaziyet planı dokusu),
- Yapı malzemeleri,
- Yerel kültür ve gelenekler,
- Klasik çözümlerden sakınmak oraya uygun olmayan çözümlerden kaçınmak.

2. Alanlar Arası Süreklilik ve Muhafaza

Mekanın formu ve dokusu, yaşam ortamını tanımlar, kamusal alanla özel alanlar arasında hiyerarşi kurar, fonksiyon ve hareket netliği sağlar.

- Sokaklar, yürüyüş yolları ve açık alanlar binalarla sarılmıştır,
- Kamu ve özel alanlar arasında net bir ayrım oluşturmak,
- Yapı sınır hatlarında tanımlanamayan boşluklardan kaçınmak,
- Hisseden bir ölçekle oluşturulmuş, alan ve boşluk karakterine uyumlu, konforlu, yapılar ve doğal dokuyla çevrelenmiş, sokaklar ve kent alanları oluşturmak,
- Kullanılmayan ve bakımsız alanlar oluşturmamak.

3. Kamusal Alan Kalitesi

İyi kentsel tasarım, konfor ve kolaylık hissinin, doğal koşulların ve toplumun fonksiyonel gereksinimlerinin sağlanması için aşağıdaki temel konularda ihtiyaçlara önem verir;

- Kamusal alanların ve yürüyüş, ulaşım güzergahlarının yaşam kalitesine ve kullanıma uygunluğuna,
- Kent mekanlarında güvenlik hissi,

- Derli toplu ve bakımı kolay, kamusal sanat unsurları ve işlevsel unsurların dikkatlice detaylandırılması.
- Kullanımı kolay ve güvenli, iyi tasarlanmış aydınlatma ve kent mobilyaları kullanımı.
- Herkesimden kent kullanıcısının (yaşlı ve engelliler dahi olmak üzere) kullanımına uygun mekanlar oluşturulması.
- Kent mekanlarına uyumlu, yerel ve dayanıklı, estetik peyzaj düzenmeleri.

4. Hareket Kolaylığı

Bölge sakinleri ve ziyaretçileri için iletişimin gücü ve mekan geçirgenliği, hareket kolaylığı sağlamaktadır. Toplumun ulaşım kolaylığı aşağıdaki etkenlerin olumlu olmasına bağlıdır;

- Yoğunluğun olduğu noktalarda ve noktalara toplu taşıma araçları etkinliği.
- Toplumsal kent mekanları, sokaklar ve yaya yollarının ana arterlere bağlantısı.
- Tüm kentsel mekanlara ve ulaşım hizmetine kolay erişilebilirlik.
- Güvenliği yüksek ve kaliteli, açıkça okunabilen yolların varlığı.

5. Okunabilirlik

Okunabilirlik kriteri, kent sakinleri ve ziyaretçilerinin mekanları kolayca anlamaları ve kolay yön bulmaları doğrultusunda oluşturulmuştur. Mekanın, yer olarak okunabilirliğini arttırmak için planlamanın tanımlaması ve oluşturması gereken bazı bileşenler;

- Simgesel doğal kent alanları ve merkezi noktalar,
- Manzara ve görüş koridorları,
- Net ve kolayca gezilebilir yollar,
- Belirgin ve ayırtedilebilir, yapılanmalar ve sosyal alanlar,
- Belirli alanlara daha kolay erişim, kestirme geçişler,
- Sınırlar ve kaynaştırma özellikli alanlar,
- Doğal, iklim ve insana uygun yapılaşma,

- Sanat ve zanaat çalışmaları olan alanlar,
- İşaret ve yön belirteçleri.

6. Kolay Uyum Sağlanabilirlik

Değişen hayat tarzları ve toplumsal ihtiyaçları karşılayan, geleceği olan sosyal ve ekonomik süreklilik için, değişiklikleri özümseyecek ve aşağıdaki ihtiyaçlara cevap verecek mekanlar;

- Esnek kullanımlı,
- Kademeli değişiklik imkanı,
- Günlük ve gelecek kullanımlarına uygun, binalar ve alanlar,
- Uygun biçimde yeniden kullanılacak, tarihi bina ve alanlar.

7. Farklı İşlevsel Kullanımlara Uygunluk

Mekansal ve mekanın fonksiyonel çeşitliliği, topluma çeşitli deneyimler ve seçenekler sunar. Bu çeşitlilik aşağıdaki bileşenlerin varlığına bağlıdır;

- Fonksiyonel ve mekansal kullanım çeşitliliği için fırsatlar,
- Kentsel dokuyu oluşturan mekansal planlamada çeşitlilik,
- Toplumsal ve kültürel değerlerden geniş bir kesit oluşturmak,
- Yapısal formlarda ve kalkınma karakterlerinde çeşitlilik,
- Biyolojik dokuda çeşitlilik oluşumu için uygunluk.

8. Planlama Hedefleri

Aşağıdaki başlangıç temel amaçlar, kentsel mekanların planlama kararları verilirken, çalışmalara yön verici niteliktedirler;

- Tarihi ve kültürel değeri olan alanları korumak ve gerekirse yeniden yorumlamak,
- Yenilikçi ve iyi tasarımı destekleyerek, kentsel ve mekansal peyzajı, kültürel ve tarihi değerleri vurgulamak.
- Toplumsal mekanları renk, doku, ses ve aktivite olarak zenginleştirmek.
- Önemli ekolojik koridorları korumak,
- Kentin her bölümündeki ulaşım hatlarının işlevselliğini ve kalitesini arttırmak,

- Toplumsal mekanlara yaya ulaşımı için uygun koşullar ve bağlar kurmak,
- Toplumsal mekanlarda, işlevlerin ve mekanın sembolik değerlerinin belirgin olmasını sağlamak,
- Yapılaşmış doku ve doğal doku arasındaki yerleşim düzenini ayarlamak,
- Ofis, konut, ticari alanlarla çevrili güvenli ara mekanlar oluşturmak,
- Ana yaya arterlere açık, sürekli aktif satış birimleri ve kamusal tesis alanları oluşturmak,
- Bölgesel ve şehir genelinde, engelli, yaya, bisiklet ve araçlar için imkanları genişletmek,
- Duyusal ortama zenginlikler, değerler eklemek,
- Toplumsal sosyal hayatı destekleyen, farklı niteliklerde kent mekanları oluşturmak
- Kentin kültürel ve değerleri olan mekanlarını keşfetmesi ve anlaması için, kent sakinleri ve ziyaretçilere, koşullar ve fırsatlar sunmak
- Mekanların aidiyet hissi sağlaması ile mekana bağlanan kullanıcıların, kendi değerlerini ortaya çıkarmasını sağlamak için tasarımın gücünü kullanmak.

Çevre, mekan, insan ve kültür üçgeninde döngüsel etkileşim, içindeki insan sahip olduğu kültürel nitelikleri ve bunlara bağlı olarak geliştirdiği hayat tarzı ile fiziki çevre üzerinde yer almış ve onu biçimlendirmiştir. Karşılıklı olan bu ilişki içerisinde çevre de kültürün oluşumunda etkili olmuştur. Fiziksel çevrenin kültürel değerlere uyumunun esas olduğu yer oluşturma amaçlı çalışmaların, her kent için ayrı olarak çalışılarak belirlenmesi oldukça önemlidir. Başarılı mekanların yer olabilmelerini kolaylaştıran ilkelerin temelde aynı olmalarına rağmen her kent ve kent bölümü için farklılık göstermesi muhtemeldir.

Fiziksel kent mekanın biçimsel organizasyonu yanında toplumsal bileşenlerini katarak anlamlı mekanlar olarak yere dönüşümünü sağlamak için “Tekeli (1993), kentsel tasarımın gerçekleştirmesi gereken değerleri yedi kriter altında sıralamaktadır. Bunlar:

- **Yaşanabilirlik** (insanların yaşamını ve faaliyetlerini sürdüreceği kentsel mekanlarda yaşam kalitesinin sağlanması),
- **İşlevine uygunluk** (insan ölçeğine, kültürel davranışına, kent içindeki konumuna göre düzenlemeler),
- **Kolayca okunurluk** (insanın mekanı algılamasını kolayca öğrenebilmesi),
- **Görsel doyum sağlamak** (mekan ölçeği, oranları, renkleri, dokusu vs. öğelerin estetik değerleri karşılaması),
- **Çağrısız algılama yoluyla anlam yüklemiş olmak** (kentsel tasarımla mekanın yer niteliğine ulaşarak yer kimlik kazandırılması ve bunun yanında algılamayla ona anlam yüklenmesi),
- **Özel ve kamu denetiminde olan mekanlar dengesi** (kenti kullananların faaliyetlerinin kamusal alanlarda görsel ve simgesel değerlere ulaşabilmesi)
- **Gerçekleştirilebilirlik** (tasarım ürününün belli bir yaşamsal kalitesini sağlayacak şekilde alt ve üst yapıların yapılmasında kapital ve uygulamasının sağlanabilmesi” (Özer, 2008).

Özetle, tüm bu çalışmalar kent mekanlarının planlama ve tasarımlarının başarılı olabilmesi için farklı disiplinlerin bir aradılığı ile sosyal ve kültürel boyutta katılımcılığın sağlanması ile daha başarılı “yer”ler oluşturulabileceği söylenebilir.

Günümüzde dünyamızda katılımcı, belli bilimsel temellere dayanan matematiksel modellerin ve bilgiye ulaşmada teknolojilerin kullanıldığı, alternatif seçeneklerin üretildiği, estetik, mekan kalitesinin ön plana alındığı ve toplumla birlikte yaşayan, üretilen, dinamik bir kent planlama yaklaşımı benimsenmektedir (Özer, 2008).

Yer oluşturma kavramının, kent planlama, mimarlık, kentsel tasarım gibi iki boyutlu kavramlardan farklı, üç boyutlu bir kavram olmasıdır. Üçüncü boyut, mekanın fiziksel boyutu yanında, mekanın yaşam unsuru olan bütün sosyal, kültürel, politik, ekonomik öğelerin varlığına işaret etmektedir.

2.3.4 Sosyal ve Psikolojik Etkiler Açısından Yer Oluşturmanın Önemi

Yapılı çevrenin insanın sosyal, fiziksel ve psikolojik yaşamında etkisi olduğu bilinmektedir. Mekanın tasarım ve planlama süreçlerinde *yer oluşturma* kuşkusuz bu anlamda önemli katkılar sağlayacaktır. Örneğin mekanın sosyal boyutunda sosyal ilişki ağlarının varlığına işaret edebiliriz. Bunlar arkadaşlık ilişkileri, akrabalık ilişkileri, ortaklık ilişkileri, inanç ilişkileri, ortak ilgi alanları, ticari ilişkiler gibidir. Bu ilişkiler ağı içerisinde ilişki olasılıkları mevcuttur ve bu da mekanın sosyal çeşitlilik katarak yer oluşumunda katkı sağlamaktadır.

Kent mekanını yer yapan bir başka olgu ise *paylaşım*dır. Paylaşılan mekan, formdan öte bir şeydir. Kent mekanının, o mekanda yaşayan ve yaşamayan (diğerleri) tarafından paylaşımı. Örneğin bir mahalle, mahalle sakinleri ve onların evlerinden oluşmakta ama aynı zamanda sokaklar, dükkanlar, parklar gibi orada yaşamayanların da kullanımında olan alanlardan oluşmaktadır. Bu anlamda farklı bakış açılarıyla izlenebilen ve oluşturulan bir mekandır yer. Kent mekanları günlük yaşam deneyimlemeleri sürecinde kullanıcıların sosyal normları bulmaları, sağduyu ve bilgi edinimleri için kentlilere sunulmuş arenalardır.

Günümüz kentinin sosyal ve psikolojik etkilerine ilişkin tartışmalarında, modernist etkilerle oluşturulmuş kentlerde işlevselliği arttırmak adına duyusallığın ve kültürel etkileri göz ardı edilmesiyle, insanın psikolojik ihtiyaçlarının unutulmasına vurgu yapılmaktadır. Adolf Loos “*Ornament is a crime (Süsleme Suçtur)*” deyiimiyle aslında bir dönemin kısa özetini yapmaktadır. Modernist dönemin kent planlama ve mimarlık anlayışı, mekanın endüstriyel üretim kavramının tam merkezinde olması ve kültürlerin izlerini mekanlarda is tememesi olarak betimlenebilir. Ancak kentlerin endüstriyel tarafının bu denli güçlü olması insanı unutmak, kültürden vazgeçmek ve yaşamın anlamsızlaşmasına doğru giden bir süreç neden olmaktadır. Postmodernist tartışmalar kentlerin kültürel anlamda zenginleşmesine vurgu yapmaktadır. Mekanların sosyolojik boyutlara sahip olması gerektiğinin farkındalığı, kültür unsurunun kent mekanına katılımındaki başarısını arttırmıştır.

Yer oluşturmada etkili olan bir başka duygu ise *aidiyettir*. Aidiyet hissi, insanın mekanla kurduğu iletişimi anlamlandırması ve bunun sonucunda mekan ile arasında bağ kurmasına olanak tanır. “Mekana bağlılık zamanla gelişen bir duygudur. Mekanda kendisine ait izler bulan kişide bağlanma hissi gelişebilir. İnsanın evi bağlılık kurması gereken bir mekansa, evini çevreleyen dış ortam da bu hissi onda uyandırmalıdır. İnsan bağlılık duyduğu mekanda konforlu ve huzurlu hisseder; böylece kendi kimliğini oluşturma ve yansıtma şansı elde edebilir. Bunun tam tersi olarak da yabancılık hissettiği mekanlarda, hiçbir oluşum sürecine katkıda bulunamaz, kendini çevrenin oluşmuş koşullarına uyum sağlamak zorunda hisseder” (Sönmez ve Özbek, 1996).

Özetle, yukarıda *yer oluşturma*nın insan psikolojisindeki etkilerine vurgu yapılmaya çalışılmıştır. Tablo 2.4’de “*yer oluşturma’nın insanın sosyal ve psikolojik yaşamına katkıları*” kısaca açıklanmaya çalışılmaktadır.

Tablo 2.4 Yer Oluşturma’nın İnsanın Sosyal ve Psikolojik Yaşamına Katkıları

• <i>Sosyal ağ oluşumuna katkı</i>	-Akrabalık, arkadaşlık gibi ağların yanı sıra ortak ilgi alanları çerçevesinde kişilerin bir araya gelmelerine olanak tanır. -Sosyal iletişim ortamlarını oluşumuna katkı sağlar.
• <i>Toplumsal normların oluşumuna katkı</i>	Kişilerin biraraya gelmelerini sağlayacak mekansal oluşumlar ile sosyal iletişim içerisinde (toplumsal entegrasyon) olmaları, toplumsal normların oluşturulma sürecine katkı sağlar.
• <i>Kültürel birikimin sürdürülebilirliğin katkı</i>	- Kültürel birikimin varlığının sürdürülebilmesi toplumsal birikimin oluşmasına ve oluşan birikimin yansıtılmasına olanak tanır. Böylelikle kişiler geçmiş ile bağlantı kurarak yaşamlarını anlamlı kılma şansına sahip olabilirler. -Algısal boyutu güçlendirerek psikolojik tatmin sağlar.

• <i>Aidiyet hissinin gelişimi-mine katkı</i>	-Aidiyet hissinin gelişimi ile birlikte mekan ve özne arasında bağ kurularak konfor ve huzur duygusu geliştirilebilir. -Aidiyet hissinin gelişimi kimlik oluşumuna ve kimliklerin yanıtılmasına katkı sağlar.
---	---

BÖLÜM ÜÇ

KING’S CROSS BÖLGESİ VE KENTSEL DÖNÜŞÜM SÜRECİ

3.1 King’s Cross Bölgesi Kentsel Dönüşüm Süreci ve Uygulamaları

King’s Cross Dönüşüm Projesi, Avrupa’da gerçekleştirilmekte olan en büyük ölçekli ve en kapsamlı dönüşüm projelerinden birisi olarak tanıtılmıştır. Proje adını, gerçekleştirildiği bölgeden almaktadır. King’s Cross, Londra kentli Camden ve Islington ilçe sınırlarına dahil bir bölgedir. Büyük bir bölümü Camden ilçe sınırları içerisinde yer alan bölge Londra’nın ulaşım ağında oldukça önemli bir noktadır.

Bölgeye proje lansmanı sırasında daha akılda kalıcı ve ilgi çekici olması nedeniyle kısaca ‘KX’ harfleri ile bir tanıtım logosu oluşturulmuştur. Kentsel Dönüşüm Projesinin sloganı “KX’a mümkün olan en iyi geleceği vermek” olarak belirlenmiştir. Söz konusu slogan projenin amacını da oldukça başarılı bir biçimde yansıtmaktadır. KX bölgesine vurgu yapmak amacıyla dağıtılan bildirilerde ve basında ‘I love KX’ logosu ilk dönemlerde neredeyse her noktada görülmüştür.



Şekil 3.1 King’s Cross tanıtım logosu.

(<http://love.komixans.sk/>)

Kentsel dönüşüm projesini tanıtıcı çalışmalar yapılmasının amacı her kesimden kişi ve kuruluşların dikkatini bölgeye çekmektir. Bu ölçekteki bir projenin sadece bölgesel değerleri etkilemesi beklenemez. King’s Cross bölgesi çalışmalarının yoğun bir gözlemci ve kontrol grubu vardır. Bölgede yapılacak çalışmaların aşamalı olarak

gerçekleştirileceği ve toplam olarak 20 yıla yakın süreceği belirtilmiştir. King's Cross bölgesini daha sağlıklı, güvenli ve ekonomik değeri artan bir bölge yapmak amacı ile temeli 1980 yılına dayanan dönüşüm kararı alınmıştır.

Bölgede süregelen dönüşüm amaçlı çalışmaların temelinde tarihi bir hayalin gerçekleştirilmesi fikri vardır. Bölgedeki dönüşüm kararının başlangıcı, Channel Tunnel' in (Manş Denizi'nin) iki yakasını denizaltı tüneli ile geçerek, İngiltere ve Fransa arasında bağlantı kurma hayalidir. Bölgeyle ilgili planlama bo yutunda çalışmalar 1965 yılında başlamıştır. Çalışmalar bölgenin yıpranmış bir kent bölgesi olarak tespiti ile başlamıştır. Alınan planlama kararları bölgenin kent içinde önemli bir bölge olmasını amaçlamaktadır (Interim Report, 1967). Bölgede British Library (İngiliz Milli Kütüphanesi) binasının 1979 yılında yapılması dönüşüm sürecinin mihenk taşıdır. St.Pancras Terminali'nin restorasyon ve ek bölüm inşa çalışmaları günümüzde y aşanan değişimin sebeplerinden en önemlisi olarak gösterilebilecek projelerdir. Bu tarihi süreç ile ilgili daha geniş bilgi ileride verilecektir.

King's Cross bölgesinde günümüzde devam eden projenin genel adı King's Cross Regeneration Project (King's Cross Dönüşüm Projesi) olarak duyurulmuştur.

3.1.1 King's Cross Bölgesi'nin Kent İçerisindeki Konumu, Sınırları ve Alanın Önemi

King's Cross (KX) Bölgesi, Londra haritasına şematik olarak bakıldığında kent ve ulaşım güzergahlarının merkezinde yer almaktadır. King's Cross bölgesinin Trafalgar Meydanı'na (Trafalgar Square) uzaklığı yaklaşık 5 km'dir. Londra'nın tüm ulaşım hatları bu bölgede kesişmektedir ve aktarma imkanı sağlanmaktadır. KX, Londra genelindeki tüm havaalanlarına ve diğer kent bölgelerine raylı ulaşım sistemiyle ulaşılabilen bir bölgedir. Yaklaşık yarım saatlik bir yürüme mesafesinde Londra kent merkezine ulaşmanız mümkündür.

Şekil 3.2'de Londra şehir sınırlarını ve ilçe sınırlarını gösterir şematik harita verilmiştir. Londra, 32 ilçeden oluşan ve Thames Nehri (Thames River) ile güney ve

kuzey olmak üzere ikiye bölünmüştür. KX' un yer aldığı Camden, kent merkezinin sınır ilçesi konumundadır.



Şekil 3.2 King's Cross (KX) Bölgesi'nin Londra içindeki konumu-1.
(www.london-sightseeing-guide.com)

Camden Belediyesi'nin raporlarına göre Camden, Londra genelinde en yoğun nüfuslu ve en çok çöküntü alanına sahip ilçedir. Fakat en dikkat çekici yatırım KX bölgesinde, St.Pancras İstasyonu ve King's Cross istasyonu çevresinde gelişen yatırımdır. Bölgeyi bu kadar önemli kılan Channel Tunnel Rail Link-High Speed 1 (CTRL-HS1) yani Manş Denizi'ni sualtından geçen tünel sayesinde sağlanan raylı ulaşım projesidir. Bu proje Avrupa' yı, St.Pancras İstasyonu' na kadar getiren bir proje olmuştur. Bu sayede Londra içindeki en büyük ölçekli sanayi sonrası kullanılmayan ve London and Continental Railways-LCR'a (Londra ve Devlet Demiryolları Şirketi) ait araziler üzerinde ülke çapında ve uluslararası yankı bulacak proje kararı alınmıştır.

Londra genelinde merkeze bu kadar yakın ve stratejik olarak bu kadar önemli başka bir alan yoktur. KX dönüşüm projesiyle bölgede gerçekleşecek her yatırım

fazlasıyla değer kazanacak, bu daha ilk günden tartışılmaz kabulü olabilecek bir durumdur.



Şekil 3.3 King's Cross Bölgesi'nin Londra içindeki konumu-2

(www.kingscrosscentral.co.uk, Urban Design Statement)

KX, iki ana tren istasyonuna ev sahipliği yapmaktadır. Bunlardan birincisi St. Pancras, diğeri ise King's Cross İstasyonu'dur. King's Cross istasyonu, Londra'nın günlük kent içi ulaşım yükünü çeken istasyondur çünkü Londra metro hatlarının kilit noktasıdır. LCR, King's Cross istasyonunun sabah 8-9 saatleri arasında taşıdığı yolcu sayısı 300.000 civarında olduğunu ve yıllık yolcu sayısının 35-40 milyon kişi olduğunu belirtmiştir. Bu verilere bakılarak bölgedeki trafik, nüfus ve aktivite yoğunluğunu tahmin etmek zor değildir.

Yukarıda kısaca anlatılmak istenen böylesine büyük bir yatırım alanının nasıl budenli önemli hale geldiğidir. KX **dönüşüm hareketi**, uluslararası nitelikte bir ulaşım

projesi, projenin ana terminali olarak seçilen St.Pancras İstasyonu ve bu yoğunluğa şehir içi ulaşımında destek olacak King's Cross İstasyonu'nun adaptasyon projeleri, sanayi sonrası atıl alan olarak bilinen alanların yatırım projesi ve çevresel etkilerine bağlı olarak gelişen, *harekettir*.

3.1.2 King's Cross Bölgesi'nin Tarihi Gelişimi ve Bölgesel Dönüşüm Hareketi Öncesi Yapılmış Planlama Çalışmaları

King's Cross bölgesinin tarihi, Fleet Nehri kenarında şimdiki Grays Inn Road Caddesi'ne yakın bulunan tarihi Battle Bridge Köprüsü yakınlarına kurulmuş küçük bir yerleşme ile başlar. İlk zamanlarda Fleet River Nehri su kaynakları sebebiyle buralara halk banyoları kurulmuştur. Bununla beraber buraya ulaşım ihtiyacını gidermek için yapılmış çalışmalar bölgenin kaderini değiştirmiştir. 1742-1747 yılları arasında şuan King's Cross istasyonunun bulunduğu yerin güneyine bir çocuk hastanesi yapılmıştır. Bu bölgeden merkeze bağlantı için 1756 yılında doğudan batıya uzanan New Road yolu inşaa edilmiştir, günümüzdeki Euston Road Caddesi aynı konumdadır. Ondokuzuncu yüzyılın ilk başlarında Battle Bridge civarlarında sel taşkınlarının yaşanmasıyla bölgede hoş olmayan durumlar yaşanmasıyla 1820 yılında Regent's Kanal ulaşım ihtiyacını karşılayacak şekilde kullanıma açılması, bölgeye yatırımcıların dikkatini çekmiştir (www.british-history.ac.uk, 17.10.2009).

Gaz dağıtım tesislerinin de 1829 yılında bu bölgeye yapılması ile bölge daha da önemli bir iş merkezi halini almıştır. Bu tarihlerde bölgeye dair kullanım amaçlarını belirlemek için Panarmonion Project adı altında projelendirme çalışmaları yapılmıştır. Bu projeyle oluşturulan kent planlarına göre King's Cross şehrin rekreasyon ve kültürel aktivite merkezlerini barındıracak bir bölge olarak gösterilmiştir. Fakat bu planlama çalışmalarına uygun bir yerleşme olmamıştır. Zamanla işçiler ve bölge sakinleri için oluşturulmuş konut alanları ile dolmuştur. Günümüze gelene dek yapılaşma öyle yoğun sürdürülmüştür ki sadece Argyll Square olarak bilinen bölüm yeşil-açık alan olarak bırakılmıştır. 1830 yılında Pentonville Road ve New Road (şimdiki Euston Road) caddelerinin kesiştikleri noktaya **King George IV** heykeli yapılmıştır (bir süresince onarıp etkiler nedeniyle

yıkılmıştır) ve bununla beraber bölge King's Cross adını almıştır (www.british-history.ac.uk, 17.10.2009).

Bölge günümüzde dahi King's Cross ve St.Pancras İstasyonları ile anılmaktadır. 1852 yılında King's Cross istasyonunun açılışı ve 1868' de St.Pancras istasyonunun açılması ile oluşmuş muhteşem etki günümüze yansımaktadır. O dönemlerde bu iki istasyon Londra' ya gelenlerin giriş kapısı niteliğindeki iki noktaydı ve günümüzde de bu özelliğini korumaktadırlar (www.british-history.ac.uk, 17.10.2009).



Şekil 3.4 King George IV heykeli

(<http://www.visitkingscross.com/history.htm>)

Günümüze gelene kadar King's Cross bölgesi ile ilgili, bölgesel yenileme amaçlı yapılmış iki rapordan ve bazı kaynaklardan yola çıkarak bölgenin tarihi gelişimini ve dönüşüm uygulaması öncesi yapısal durumunu irdelemek istiyorum. Birinci rapor 1967 yılında '*Planning Working Party Interim Report 1967* (Planlama Çalışma Grubu Ara Raporu 1967)' adıyla basılmıştır. İkinci kapsamlı planlama çalışmasına ilişkin rapor ise 1977 yılında '*Greater London Council Department of Planning and Transportation Plan 1977* (Londra Büyükşehir Belediyesi Planlama ve Ulaştırma Departmanı Planı 1977)' adıyla basılmıştır.

King's Cross ve St. Pancras çevresi kentsel dönüşüm projesinin ilk hazırlık çalışmalarının 1960'lı yıllarda başladığını belirtebiliriz. Çünkü 1967 yılında çevrenin dönüşümünü sağlayacak ilk taslak planlama çalışmalarını hazırlayan bir rapor yayınlanmıştır.

1966 yılının ilk aylarında Londra Büyükşehir Belediye'si (Greater London Council) ve Camden Belediye meclisi (Camden Borough Council), İngiliz Demiryolları Kurulu (British Railway Board) tarafından bu iki istasyon ve çevresinin yenilenmesi için çalışmaların başlatılması doğrultusunda değerlendirilmeler yapılmak üzere toplantılar yapılmıştır. Nisan 1967'de taraflarca bir rapor hazırlanmıştır. İstasyonlar ile bölgenin rasyonelasyonu üzerine yoğunlaşan rapor niteliğindeki çalışma günümüzde bölge içinde gerçekleştirilen çalışmaların temelini oluşturmaktadır.



Şekil 3.5 St. Pancras(solda) ve King's Cross(sagda) istasyonlarının ve bolgenin havadan gorunumu-1957, (www.ssplprints.com , 2009).

Rapora göre, bölgede yer alan King's Cross ve St.Pancras İstasyonları çevresinde yenileme ve dönüşüm ihtiyacı bulunmaktadır görüşü bildirilmiştir. Bu tarihte henüz İngiliz Milli Kütüphane (British Library) binası planlarda yer almamaktadır. Kütüphane binasının yerinde depo binaları görülmektedir. Rapora ek olarak sunulan planlama çalışmasında (şekil 3.6), bölgenin sınırları ve bölgenin gelecekteki kullanımında önemli olacağı düşünülen etkenler sunulmuş, öneri planlar

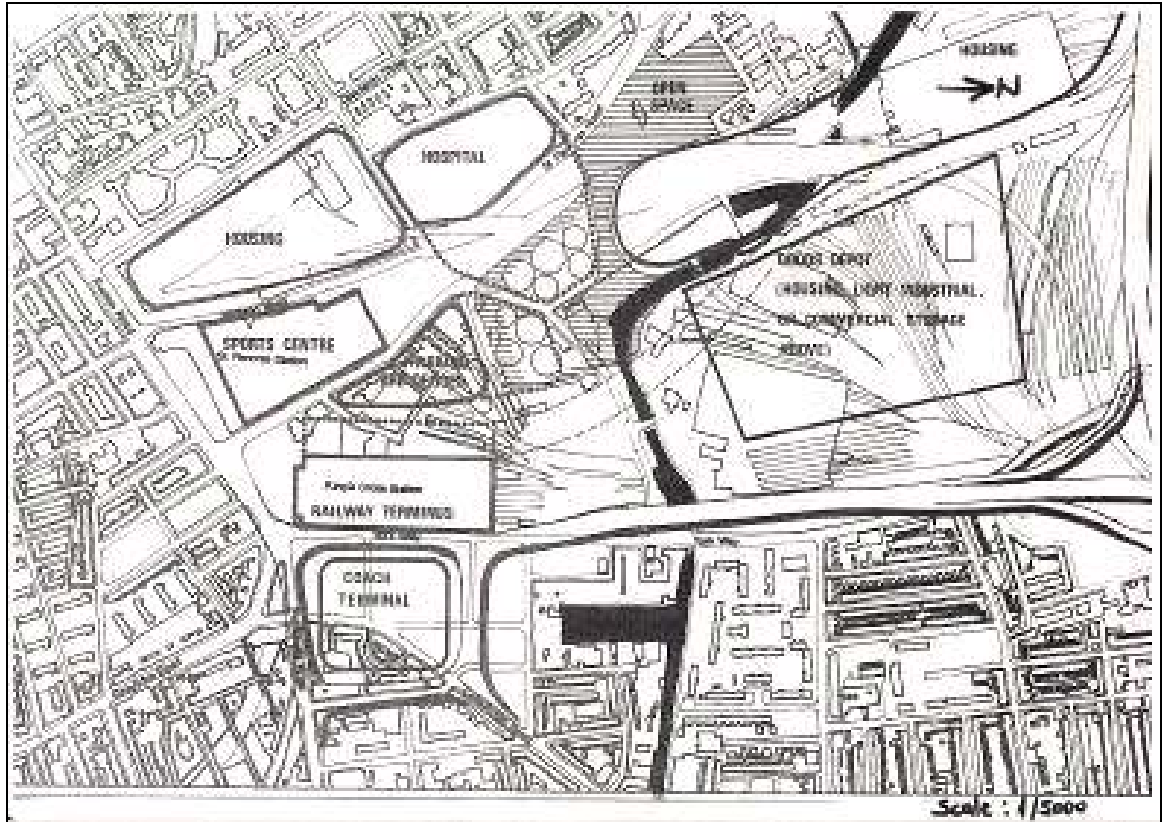
Haziran 1967’den önce verilmesinin mümkün olamayacağını çünkü bu alanla ilgili teknik altyapı konusundaki planlama kararlarının belirsiz olduğu belirtilmiştir.

Raporda dikkat çeken bir diğer konu ise St.Pancras istasyonunun yolcu taşımacılığına ayrılması durumunda kuzeye doğru uzatılması gerekeceğini ve bunun da bölgede oldukça zor işlemler dizisine sahne olacağından söz edilmesidir. Ayrıca King’s Cross istasyonunun mevcut yolcu taşımacılığı hatlarına daha yakın oluşu sebebiyle bu amaca daha uygun olduğu belirtilmiştir. 1972 yılına kadar bölgede elektrik dağıtım çalışmalarının tamamlanacağını ve ancak o zaman bu konunun netleşebileceği açıklanmıştır. Alınan kararların başarıları daha sonraki bölümde bölgenin günümüzdeki durumu açıklanırken açıkça görülecektir.

1967 yılı itibarıyla raporda yer alan ve netlik kazanmış olan kararlar şöyledir:

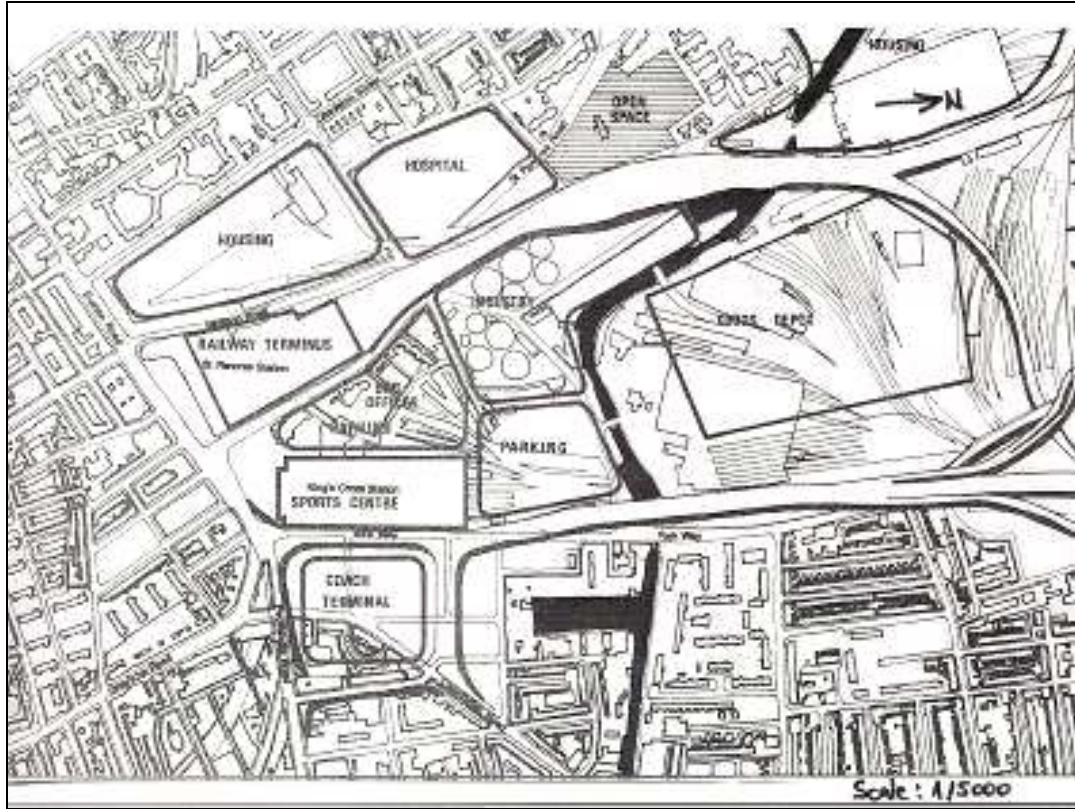
- King’s Cross ve St.Pancras İstasyonları’nın çevresinde motorlu araç trafiğinin mümkün olduğunca azaltılması;
- Otopark alanlarının en az sayıda olması, böylece otopark kısıtlaması sebebiyle bölgeye özel araç trafiğinin akışını engellemek (1962 yılında bölgedeki günlük araç trafiğinin 126.000 adet olduğu belirtilmiştir);
- Yapılacak planlama çalışmalarında eğitim ve tedavi amaçlı hastanelerin önerilmesi;
- İngiliz Demiryolları Heyeti’nin bölgede konuşlandıracağı en az 2000 kişilik çalışma ekibi için ofis binası sağlanması;
- Mümkün olan en geniş alanın konaklama için ayrılması;
- Bölgede bulunan gaz dağıtım tesislerinin, sistemin el ve nitelik değiştirmiş olması nedeniyle mevcut yerinden taşınacağı belirtilmiştir.

Tüm bu rapor çalışmalarına sonuç olarak ise bölgeye dair öneri amaçlı iki alternatif plan şeması sunulmuştur. Öneri plan şemaları Plan B ve Plan C şeklinde adlandırılmıştır. Her iki öneri planda iki istasyonunda yapısal olarak korunmasına karar verilmiştir. Her iki öneri için sunulan işlevler ve bunlara önerilen alanları büyüklük olarak benzer tutulmaya çalışılmıştır ve raporun içerisinde iki farklı plan şeması olumlu ve olumsuz yönleri açısından karşılaştırılmışlardır.



Şekil 3.7 B Plan Şeması Önerisi, (Planlama Çalışma Grubu Ara Raporu , 1967).

Bölgenin 1967 yılında, ileride nasıl bir por tre çizeceği konusunda çalışmalar yapılmış fakat yukarıdaki B ve C olarak görülen plan şemalarında günümüzdeki durumdan oldukça uzak planlama kararları üzerinde durulduğu gözlenmektedir. Her iki planda günümüzde İngiliz Milli Kütüphane binası olan alan yerine konut alanı önerisi yapılmıştır. Planlarda dikkat çeken bir diğer ortak öneri ise spor m erkezi önerisidir. B ve C plan önerilerinde St.Pancras veya King's Cross istasyonlarından birinin spor salonu olarak kullanımına, diğerinin ise istasyon olarak kullanımına devam edilmesi önerisi yapılmıştır. O dönemde bölge nüfusu ve Londra genelindeki yolcu sayısı dikkate alındığında istasyonlardan birinin yeterli olacağı düşünülmüştür.



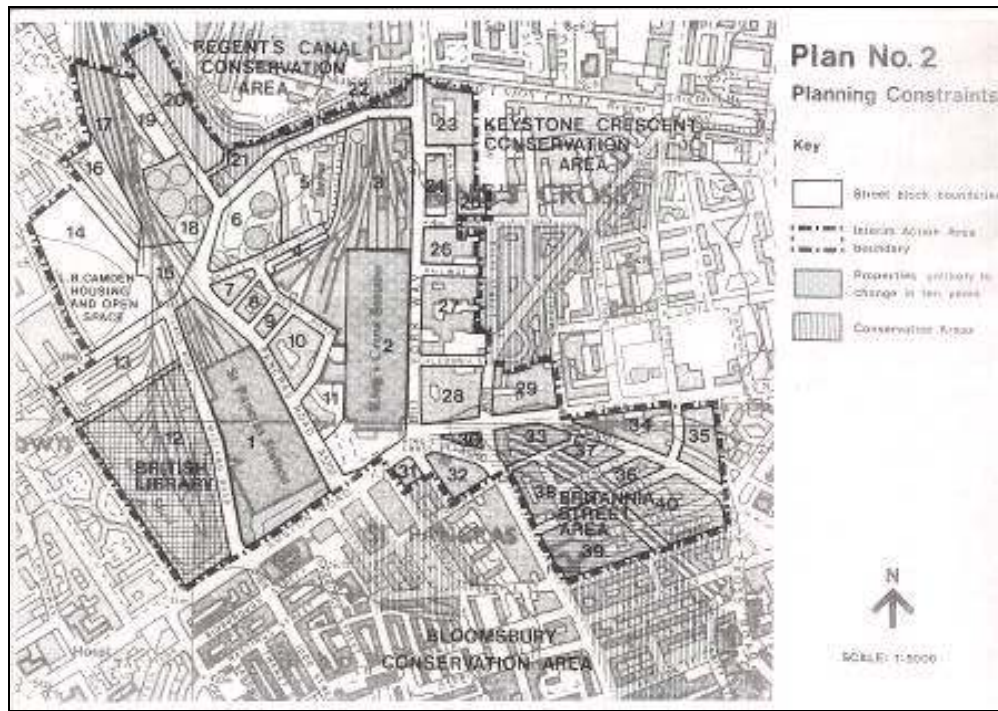
Şekil 3.8 C Plan Şeması Önerisi, (Planlama Çalışma Grubu Ara Raporu , 1967)

Tablo 3.1 Öneri B ve C plan şemalarındaki fonksiyonların alan karşılaştırmaları.

B Plan Şeması Önerisi		C Plan Şeması Önerisi	
Konut alanı:	18,4 hektar	Konut alanı:	18,4 hektar
Hastane alanı:	6 hektar	Hastane alanı:	3 hektar
Depolama alanı:	22,5 hektar	Depolama alanı:	22,5 hektar
Açık alanlar:	5,6 hektar	Açık alanlar:	3,2 hektar

1967 tarihli rapordan sonra çalışmalar durmadan devam etmiş ve 1978 yılında yeni bir rapor hazırlanmış, bu süreçte yapılanlar belgelenmiştir. Raporun başlığı ‘*King’s Cross/St.Pancras Action Area Plan*’ olarak verilmiştir. Hazırlanan raporda pek çok çalışma yapılmış olduğundan ve bu çalışmaların sonucunda elde edilen verilere göre 3 adet öneri plan hazırlandığı belirtilmiştir. Öneri plan hazırlıkları için, mevcut yapı stoğunun belirlenmesi, mülkiyet durumu çalışmalarının yapılması, yapıların tarihi niteliklerine göre tespiti, sosyal alt yapı durumu, işgücü ve işsizlik durumu, erişilebilirlik (ulaşım) durumu ve değişime uyum sağlamaya karşı istek düzeyi gibi hem sosyal hem fiziksel verileri elde etmeye yarayacak pek çok başlık altında bahsedilsede ayrıntılı olarak sonuçlar verilmemiştir.

Öneri plan şeması ile mevcut kullanımlar ve gelecekteki kullanımlarda değiştirilerek kullanılabilecek yapılar ile değiştirilmeden mevcut durumu korunacak yapılar belirlenmiştir. Plan 1978 yılına kadar yapılan araştırmalar doğrultusunda hazırlandığı için kullanım önerileri de buna göre yapılmıştır. Bu çalışma bölgeye ilişkin olarak hazırlanan daha yeni tarihli çalışma olduğu için 1967 yılındaki rapordan daha detaylıdır ve bölgenin günümüzdeki durumu ile kıyaslandığında oldukça başarılı 3 adet öneri plan sunmuştur. Aşağıda yer alan *Plan No. 2* paftası, rapor için kabul görmüş çalışma alanı sınırlarını ve 1978 yılındaki yapı adalarını fonksiyonlarıyla birlikte göstermektedir.



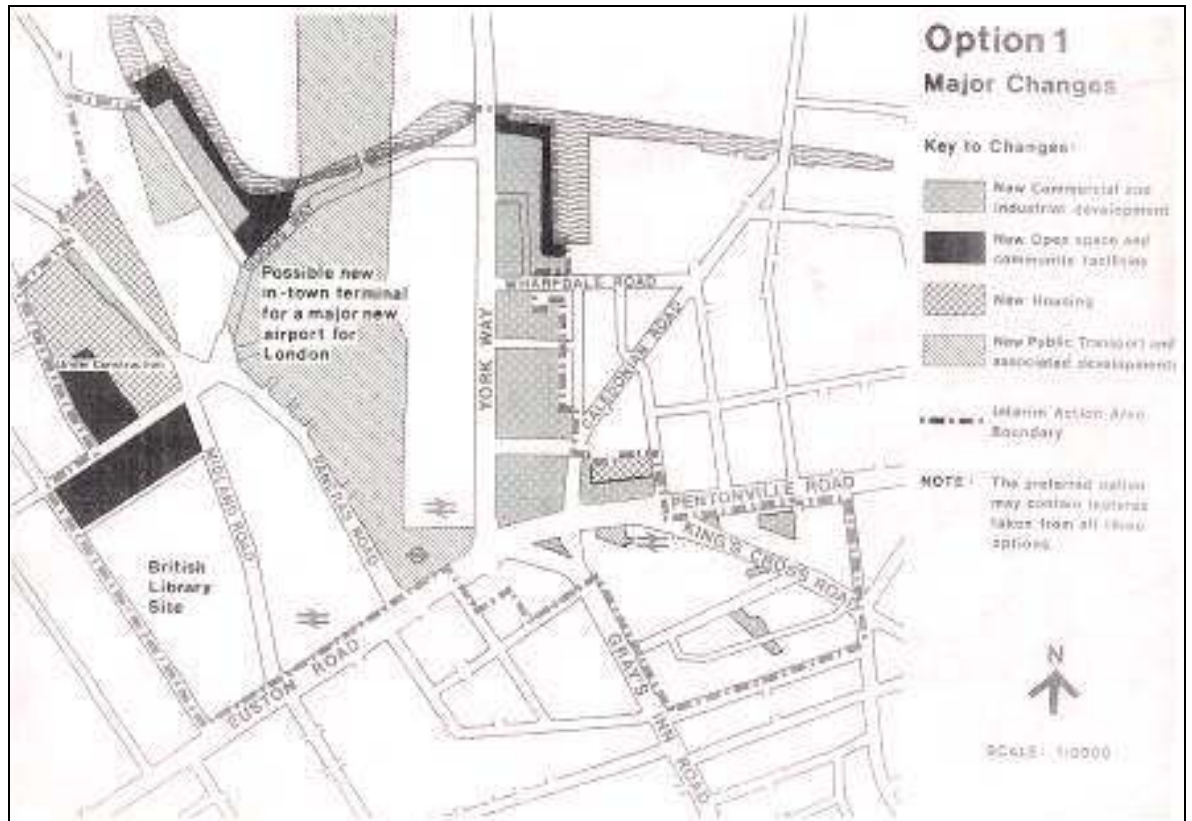
Şekil 3.9 King's Cross planlama alanı sınırları gösterilmektedir.

(Londra Büyükşehir Belediyesi Planlama ve Ulaştırma Departmanı Planı, 1977)

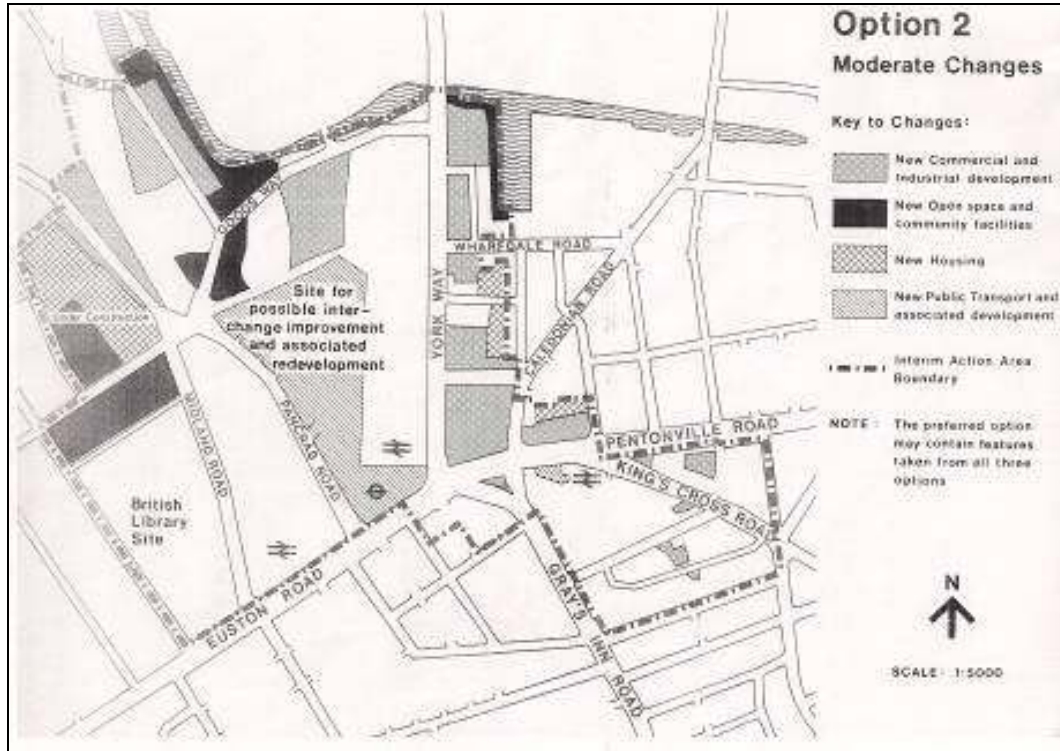
King's Cross / St.Pancras Aksiyon Alanı Planı (Action Area Plan) olarak adlandırılan planda sınırlar daha belirginleşmiş ve pek çok belirsiz alanın ilerideki kullanım biçimine ilişkin kararlar geliştirilmiştir. 1979 yılında inşası başlayacak olan British Library binasının yeri bu planda 12 numaralı alan olarak belirlenmiştir. Planda alan sınırlarının Regents Kanal hattının güneyi ile sınırlı tutulduğu görülmektedir. Burada sınırlayıcı çizgilerden Euston Road, Pentonville Road ve

York Way caddeleri değişimin yeni yüzü olacak yollardır. Plandaki 13,14 numaralı adalar için karar verilemediği ve bu nedenle bunlarla ilgili öneri planlarda kesinlik olmadığı görülmüştür.

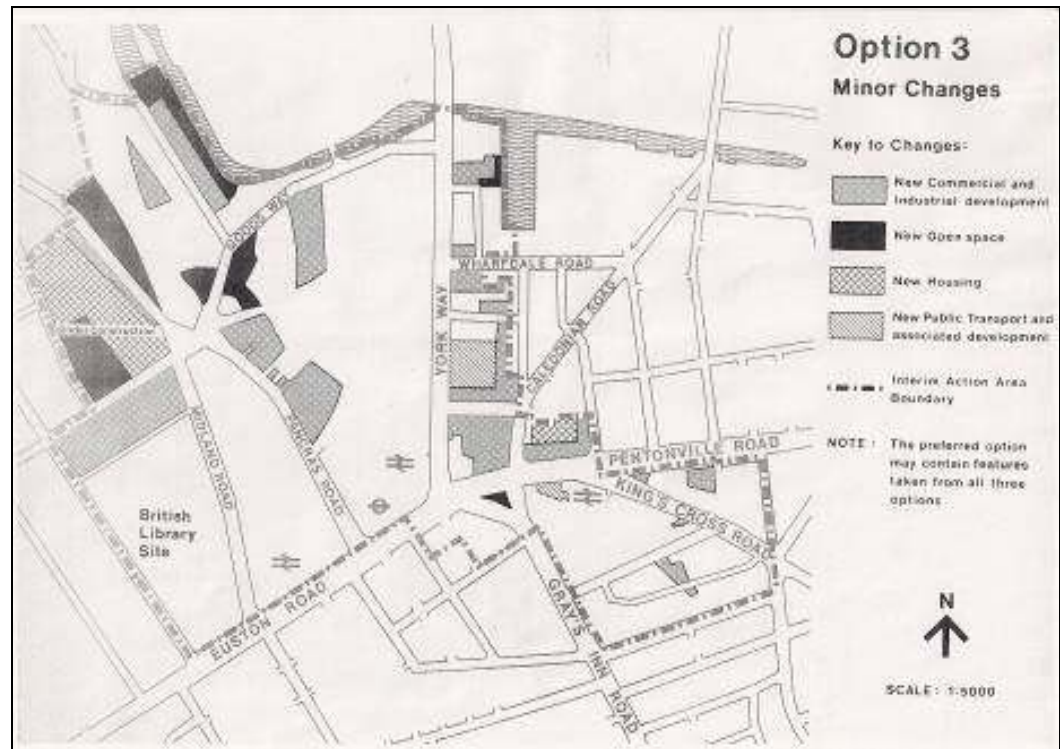
Öneri olarak, 3 alternatifli plan şeması sunulmuştur (Option 1, 2, 3, olarak adlandırılmışlardır). Bu planlar incelendiğinde 33,34,35,36,37,38,39,40 numaralı adaların olduğu güney bölümü için çok belirgin bir öneri geliştirilmediği görülmektedir. Günümüzde de bu bölge henüz dönüşüm sınırları içerisinde görülmemektedir.



Şekil 3.10 Alternatif Plan 1 önerisi, (Londra Büyükşehir Belediyesi Planlama ve Ulaştırma Departmanı Planı, 1977).



Şekil 3.11 Alternatif P lan 2 ö nerisi, (Londra Büyükşehir Belediyesi Planlama ve Ulaştırma Departmanı Planı, 1977).



Şekil 3.12 Alternatif Plan 3 ö nerisi, (Londra Büyükşehir Belediyesi Planlama ve Ulaştırma Departmanı Planı, 1977).

Önerilen üç planlama çalışmasının incelenmesi sonucunda alanda öngörülen fonksiyonların ofis alanları, ulaşım alanları ve konut alanları üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bölgede değişim ve dönüşüm hareketlerinin başlangıcını 1979 yılında British Library(İngiliz Milli Kütüphanesi)'nin varlığına dayandırabiliriz. Bu tarihten itibaren binanın gerek inşaat aşamasında gerekse daha sonrasında bölgeye yerli ve yabancı turist hareketleri başlamıştır. Bölgesel iyileştirmenin de sağlanması amacıyla bu tür yapılaşmaların dünyada pek çok örneği bulunmaktadır. Londra genelinde buna örnek olarak Gherkin ya da Swiss Re olarak bilinen gökdelen, City Hall olarak bilinen Londra Büyükşehir Belediyesi binası, Tate Modern binası, London Eye olarak adlandırılmış dönme dolap, bu amacı yerine getirmiş yapılar olarak gösterilebilir.

Tüm bu planlama çalışmaları ve uygulamalarının ardından o yıllarda başlamış olan KX değişim hareketi, St.Pancras Terminali'nin uluslararası ulaşım ağı olan Eurostar trenlerini konuk etmek için değişmesiyle Londra ve ülke genelinde bilinen bir kentsel dönüşüm projesi haline gelmiştir. Bu bölgeye dair yapılmış tüm çalışma ve öneri planlarında Euston Road ve York Way caddeleri önemli bir role sahiptir. Euston Road, 3 adet tren istasyonunun açıldığı bir cadde olması nedeniyle önem taşımaktadır ve oldukça yoğun bir trafik akışına sahiptir. Ayrıca York Way ve Euston Road kentsel dönüşümün uygulandığı bölgenin sınırlarını oluşturmaları açısından da oldukça önemli oldukları için proje bazında özel olarak değerlendirilmiş caddelerdir.

3.2 King's Cross Bölgesi Dönüşüm Süreci Genel Tanıtımı

King's Cross bölgesi güçlü bir gelişim ve yatırım alanı potansiyeline sahiptir. Bu alan kent parçası olarak sürdürülebilir bir kent alanı gelişimine ve sürecine olan tüm özellikleri içerisinde barındırmaktadır. Genel olarak bakıldığında toplu ulaşım hizmetleri bağlantısı, ticari alan yatırımları uygunluğu, kültür, turizm, yüksek eğitim (üniversite), sosyal kullanım alanı içeriği anlamında yüksek kapasiteli bir bölgedir. Bu değerleriyle bir kent merkezi için önerilebilecek bütün aktiviteleri burada

gerçekleştirmek mümkün olacaktır. Çevrede ilk bakışta algılanabilir olan durum gelişim ve değişim gerekliliğidir.

Başlangıç aşamasında hazırlanmış tüm araştırma belgelerinde bölgesel potansiyelden hıyeyecanla bahsedilmektedir. Önerilerde vurgulanan sosyal değişim isteği yapısal değişimden daha önemli bir unsur olarak ele alınmıştır.

Ulaşım olanaklarının ve servislerinin artması, yeni yerleşim alanları için farklı bir vizyon oluşturulması, mevcut tarihi ve kültürel yapısal dokunun korunması, yeni ve tarihi kent dokularının birbirine uyumlu olmaları, kaliteli açık alanlar ve sanatsal mekanlar oluşturulması konusunda beklentiler olduğu belirtilmektedir.

Dönüşüm projesine esas olacak alan, Londra şehrinin merkezinde, Camden ve İslington bölge sınırlarının içinde yer almaktadır. Dönüşüm alanının büyük bölümü Camden bölgesi sınırlarındadır. Proje alanı '*The King's Cross Opportunity Area (King's Cross Fırsatlar Alanı)*' olarak lanse edilmiştir. KX olarak kabul görmüş ve bilinmektedir.

St.Pancras ve King's Cross istasyonları arasındaki kapsayan, istasyonlar arasındaki ve kuzeyindeki bölgelerden oluşmaktadır. King's Cross Bölgesi dönüşüm projesi aşamalı olarak gerçekleştirilen bir projedir. Burada tüm aşamalar için belirlenen süre yaklaşık 20 yıl olarak açıklanmıştır. Bu süreç kentsel dönüşüm proje uygulamaları içinde '*uzun vadeli*' projeler olarak görülmektedir. Proje aşamaları belirlenirken her aşamanın bitişi ve diğerinin başlaması birbirinden bağımsız olmakla birlikte bir stratejik plan doğrultusunda belirlenmiş, günümüze dek başarılı bir şekilde uygulanmıştır. Bölgesel nitelikli kentsel dönüşüm projesinin bölümleri aşağıda verilmiştir.

1. **CTRL** (Chanel Tunnel Rail Link) Projesi, daha sonra **High Speed 1 (HS1)** olarak adlandırılmıştır;

2. **St.Pancras Terminali** yenileme ve ek bölüm inşaatı, İngiliz Devlet Demiryolları ofis binası olarak kullanılmış **St.Pancras Chambers** Binasının Yenilenmesi;
3. **King's Cross İstasyonu** yenileme ve ek bölüm inşaatı, St.Pancras ve King's Cross İstasyonları Arası Bağlantıların Sağlanması ve **King's S quare** Projeleri;
4. **King's Cross Central** Projesi (İki İstasyon binası, St.Pancras ve King's Cross Arasındaki ve kuzeyindeki bölge);
5. **Regent Quarter** Alanı Kentsel Dönüşüm Projesi ve **King's Place** Projesi(York Way caddesi projeleri).

King's Cross bölgesinin merkezinde St.Pancras ve King's Cross istasyonları yer almaktadır. dönüşüm bölgesi güneyde Euston Road, doğuda York Way, kuzeyde ve batıda demiryolu hatlarıyla sınırlıdır.

1987	CTRL (HS1) İÇİN İNGİLİZ PARLAMENTOSU ONAYI WATERLOO İSTASYONU ULUSLARARASI TERMINAL OLARAK KABUL EDİLDİ.
1988	CTRL (MANŞ DENİZİ TUNEL GECİSİ) İNŞAATI BAŞLADI.
1993	WATERLOO İSTASYONU TAMAMLANDI.
1994	CTRL GECİSİ TAMAMLANDI VE WATERLOO'YA SEFERLER BAŞLADI. ST.PANCRAS ULUSLARARASI İSTASYON OLARAK SECİLDİ.
1998	MANŞ TUNELİ İNGİLTERE ÇIKIŞI FOLKSTONE VE FLAWKHAM JUNCTION-KENT ARASINDAKİ, CTRL(HS1) PROJESİ 1. BOLUMU İNŞAATI BAŞLADI.
2001	ST.PANCRAS İSTASYONU İNŞAAT ÇALIŞMALARI VE FLAWKHAM JUNCTION-KENT VE ST.PANCRAS ARASI, CTRL(HS1) PROJESİ 2. BOLUMU İNŞAATI BAŞLADI.
2003	CTRL(HS1) PROJESİ BİRİNCİ BOLUMU İNŞAATI BİTTİ.
2002	REGENT QUARTER İNŞAAT ÇALIŞMALARI BAŞLADI.
2006	KINGS PLACE KÜLTÜR MERKEZİ İNŞAATI BAŞLADI.
2007	CTRL(HS1) PROJESİ BİTTİ VE ST.PANCRAS ULUSLARARASI TERMINALİ GÖRKEMLİ BİR TÖRENLE ACİLDİ. REGENT QUARTER ÇALIŞMALARI TAMAMLANDI. KX İSTASYONU İNŞAAT ÇALIŞMALARI BAŞLADI. KX CENTRAL BOLUMUNDE ÇALIŞMALAR BAŞLADI.
2008	KINGS PLACE KÜLTÜR MERKEZİ ACİLDİ.
2009	ST.PANCRAS CHAMBERS BİNASI, 5 YILDIZLI BİR OTEL VE STRATFORD ULUSLARARASI TERMINALİ VE ST.PANCRAS İSTASYONU ARASINDA DENEME AMAÇLI SERVİSLER BAŞLADI.
2010	2012 LONDRA OLİMPİYAT KOYU İSTASYONU OLAN STRATFORD ACILISI 2010 EYLÜL OLARAK VERİLMİŞTİR.

Şekil 3.13 KX bölgesi Kentsel Dönüşüm çalışmaları zaman çizelgesi

KX bölgesi dönüşüm süreci zaman çizelgesi özetle yukarıda verildiği gibidir. 1987 yılında Waterloo İstasyonu için resmen başlayan serüven, 1994'te St.Pancras İstasyonu ve çevresi için büyük bir mucize yarattı. 2007 yılında St.Pancras Uluslararası Terminali' nin açılışı ile artık Londra, Avrupa'dan trenle ulaşılan bir kent olmuştur ve böylece KX' un önemi onlarca kat artmıştır. Bundan sonraki bölümde KX dönüşüm projeleri detaylı olarak açıklanacaktır.

3.3 King's Cross Bölgesi Kentsel Dönüşüm Alt Projeleri

King's Cross bölgesinde dönüşüm sürecinin başlangıcı için, CTRL-Channel Tunnel Rail Link(Manş Tüneli Demiryolu Bağlantısı) Projesi'ne onay verilmesi ve St.Pancras İstasyonu'nun uluslar arası terminal olarak belirlenmesini ne den olarak gösterilebilir. 2012 Olimpiyat ve Paralimpik oyunları için Olimpiyat köyüne ulaşım için de aktarma ve dağılım noktası yine KX olacaktır.

Dönüşüm projeleri başlığı altında CTRL - High Speed 1 (HS1) projesi, St.Pancras Terminali, St.Pancras Chambers Binasının Yenilenmesi, King's Cross İstasyonu ve , King's Cross Central Projesi, Regent Quarter Projesi ve King's Place Projesi detaylı olarak incelenecektir.

3.3.1 Channel Tunnel Rail Link-High Speed 1(CTRL-HS1) Projesi

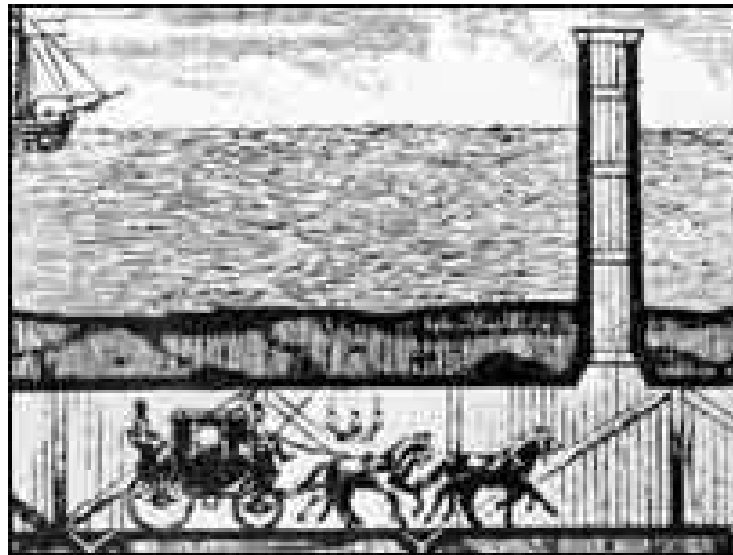
Camden İlçe sınırları içerisinde pekçok atıl alan mevcuttur ve şu söylenebilir ki King's Cross bölgesi bunlar arasında CTRL çalışmalarından dolayı en dikkat çeken yer olmuştur. CTRL projesi ile başlayan bu bölgedeki çalışmalar nedeniyle King's Cross B ölgesi, 2030 yılına kadar devam edecek olan Hızlı Tren(High Speed) çalışmalarının bir parçası olan St.Pancras ve King's Cross İstasyonları'nın burada bulunması nedeniyle eşine az rastlanır bir değer değişimi yaşamıştır. Bölge 2012 yılında Londra'da yapılacağı Temmuz 2005'te açıklanan Olimpiyat Oyunları için bir karşılama salonu fonksiyonu üstlenecektir (www.news.bbc.co.uk, 10.12.2009).

Bu sayede St.Pancras ve King's Cross Olimpiyat Oyunlarının yapılacağı bölgeye ulaşım da kilit rol oynayacaktır. Olimpiyat Oyunları için seçilen bölge Stratford, Londra'nın kent olarak doğuya yayılmasını öngördükleri bir bölgedir ve orası da ayrı bir dönüşüm ve yeniden inşaat senaryosuna sahnedir. Olimpiyatlar dışında CTRL ile başlayan ve devamı amaçlanan bu ulaşım projesi 2030 yılına kadar Birleşik Krallık'ta her bir noktayı kuzeyden güneye hızlı tren taşımacılığı ile birleştirecek ve günlük hayatın en uğrak yerini de King's Cross yapacaktır. 2030 yılına kadar devam edecek olan proje CTRL-High Speed 1 projesinin Londra ve İngiltere'nin kuzey bölümü arasında ulaşımı sağlayacak olan High Speed 2 projesidir. High Speed 2(Hızlı Tren 2) projesi CTRL-High Speed 1, projesinin devamı niteliğindedir. Yukarıda şekil 3.13'de görüldüğü gibi kuzeydeki Glasgow ve Edinburgh gibi şehirlere de hızlı trenle yine Londra(London)'dan ulaşılabilir. Bu projeye göre Londra'dan 4 saat 10 dakikada ulaşılan Glasgow'a, çalışmalar tamamlandığında 2 saat 16 dakikada ulaşım sağlanabilecektir (www.news.bbc.co.uk, 10.12.2009).



Şekil 3.14 Hızlı tren ulaşım hatlarını gösterir harita. Londra'nın güneyindeki bölüm CTRL-HS1, Kuzeyindeki bölüm ise 2030 yılında bitecek HS2 hattıdır, (www.kingscrosscentral.co.uk, Urban Design Statement).

CTRL-HS1 projesi, Manş Denizi’ni geçerek bölgeye ulaşan hızlı tren ulaşım sisteminin Londra’yı Paris ve Brüksel’e bağlayan bölümüdür. CTRL-HS1 projesi 2007 yılının Kasım ayında Londra’yı Brüksel, Lil ve Parise’e bağladı. Bu sıradan bir haber d eğildi. Yüzyıllardır hayal edilen bir denizaltı tüneli sayesinde hızlı trenle kıtalar arası yolculuk gerçekleştirilmiştir. Bu hikaye bir hayal olarak 1802 yılında Albert Mathieu Favier isimli kişinin Manş Denizi’nin iki yakasını birbirine bağlayacak bir tasarımla Napolyon Bonapart (Fransızca,Napoléon Bonaparte)’ın karşısına çıkmasıyla başlamıştır. Tasarımında ulaşım at arabalarıyla sağlanacak, tünel kandillerle aydınlatılacak ve sık aralıklarla deniz seviyesinin üzerine çıkan havalandırma bacaları olacaktır. Bu şekilde ortaya çıkan bu fikir yüzyıllar boyu hem Fransa hemde İngiliz tarafının hayali olmuştur. O dönemin şartlarıyla oldukça başarılı ve günümüz uygulamasına en yakın tasarım bu olmuştur.



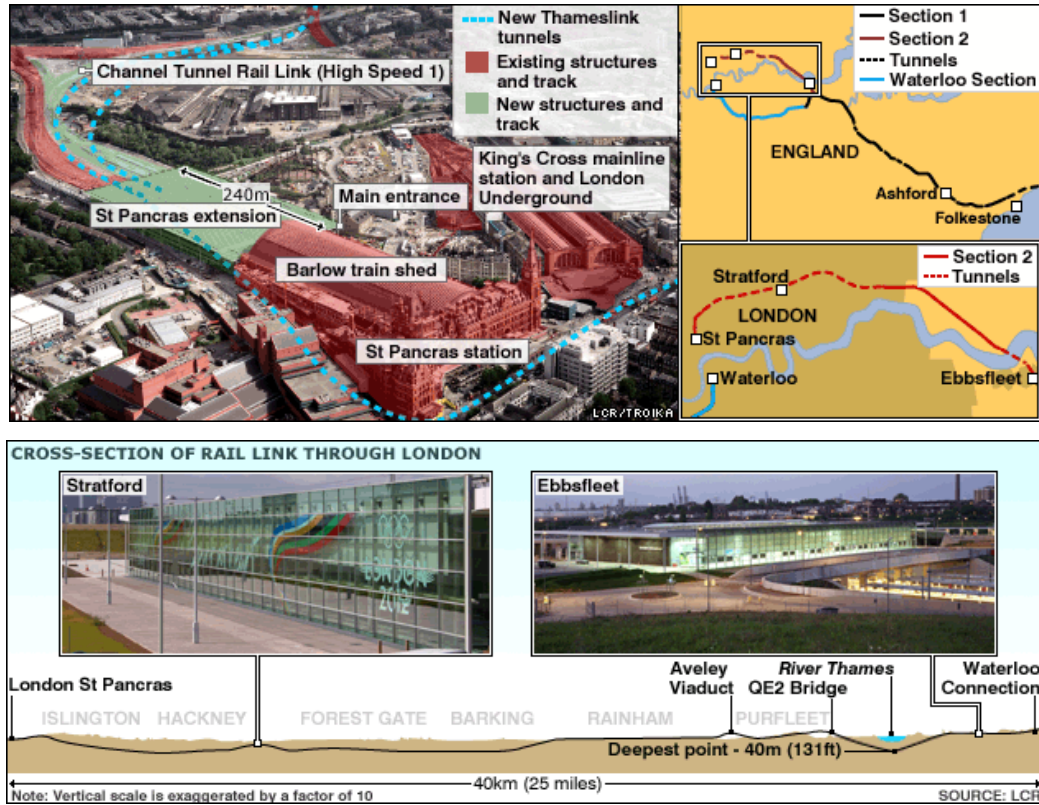
Şekil 3.15 Albert Mathieu Favier’ in tünel tasarımı,
(www.news.bbc.co.uk, 10.12.2009).

1980 yılında St.Pancras yerine King’s Cross İstasyonu için uluslararası terminal olması konusunda benzer bir senaryo yaşanmıştı, o t arihte CTRL terminali olarak King’s Cross İstasyonu’ndan bahsediliyordu. Fakat 1988 yiinda 51 kişinin ölümüyle sonuçlanan bir yangın olayı, bu projeyi zaman ve mekan olarak çıkmaza sokmuştur.

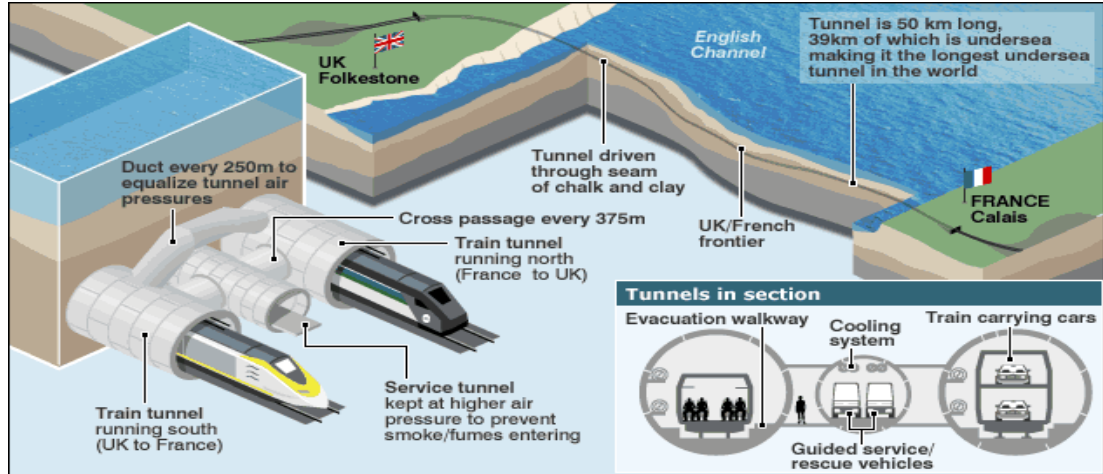
Uzun süren planlama çalışmaları sonucunda başvurular yapıldı ve CTRL projesinin 1987 yılında onaylanması ile birlikte yeni bir süreç başlatıldı. Başlangıçta

uluslararası terminal olarak Waterloo İstasyonu düşünüldü. Bu doğrultuda çalışmalar yapıldı ve 17 Mayıs 1993 yılında Waterloo İstasyon'u tamamlanmıştı. Fakat Waterloo İstasyonu'nun kent içi ulaşım hatlarına bağlantısının zorluğu ve şehre gelenlerin kent merkezine ulaşım sırasında zorluk yaşaması nedeniyle Waterloo İstasyonu'nun uluslararası terminal olmasından vazgeçildi ve 1994 yılında St.Pancras'ın uluslararası terminal olmasına karar verildi. 1994 aynı zamanda Manş Denizi Tünelinin açılış yılı oldu.

1995 yılında CTRL'in devami için Parlamento onayı alınmış ve LCR-London and Continental Railways şirketi bu projenin inşaat ve yönetim hakkını almıştır. 1998 yılında CTRL projesinin denizaltı tüneline sonrakı aşamasının birinci bölümünün çalışmalarına başlanmıştır. Folkestone'dan (tünelin İngiltere çıkışı) Fawkham Junction/Kent İstasyonu arasındaki bölüm tamamlanan ilk kısımdır ve 16 Eylül 2003 tarihinde bitmiştir. 2001 yılında CTRL'in Fawkham Junction/Kent İstasyonu ve St.Pancras arasındaki bölümünün çalışmalarına başlanmış ve 2007 yılında tamamlanmıştır. 2007 aynı zamanda St.Pancras İstasyonu'nun yenileme çalışmalarının tamamlandığı ve uluslararası terminal olarak hizmete girdiği yıldır.



Şekil 3.16 CTRL-High Speed 1(CTRL-Hızlı Tren 1) projesini açıklayan grafik.



Şekil 3.17 Manş Denizi'ni geçerek Fransa ve İngiltere'yi birbirine bağlayan tünel detayı.

(www.news.bbc.co.uk , 26.08.2009)



Şekil 3 .18 CTRL Folkstone Tünel Girişi Hava Fotoğrafı, (www.flickr.com, 25.01.2010).



Şekil 3.19 CTRL Folkestone Terminali Hava Fotoğrafi, (www.flickr.com , 25.01.2010).

LCR, Londra'dan Avrupa'daki çok önemli şehirlere ulaşım imkanı sunan Eurostar hızlı trenleri ile 2010 yılında, 10 milyon yolcu taşımayı planlamaktadır. CTRL bağlantılı her istasyon dünyaya açılan bir kapı olmuştur. Avrupa kentlerinde raylı ulaşımına verilen önem ve olumlu sonuçları kentte oldukça açık bir biçimde hissedilmiştir.

Avrupa genelinde ulaşım projelerinde özellikle CTRL projesinde dikkat çeken bir diğer konu ulaşım ağı üzerindeki kent içi terminal binalarıdır. Yapısal anlamda her bir istasyon dönüşüm projesinin bir parçası olarak görülmüş ve bu anlayışla tasarlanmıştır. Bunun sonucunda her biri ulaşım açısından bağımsız olsalar dahi işletme olarak başarılı olabilecek ve kent yaşamında yer alabilecek yapılar olmuşlardır. Londra King's Cross bölgesi'nde St.Pancras ve King's Cross İstasyonları'nın yenilenmesi ve kullanıma açılması sonucunda yapılan yeni düzenlemeler oldukça başarılıdır ve bölgedeki değişim hareketine katkıları en az CTRL Projesi kadar önemlidir.

3.3.2 St.Pancras İstasyonu ve St.Pancras Chambers Yenileme Projesi

Bölgede yürütülen çalışmaların Chanel T unnel R ail L ink (CTRL) Projesi sonrasındaki aşamasıdır bu bölüm. Birinci aşaması, St.Pancras İstasyonu'nun uluslararası terminal olarak hizmet edebilmesi amacıyla yenilenmesi ve ek bölüm inşaatının yapılması projesidir. İkinci aşaması ise St.Pancras Chambers olarak bilinen bölümün 5 yıldızlı Renaissance Marriott Otel olarak yeniden hizmete açılması ve özel konut birimleri oluşturulmasını amaçlayan projedir.

3.3.2.1 St.Pancras İstasyonu Yenileme ve Ek Bölüm İnşaatı Projesi

Kasım 2007 tarihinde St.Pancras Terminali, uluslararası hızlı tren raylı ulaşımı Londra ana terminali olarak hizmete açılmıştır. St.Pancras Terminal Binası'nın restorasyonu ve yeniden inşası başlı başına bir bölgesel dönüşüm etkeni olarak ele alınabilir. Camden İlçe Belediyesi tarafından hazırlanan dönüşüm programı tanıtımında da programın birinci aşaması olarak açıklanmıştır. St.Pancras binasının günümüzde King's Cross Bölgesi'ne olan etkisini ve yapısal olarak son durumundan önce, bu muhteşem yapının nasıl ortaya çıktığına ve neler yaşadığına bir bakalım.

St.Pancras İstasyonu, günümüzde S t.Pancras I nternational (Uluslararası Terminali) olarak bilinen bina 1.Derece Tarihi Eser niteliğindedir. Victoria Dönemi mimari özelliklerine sahip St.Pancras binası yapıldığı dönemde büyük kutlamalara sahne olmuştur. British Library, King's Cross İstasyonu ve Regent's Canal arasında bulunan St. Pancras Binası Euston (Road) Caddesi üzerinde yer almakatadır. 1868 yılında Midland Demiryolu tarafından şirketin Midland Ana Güzergahı, Güney Terminali olarak ülkenin orta-doğu kısımlarından (East Midlands) ve Yorkshire'dan gelen trenlere hizmet etmekteydi. Günümüzde de hala Derby, Leicester, Nottingham, Sheffield ve pekçok küçük yerleşime ulaşım yine buradan sağlanmaktadır. O dönemlerde demiryolu hattındaki yoğunluklar taşımacılıkta sorun yaratıyordu. Bu sorunlarla karşılaşan şirketlerden biri olan Midland (Railway Company) Demiryolu Şirketi kendine özel demiryolu hattını inşaa etmek için St.Pancras'ın olduğu bölgeden i stasyon yapabilmek i çin 1861 t arihinde araziler satın almaya başladı.

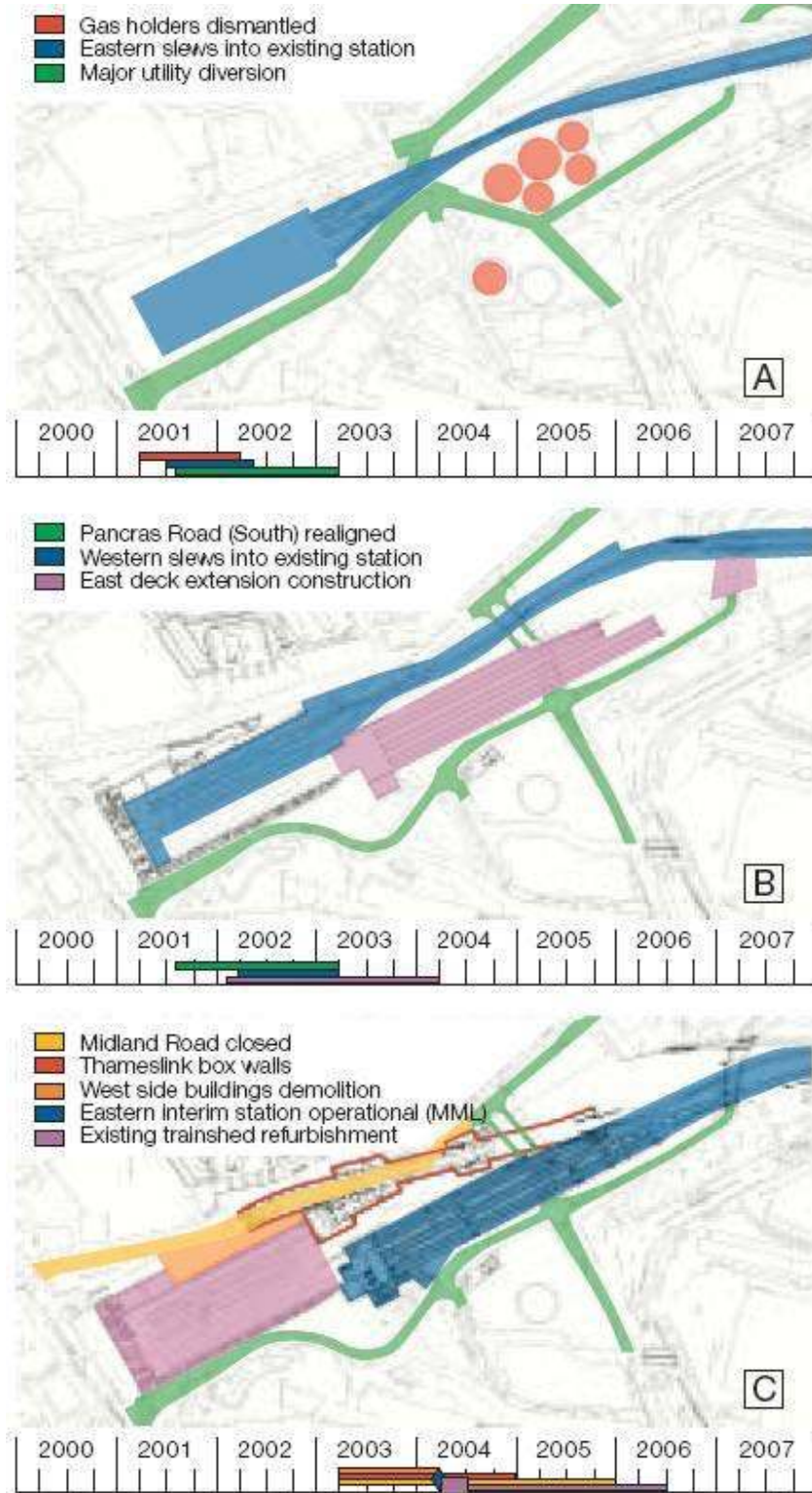
St.Pancras bölgesi ozamanlar yoksul kesimin yaşadığı oldukça atıl vaziyette olan ve gecekondularla dolu bir bölge olarak biriniyordu. Bölgenin diğer bilinen önemli karakteristik yapıları o dönemlerde Fleet Nehri, Regent's (Canal) Kanalı, Gaz Dağırtım tesisleri, bölgeye adını veren St. Pancras Old (Church) Kilisesi ve büyük bir mezarlık ile St.Luke's (Church) Kilisesidir. Midland Demiryolu Şirketi yeni istasyon binası için yer olarak Eston İstasyonu ve King's Cross İstasyonu arasından, New Road (şimdiki Euston Road) caddesi üzerinden bir yer seçti. Alan gecekondular ve konurt yerleşimleriyle işgal edilmiş durumdaydı. Buradaki hak sahiplikleri satın alındı ve alan tahliye edildi. Midland Demiryolu Şirketi yöneticileri, yapılacak bu yeni istasyonla Londra genelindeki diğer tüm istasyonların form ve fonksiyon başarısının üstünde, farklı bir tasarım ortaya çıkartarak herkesi etkilemek ve özellikle bu bölgeni bu kötü gidişatını bu şekilde düzeltmek amacındaydılar. İlk konsültasyon planları şirketin baş mühendisi William Henry Barlow tarafından hazırlandıysada şirket o tarihte 11 mimarın davet edildiği bir mimari yarışma düzenledi. Bu yarışma sadece istasyon binası tasarımı için değil aynı zamanda Midland Grand Hotel (Büyük Midland Oteli) için de yapılıyordu (1865). 1866 yılında oldukça çekişmeli bir sürecin sonucunda George Gilbert Scott tarafından yapılan geleneksel Victorian Tarzı mimari özellikli tasarım seçilmişti. G.G.Scott'un tasarımının seçilmesindeki bir diğer önemli etken en pahalı tasarım oluşudur. O dönemde 315.000 İngiliz Sterlini (£) ödenmiştir ki bu günümüzde, (20.7 milyon İngiliz Sterlini etmektedir (£)). İnşaat çalışmaları 1864'de alan üzerindeki yapıların (gecekondular v.s) yıkılması, Regent's Kanal üzerindeki köprünün yapılması ile başlamıştır. Ancak istasyon binası ile ilgili çalışmaların başlangıcı 1866 yılını bulmuştur. Bunun nedeni bu ihtişamlı konstrüksiyonlu yapının tasarımının teknik çözümleri sırasında yaşanan zorluklardır. Midland Demiryolu Şirketi'nin planı Ocak 1868'de inşaatın bitirilip istasyonun hizmete gitmesiydi. İlk yolcu treni Temmuz 1868'de istasyona ulaşmıştı. Henüz bitirilememiş olmasına rağmen istasyon binası 1 Ekim 1868'de küçük bir açılış töreni ile açılmıştır(www.en.wikipedia.org , 24.12.2009).

1948 yılında İngiliz Demiryolları (British Railways) kurulmuş ve St.Pancras İstasyonu yönetimi bu kurum tarafından devam ettirilmiştir. Bu sırada Büyük Midland Oteli'de ofis binası olarak kullanılmaktadır. 1960 yılında istasyon binasının

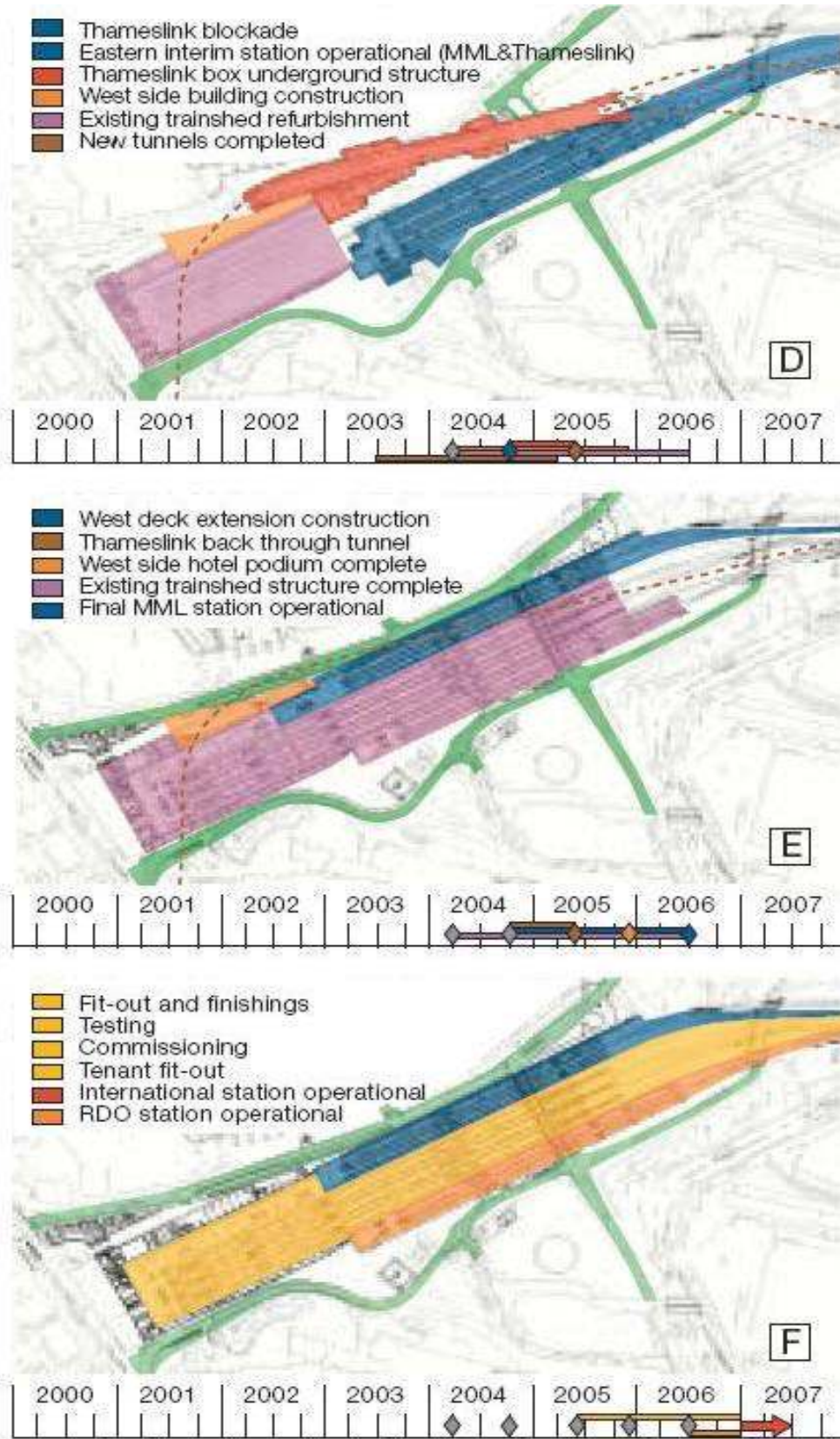
ve otelin artık kullanılamaz olduğu nedeniyle yıkımı ile ilgili söylentiler çıksada halk, çeşitli kurum ve kuruluşlarca yapılan karşı hareketler bunu engellemiştir. İngiliz Demiryolları(British Railways)'nın sektörleşmesi sonucunda 1986 yılından sonra raylı ulaşım hatlarına yenileri eklenmiş ve St.Pancras kullanılmaya devam edilmiştir. Fakat s aatte sadece birkaç tren seferi yapılan ve bu nedenle istasyon neredeyse boş bir görüntü vermektedir. 1996 yılının ortalarında İngiliz Demiryolları'nın özelleştirilmesiyle *London and Continental Raiways(LCR)* şirketi kurulmuştur. 1994 yılında uluslararası tren istasyonu olarak St.Pancras'ın seçilmesinden sonra LCR, St.Pancras'ın yenilenmesi, CTRL projesinin inşaat sorumluluğu ve Eurostar işletiminden İngiliz payına sahiptir. Rail Link Engineering (RLE) şirketi adına St.Pancras İstasyonu yenileme ve CTRL'e uygunluk adına ek bölüm inşaat çalışmalarını yürütme işini LCR üstlendi. Yüklenici ol arak g örülen *Bechtel, Arup, Systra ve Halcrow* şirketlerinden o luşan bir ortaklık kurulmuştur. St.Pancras Uluslararası Terminali için projelendirme ve masterplan çalışmaları *Foster and Partners* tarafından yapılmış ve M imar A listair L ansley yönetiminde yürütülmüştür. (www.en.wikipedia.org , 24.12.2009)

St.Pancras projesinde çalışmalar öncelikle çevredeki projenin genişleme alanı içerisinde bulunan pekçok yapıyı kaldırılmasıyla başlamıştır. Aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi 2001 yılının ilk çeyreğinde CTRL projesinin istasyona giriş hatlarının yapılması için gazhane binalarının kaldırılmasıyla çalışmalara başanmıştır. Şekil 3.20'nin A bölümünde görülen ve 2001 yılının ilk çeyreğinden 2003 yılının ilk çeyreğine kadar süren çalışmalarda gaz dağıtım ve işletim tesislerine ait ve kullanılmayan bölümler sökülmüş(bunların bölge içerisinde yer leri değiştirilerek kullanılacaklardır, bu konuda King's Cross Cental Projesi olarak bilinen dönüşüm aşamasında kullanımları hakkında bilgi verilecektir) ve raylı ulaşım sistemlerinin mevcut yapıya erişimleri sağlanmıştır. B bölümünde ise 2001 yılı ortalarından 2004 yılı ilk çeyreğine kadar süren çalışmalar gösterilmektedir. St.Pancras Road yolunun projeye göre düzenlemeleri yapılmış, batı kanadında kalan rayların istasyona ulaştırılmasını ve istasyona ek yapılan binanın doğu bölümünün çalışmalarını bu zaman zarfında tamamlanmıştır. C'de Midland Road (yolu) kapatılıyor, Thameslink ulaşım güzergahı için St.Pancras'a ek bölüm işaati başlıyor, mevcut binanın batı

bölümünde yıkım yapılıyor ve mevcut tren hangarları yenileniyor. Bu süreç 2003 yılının ilk çeyreğinden 2006 yılının ortalarına kadar devam etmiştir.



Şekil 3.20 St.Pancras Terminali İnşaat Süreci ve Aşamaları – 1, (Bennett, Gardner, Sumner ve Lansley, 2004).

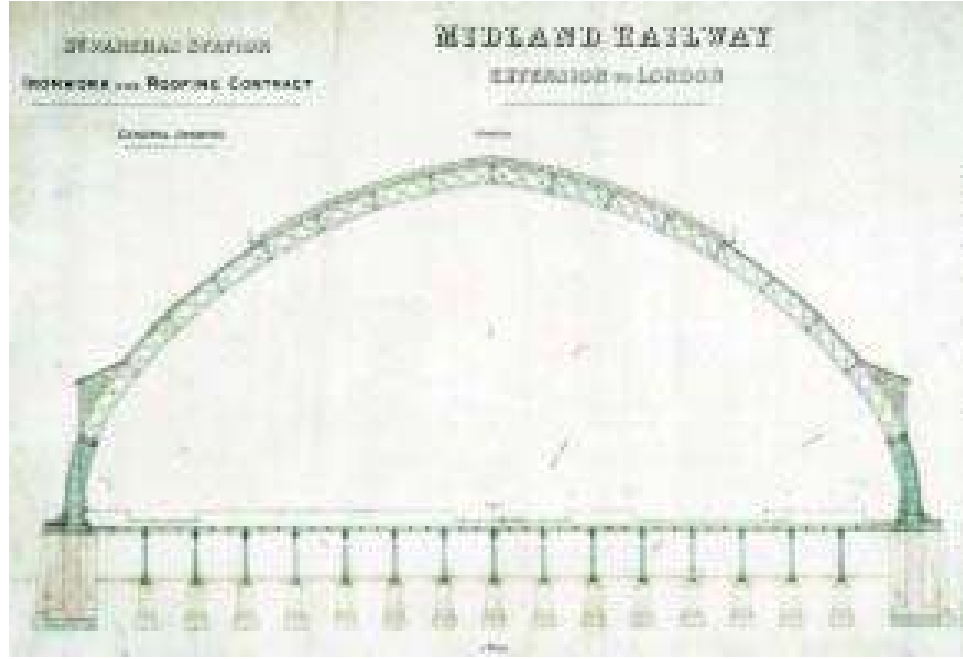


Şekil 3.21 St.Pancras Terminali İnşaat Süreci ve Aşamaları – 2,
(Bennett, Gardner, Sumner ve Lansley, 2004, s:53).

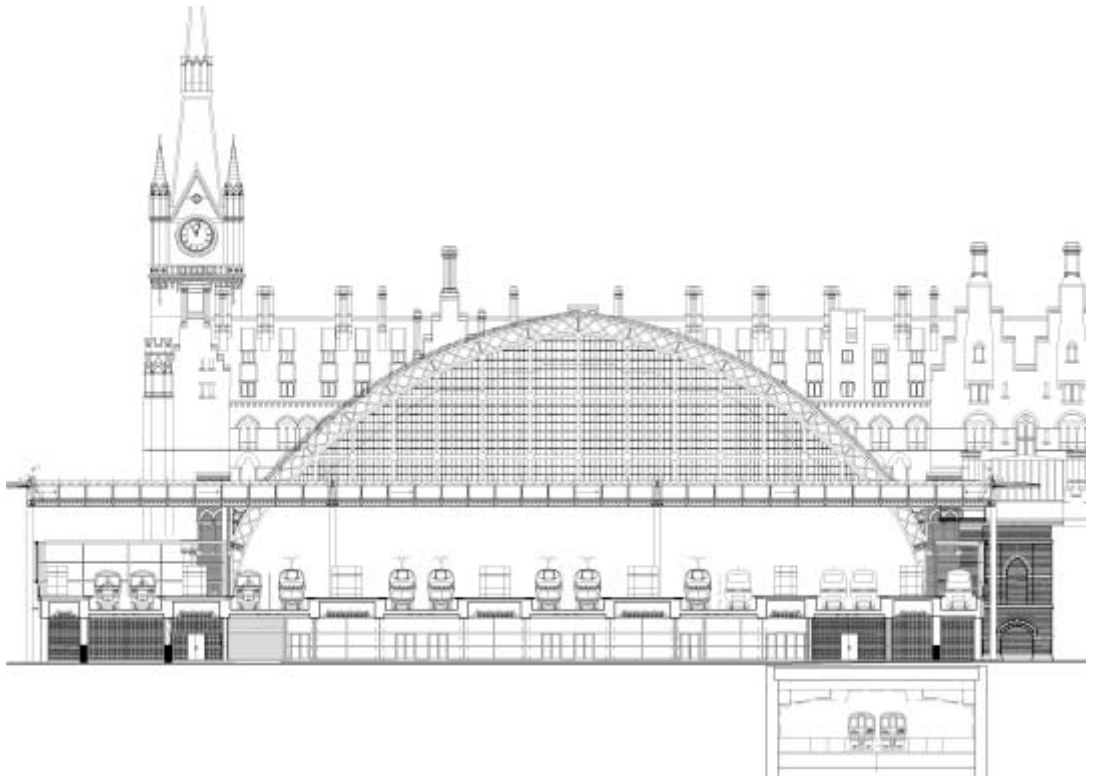
St.Pancras Terminali inşaat çalışmaları 2006 sonlarında bitirilmiştir ancak inşaatın resmi açılışı 2007 yılının temmuz ayına kadar yapılamamıştır. 6 Kasım 2007 yılında, St.Pancras Terminali Uluslararası ulaşımına büyük ve görkemli bir törenle açıldı. St.Pancras Terminali hem uluslararası hem de ulusal 5 adet ulaşım hattına hakim bir istasyondur. Londra Metrosu (London Underground), CTRL-International (uluslararası), CTRL Domestic (yurtiçi), MML (Midland Main Line) ve Thameslink ulaşım hatlarının hepsi artık buradan sağlanmaktadır. Ayrıca Londra metrosuna ait 6 adet hatın kesişim noktasının King's Cross İstasyonu olması nedeniyle ve St.Pancras İstasyonu ile bağlantılı olmaları nedeniyle Londra'nın aktarma noktası görevini görmektedir. Bu nedenle King's Cross Bölgesi ve St.Pancras Terminali'nin günün her saati kalabalık bir görüntüsü vardır.

Yeni St.Pancras Uluslararası Terminali için *başarılı bir proje* yorumunu herkesten duymak mümkündür. Başarılıdır çünkü restorasyon projesi olarak eski haline hiç zarar vermeden ve koruyarak bir platform kat eklenmiştir, bunun yanında 240 metre uzunluğunda Eurostar hızlı trenleri için ek bina yapılmıştır ve ek fonksiyonlar için mekanlar eklenmiştir. Projenin inşaat aşamasında ve sonrasında oldukça fazla sayıda işgücü yaratılmış olmasından dolayı bölgeye ekonomik olarak da büyük katkı sağlamıştır.

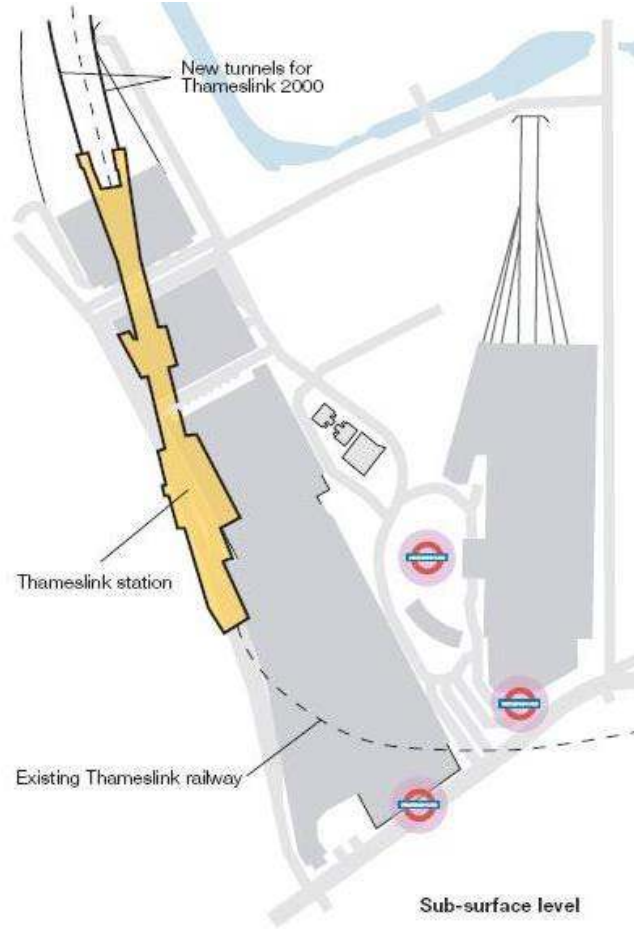
St.Pancras binasının ana bölümündeki tarihi çatısı yaklaşık 74 metre genişliğinde, 210 metre uzunluğunda ve 30 metre yüksekliğinde metal konstrüksiyon-cam panellerden oluşan bir üst örtüden oluşmaktadır. St.Pancras Terminali içinde ulaşım hatlarının konumlanışları 3 kata dağılmış durumdadır, bodrum, zemin ve platform katı olarak.



Şekil 3.22 St.Pancras Terminali en kesiti (orijinal yapısı), (Bennett, Gardner, Sumner ve Lansley, 2004, s:50).



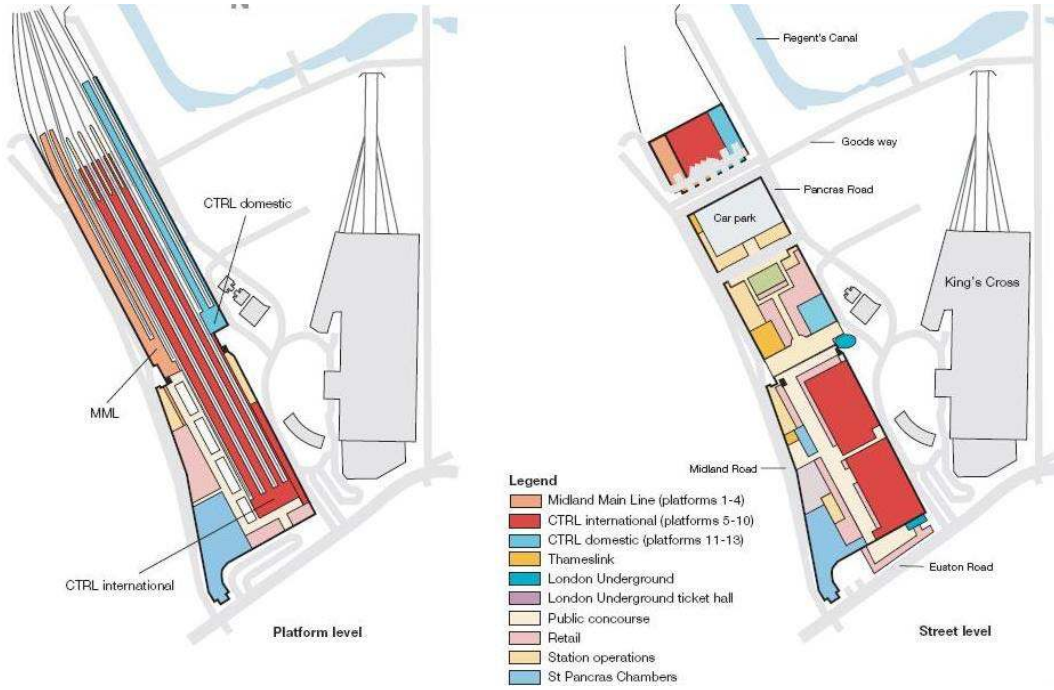
Şekil 3.23 St.Pancras Terminali(yeni hali), eklenen platform kat ve bodrum kat ile ek yan bölüm, (Bennett, Gardner, Sumner ve Lansley, 2004, s:50).



Şekil 3.24 St.Pancras Terminali, BODRUM KAT,
(Bennett, Gardner, Sumner ve Lansley, 2004, s:47).

St.Pancras Terminal binasının açılışından günümüze kadar geçen sürede, çevreye ve günlük hayata katkıları beklenenden çok olmuştur. Bina içerisinde alışveriş, yeme-içme, bilet satış, bekleme gibi farklı günlük hayat ihtiyaçlarına cevap verecek bölümler eklenmiş ve bu haliyle KX için bir sosyal merkez halini almıştır. St.Pancras'ın zemin katından Londra metrosu, St.Pancras Road (ana giriş kapısının açıldığı yol) ve Midland Road giriş-çıkış kapılarına, taxi indirme-bindirme duraklarına ve KX İstasyonu'na ulaşılabilir. **Zemin kat** seviyesinde yer alan bazı bölümler: *Eurostar hızlı trenleri gelen-giden yolcu salonları, Eurostar bilet satış ve danışma ofisleri, Kent express trenleri salonları, First Capital Connect trenleri salonları ve bilet satış ofisleri, genel wc mekanları, döviz ofisleri, hotel rezervasyon ofisleri, kuru temizlemeciler, şarap mağzaları, gıda ve diğer ihtiyaçlara cevap verecek alışveriş birimleri (oldukça ünlü markalardan oluşmaktadır: Marks and*

Spencer, La Senza, Vodafone, Yu Sushi Rest., Caffè Nero, Starbucks vs.). Zemin katta 50'nin üzerinde mekan yer almaktadır ve bunlar her türlü günlük ihtiyacı karşılayacak niteliktedir. Merkezi konumu nedeniyle sadece yolculara değil herkese hizmet edebilecek bir yapı oluşturulmuştur.



Şekil 3.25 St.Pancras Terminali, ZEMİN VE PLATFORM KAT planı, (Bennett, Gardner, Sumner ve Lansley, 2004, s:47).

St.Pancras Terminali **platform kat** seviyesinde ise Dünyanın en uzun barı olan 90 metrelik *Champagne Bar by Searcy*(496 m²), *Londra'nın en iyisi St Pancras Brasserie by Searcys* (935 m²) gibi oldukça kaliteli ve ilgi çekici 10 çekim noktası oluşturulmuştur. Bunlara ek olarak dünyanın en pahalı heykeli olan *Buluşma Noktası Heykeli*, İngiliz sanatçı Paul Day tarafından yapılmış 9 metre yüksekliğinde, 20 ton ağırlığında bronz heykel birbirine sarılan kadın ve erkek figürüdür. Bu heykeli St.Pancras'ın çelik ve camdan oluşan üst örtüsünün Euston Road caddesine bakan kısmında bulunan tarihi saatinin altına koymak ve adına *buluşma noktası* (The Meeting Place) demek oldukça ilginç başka bir çekim noktası sağlamıştır. Platform katında yer alan bir diğer heykel ise *şair John Betjeman* heykelidir.



Şekil 3.26 St.Pancras Terminali, Buluşma Noktası ve Şair John Betjeman Heykelleri.

St.Pancras Terminali, Londra'nın yeni alışveriş ve eğlence merkezi oldu denilebilir. Günlük yolcu ve kullanıcı sayısı ile Londra'nın en yoğun noktalarından biridir. Eurostar hızlı trenlerinin yıllık yolcu taşımacılığı 2008 ve 2009 yılları arasında 9 milyon kişinin üzerindedir.

Londra'nın en dikkat çekici noktası olan KX'ta St.Pancras Terminali'nin Euston Road Caddesi'ne konumlanmış St.Pancras Chambers binasının yenilenme çalışmaları 2010 yılının sonunda tamamlanacaktır. Bir sonraki bölümde bu proje hakkında bilgi verilecektir.



Şekil 3.27 St.Pancras Terminali ve batı cephesi (günümüzde sağ bölümde British Library (İngiliz Milli Kütüphanesi) yer almakta) St.Pancras Road-1945, (www.flickr.com ,2009) .



Şekil 3.28 St.Pancras Terminali ve batı cephesi , sağ tarafta British Library, (İngiliz Milli Kütüphanesi) ve St.Pancras Road(Yolu).

3.3.2.2 St.Pancras Chambers Binasının Yenileme Projesi



Şekil 3.29 St.Pancras İstasyonu ve Büyük Midland Otel-1945,
(www.flickr.com , 10.2009).

“Midland Grand Hotel (Büyük Midland Otel), 1866 yılında George Gilbert Scott tarafından yapılan geleneksel Victorian Tarzı mimari özellikli tasarımı ile bir proje yarışması sonucunda şekil kazanmıştır. G.G.Scott’un tasarımının seçilmesindeki bir diğer önemli etken en pahalı tasarım oluşudur. O dönemde 315.000 İngiliz Sterlini (£) ödenmiştir ki bu günümüzde 20.7 milyon İngiliz Sterlini (£) etmektedir. 1868 yılının ortalarında Büyük Midland Otel yapımı başlamıştı. 5 Mayıs 1973 tarihinde Büyük Midland Otel’inin açılışı yapılmıştır. Büyük bir izdihamla açılan otel Londra’nın en ihtişamlı yapılarından biri olmuştur. Otel binasının yapımında harcanan para 438.000 İngiliz Sterlini (£), günümüz değerleriyle yaklaşık 27,8 milyon İngiliz Sterlini (£) olarak ifade edilmektedir. Otel 1935 yılına kadar hizmete devam etmiştir fakat bu tarihten sonra kapatılmıştır. 1935 yılında kullanıma kapatılan Midland Otel’in binası, 1985 yılına kadar İngiliz Demiryolları Şirketi (British Railways Company)’nin ofisleri olarak kullanılmıştır (www.en.wikipedia.org, 29.12.2009).” St.Pancras Chambers binasının şantiyesinde çalışan işçilerden biriyle yaptığım ayaküstü

sohbette, yenileme çalışmalarının başlangıcında binada 300'e yakın oda ve sadece 8 tuvalet ve banyo bulunduğunu söylemiştir.

Binanın yenileme çalışmalarını London and Continental Railways (LCR), The Manhattan Loft Corporation (MLC) şirketi ile birlikte yürütmektedir. St.Pancras Chambers binası, eskinin Grand Midland Hotel'i ilk katları 5 yıldızlı bir otel ve üst katlarda ise lüks konut birimleri oluşturulacak şekilde yenilenecektir. Yeni açılacak olan otelin adı Renaissance Marriott Hotel olarak düşünülmektedir. 5 yıldızlı ve 244 odalı otel Euston Road, St.Pancras Road ve St.Pancras İstasyonu ile doğrudan bağlantılı olacaktır. Otel bölümünün üstünde ise 67 adet lüks konut oluşturulacaktır. Otel ve konut birimlerine ek olarak, 2 restoran, 2 bar, sağlık ve spor merkezi, balo salonu ve 20 adet özel toplantı odası gibi çeşitli mekanlar yer alacaktır. Binada gerçekleştirilen yeni projenin mimarlık grubu *RHWL and Richard Griffiths*' dir. İnşaat çalışmaları için yüklenici firma ise *Galliford Try Construction* olarak görülmektedir (www.stpancras.com, 05.06.2010). Lüks konutların bazılarının bulundukları blümlerin tavan yükseklikleri nedeniyle 2 veya 3 katlı olduğu dikkat çekmektedir. Satışa sunulan ve kiralık ilanları verilen konutların özelliklerine dair bilgileri, civardaki emlak ofislerinin portföylerinde görmek mümkündür. Haziran 2009 tarihinde ilk sahiplerinin taşınmaya hazır oldukları söylenmiştir. Otel bölümü için bitiş tarihi olarak Kasım 2010 verilmiştir.

CTRL projesiyle birlikte bölgeye sağlanan Avrupa ve İngiltere'nin diğer noktalarına sağlanan ulaşım olanakları, KX'un merkezinde olması nedeniyle St.Pancras Terminali ve St.Pancras Chambers binalarına görülmemiş bir değer kazandırmıştır. Uzun yıllar boyunca boş bırakılmış binanın restorasyonu, bölgedeki değişimlerin olumlu yönde olduğu gösterir. St.Pancras Chambers binasında kiralık olan lüks konutların haftalık kira bedeli 600£ -1500£ arasında değişmektedir. "Satılık ve kiralık ilanlarında verilen fiyatlar Londra'nın en seçkin bölümlerindeki fiyatlarla kıyaslandığında eşdeğer durumdadır. Örneğin 4.kat, 2 odalı, salonu ve 2 banyolu, 102 m² alanlı bir konut 1.650.000 £ satış bedeline satılmaktadır" (www.rightmove.co.uk, 07.06.2010).



Şekil 3.30 St.Pancras Chambers binası, konut bölümünden iç mekan resimleri, (www.guardian.co.uk, 04.06.2010).

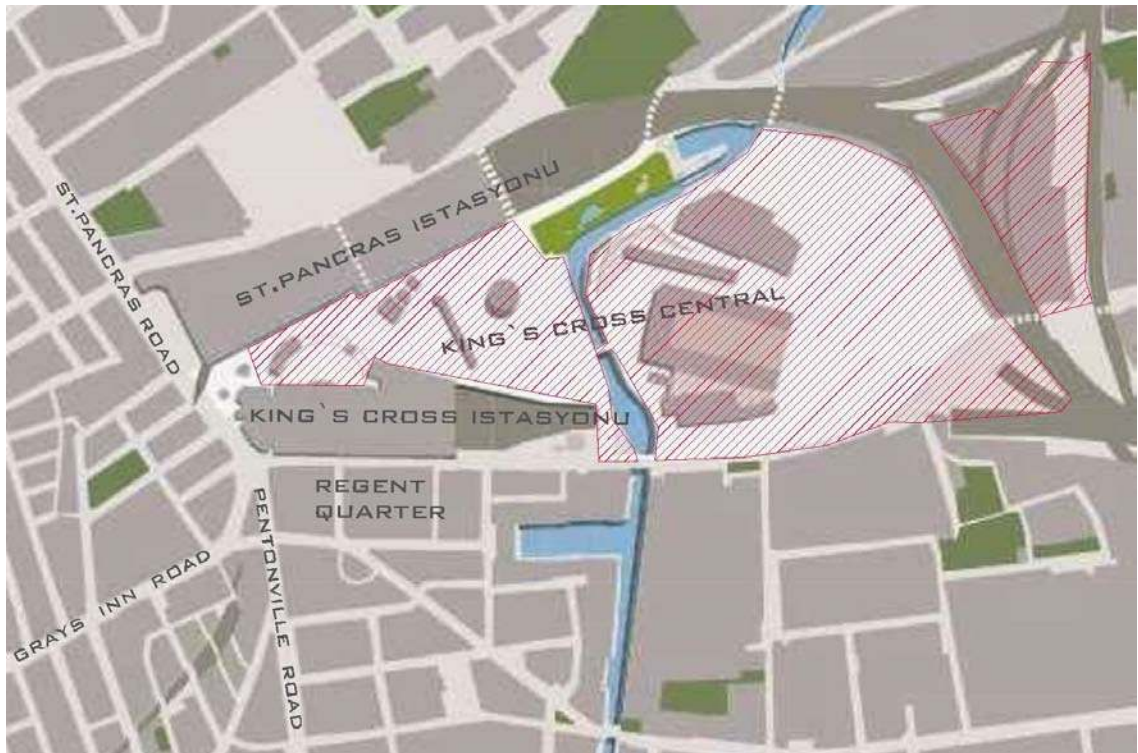


Şekil 3.31 St.Pancras İstasyon'u Binasının St.Pancras Road ve Euston Road'a açılan kapısı.

St.Pancras İstasyonu ve St.Pancras Chambers binasının yıllar içerisinde geçirdiği değişimi kısaca aktarılmıştır. Bir sonraki bölümde dönüşüm projesinin en büyük alanlı ve en kapsamlı bölümü aktarılacaktır.

3.3.3 King's Cross Central (KXC) Kentsel Dönüşüm Alanı Projesi

CTRL-HS1 son 100 yılda İngiltere’de gerçekleştirilmiş en büyük çaplı raylı ulaşım sistemi projesi olarak açıklanmıştır ve büyük beklentiler ışığında tamamlanmıştır. İlk olarak CTRL-HS1, sonra St.Pancras Terminali ve daha sonra St.Pancras Chambers binasının 5 yıldızlı otele dönüştürülmesi çalışmaları tamamlanmıştır. 2007 yılında King's Cross Central (KXC) adıyla bir kentsel dönüşüm çalışmaları başlatılmıştır. KXC dönüşüm proje alanında, St.Pancras’ın açılışı (2007) ile başlayan çalışmaların 10-15 yıl sürebileceği belirtilmiştir.



Şekil 3.32 King's Cross Central (KXC) proje alanı sınırları kırmızı ile taranmıştır, (www.kingscrosscentral.co.uk).

Yüklenici firma tarafından Camden Belediyesi'ne 24.05.2004 tarihinde yapılan Planlama Başvurusu(Planning Application)'nda KXC kentsel dönüşüm proje alanı sınırları: Euston Road, King's Cross ve St.Pancras İstasyonları, Midland Tren hattı, York Way caddesi olarak belirtilmiştir. KXC alanı iki bölümden oluşmaktadır:

1) Camden Belediyesi sınırlarına dahil '*Main Site (Ana Bölüm)*', **2)** İslington Belediye sınırlarına dahil '*Triangle Site (Üçgen Bölüm)*' olarak bilinmektedir. **Ana bölüm** 26,1 hektar büyüklüğünde ve **üçgen bölüm** ise yaklaşık 1 hektar alana sahiptir. Proje alanı iki istasyon arasından kuzeye doğru uzanmaktadır ve tren yolu hatlarıyla sınırlanmaktadır.

Proje başlangıcından itibaren '*King's Cross Opportunity Area (King's Cross Fırsat Alanı)*' olarak duyurulan ve günümüzde '**King's Cross Central**' olarak bilinen proje alanı, *ana bölümü* Camden Belediyesi ve *üçgen bölüm* ise İslington Belediyesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Her iki belediyenin yayınladığı halka yönelik kılavuzlarda bölgede yapılmak istenenler şöyle sıralanmıştır:

- Bölge sakinleri arasında güçlü iletişimi sağlamak, kente yeni bir sosyal mekan kazandırmak;
- Konut alanları, ticaret alanları, eğitim alanları v.s. arasında uyumlu bir oran yakalamak;
- Önceliği toplumun aidiyet hissi ve rahat kullanımı olan fakat mimari anlamda üstün bir tarz yakalamış yapısal çevre;
- Bölgenin temel mimari karakteri olan Viktoria Dönemi mirasına saygılı modern gelişimde yapılar inşa etmek;
- Regent's Canal ögesini, kent geneline ulaşmak için bir alternatif, aynı zamanda rekreasyon amaçlı sakin, güvenli ve hoş bir yer olarak kente kazandırmak;
- Alan genelinde güvenli ve rahat ulaşım olanakları sağlamak, alan doğu sınırını oluşturan York Way caddesi üzerinde potansiyel çekim alanları yaratmak,
- Alanda çalışmaların başlangıcından itibaren çevrenin günlük yaşantısını engellemeyecek şekilde çalışmak ve bu bölgenin daha iyi bir bölge olacağına dair güveni verebilmek (Planning and Development Brief 2004, 12.06.2010).

KXC projesi oldukça büyük ve kent merkezine çok yakın kullanılmayan eski sanayi alanı üzerinde geliştirilecektir. Proje hak sahipleri **King's Cross Central Limited Partnership** adı altında *Argent King's Cross Limited Partnership, London & Continental Railways Limited, DHL Supply Chain* adında üç ana kurumdur. Proje kapsamında diğer hak sahipleri ile **King's Cross Central Limited Partnership** ortakları ve yükümlülükleri aşağıdaki tabloda açıklanmıştır.

Tablo 3.2 KXC Projesi hak sahipleri ve yükümlülükleri.

Kurum:	Yükümlülükleri:
<i>Argent King's Cross Limited Partnership(Ortaklığı)</i>	Argent Group PLC ve Hermes Real Estate (BT Pension Scheme adına çalışan) adında iki şirket tarafından oluşturulmuştur. Argent mülkiyet sahipliği olan yönetici konumunda olan kurumdur.
<i>London & Continental Railways Limited(LCR)</i>	Ortak/Mülk sahibi
<i>DHL Supply Chain</i>	Ortak/Pay sahibi
<i>London Borough of Camden (Camden İlçe Belediyesi)</i>	Camley Street Natural Park(doğal yaşam park alanı sahibi). Park, London Wildlife Trust (doğal yaşamı koruma kurumu tarafından işletilmektedir)
<i>British Waterways Board (İngiliz Suyolları Kurulu)</i>	Regent's Canal(Regent's Kanal) ve diğer su yollarının mülkiyetine sahiptir

Tablo 3.2'de adları geçen hak sahibi kurum ve kuruluşların ortaklığında/işbirliğinde yürütülen proje için, ortaklık oranlarına dair Camden Belediyesi ve KXC tarafından net bir açıklama yapılmamıştır. Ancak ana yüklenici ve geliştirici *King's Cross Central Limited Partnership* ortaklarından biri olan *Argent King's Cross Limited Partnership (Ortaklığı)*'nin, tamamladığı bina ve proje bölümü ile birlikte mülk sahipliği elde edeceği söylenmektedir. LCR'ın burada arazi sahibi olarak görülmektedir ve ortaklıktaki en büyük pay sahibi olduğu söylenmektedir.

KXC projesi alan kullanımı konusunda çok farklı kent fonksiyonları birarada sunacak bir plan oluşturmuştur. Camden Belediyesi'ne yapılan planlama onay başvurularından sonra Kasım 2006 yılında alınan '*Section 106 Agreement*' olarak geçen onay raporunda proje alanı *ana bölüm (main site)* için onay verilmiştir, diğer bölümle ilgili herhangi bir plan kararı verilmemiştir. Onaylanan plan şemasına göre bölgede kararlaştırılan alan kullanımına dair planlama kararları içeriğindeki bileşenler aşağıdaki gibi verilmiştir (Gossop, 2007):

- Yüksek yoğunluklu, karma fonksiyonlu alanlar yaratılması,
- Proje alanı içerisinde yer alan 20'ye yakın tarihi değeri olan yapıların tadilatı ve yeni kullanımlara uygunluğunun sağlanması,
- 50'den fazla yeni ve mimari özellikleri yüksek bina yapılması,
- Regent's Kanal çevresindeki proje alanlarının kullanıma uygun geliştirilmesi ve 3 yeni kanal üzeri geçiş köprüsü yapılması,
- Toplam alanın %40'ının, yüksek kalitede ortak kullanım alanları olarak oluşturma,
- Yeni kentsel konut bölgeleri (toplu konut mantığı dışında gerçekleştirilecek),
- 1900 yeni konut birimi ve 650 yeni öğrenci konaklama ünitesi geliştirilmesi,
- 25000 civarında yeni iş olanağı ve çalışanların eğitileceği iş geliştirme merkezleri kurulması,
- Alışveriş ve eğlence merkezleri oluşturulması,
- Londra Sanat Üniversitesi,
- Çocuk Merkezi ve İlköğretim Okulu,
- Sağlık ve terapi merkezleri,
- Toplum sağlığı ve spor aktivite merkezleri,
- Kapalı spor salonları,
- 'Flux Park' açık hava oyun alanları tesisi,
- Toplum kullanımına sunulmuş bisiklet kiralama ve park etme tesisi,
- 14 adet Rüzgar Tırbüni, zemin ısıtması için tesisler, fotovoltaiik ve güneş enerjili su ısıtma tesisleri, biyokütle enerjisi sağlayacak tesisler oluşturma,
- Yerel doğal dokuyu korumak için uygun merkezler oluşturulması.

Yukarıdaki alan kullanım bileşenleri toplamda 26,1 hektar alana sahip *ana bölüm* için açıklanan kullanım fonksiyonlarıdır.

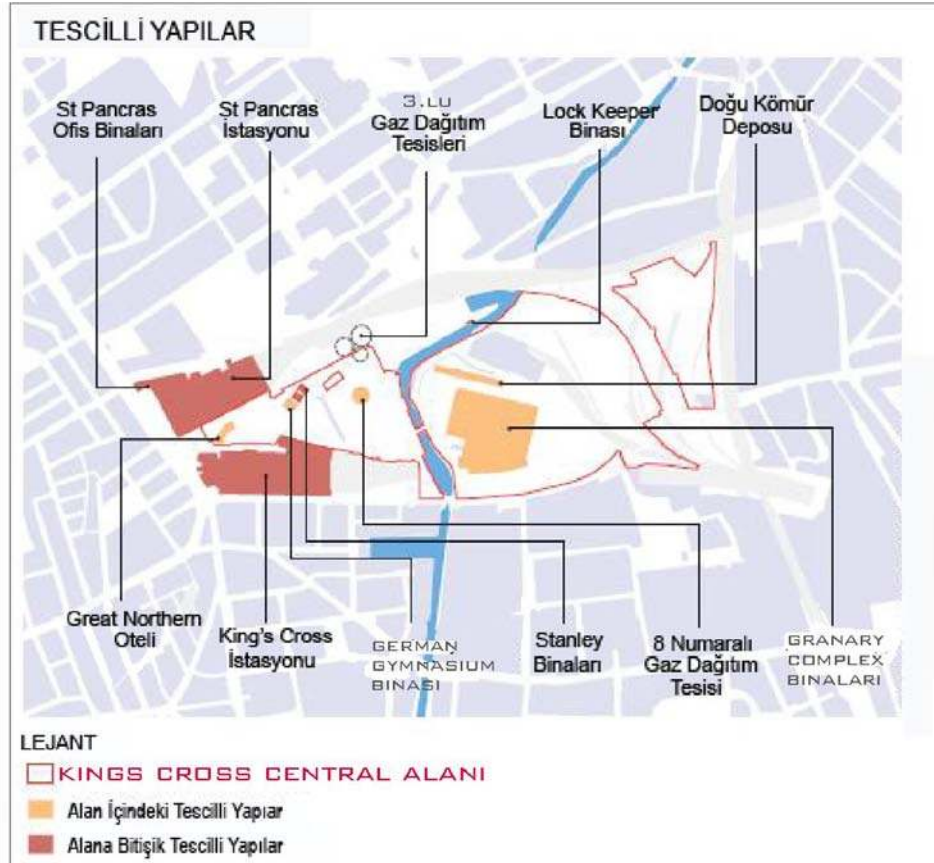
KXC Proje alanında geliştirilecek fonksiyonlar için Camden Belediyesi tarafından onaylanan net alanlar şeması aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 3.3 KXC Projesi Temel Fonksiyonları ve Kullanım Alanları (Gossop, 2007).

Kullanım amacı:	Kullanım alanı(m²):
<i>Toplam alan</i>	<i>739,690</i>
Ofis yapıları	455,510
Alışveriş mekanları	45,925
Otel/Konaklama birimleri	47,225
Konut dışı toplumsal birimleri (D1 izinli)	74,830
Kongre ve kültür yapıları (D2 izinli)	31,730
1900 konut birimi	194,575

Yukarıdaki tabloda verilen kullanım alanları toplam izin alanı ile tutmamaktadır ancak bu düzen doğrultusunda inşaat sürecinde değişimler olabileceği için böyle verilmiştir. KXC projesi, KX bölgesini kreatif bir kent merkezine dönüştürmeyi amaçlamaktadır. KX bölgesi iş alanları için yapılan fonksiyon yüklemelerinde sanatsal, mimari, yayın organları ofislerinin burada bulunmasının teşvikinden sözedilmektedir. Çevrede turistik ihtiyaçları karşılayacak mekanların ve rekreasyon imkanlarının sunulmasının ayrıca bir çekim gücü yaratacağı düşünülmektedir.

KXC proje alanı dahilinde önceki kullanımları farklı olan ve korunmaya değer yapılar olarak tescillenen yapılar bulunmaktadır. Bu yapılar daha önce bölgenin gaz dağıtım tesisleri ve demiryolları arazileri olmasından dolayı yapılmış fakat günümüzde bölgenin sanayi sonrası kullanılmayan bölge olarak açığa çıkmasından kaynaklı yapılardır. Binalar arasında işçiler için yapılmış konut blokları, demiryollarında taşınan malları bölgede depolamaya yarayacak depo binaları gibi yapılar bulunmaktadır.



Şekil 3.33 KXC alanı ve yakın çevresindeki tescilli yapılar, (www.kingscrosscentral.co.uk, 25.10.2009)

Şekil 3.33’de gösterilen binaların St.Pancras ve King’s Cross İstasyonu dışındakiler KXC proje alanı sınırları içerisindeyler. KXC kentsel dönüşüm projesi dahilindeki **2. Derece Tarihi Eser olarak tescilli yapılar**: *Great Northern Oteli (The Great Northern Hotel)*, *Alman Lisesi (The German Gymnasium-1864 tarihli bina)*, *Gasholder No:8 (Gaz tesisi No:8-1883 tarihli yapı)*, *Granary Tesisi (The Granary Complex-1851 tarihli bina)*, *Doğu Kömür Depolar ı(The Eastern Coal Drops-1851)*, *Lock Keepers Cottage* ve *3.lü Gaz Tesisleri (Triplet Gaz Holders-1880 tarihli çelik konstrüksiyonlu yapılardır ve yerleri Regent’s Kanal güneyindeyken proje gereği kanalın kuzeyine taşınacaklardır*. Belirtilen tüm bu yapılar 2.Derece Tarihi Eser olarak tescillidirler ve proje dahilindedirler (www.kingscrosscentral.co.uk, 11.02.2010). Örneğin German Gymnasium olarak bilinen ve ilk olarak lise binası olarak kullanılmış olan yapı dönüşüm proje sürecinde KXC Kentsel Dönüşüm Alanı Projesi için tanıtım ofisi olarak kullanılmaktadır. St.Pancras ve KX İstasyonları ise 1.Derece Tarihi Eser olarak görülen yapılardır.

Alan üzerinde KXC projesi kapsamında olmayan bölümler vardır bunlardan bazıları; *Camley Street Doğal Yaşam Parkı (Natural Park)*, *Regent Kanal (alanı kuzey ve güney olarak ikiye ayıran su kanalı)* olarak belirtilmiştir. Doğal Yaşam Parkı günümüzde ilk ve ortaöğrenim grubu öğrencilerine yönelik eğitici kent parkı ve halka açık yeşil alan olarak hizmet vermektedir. Her iki bölüm için KXC projesi dahilinde herhangi bir yükümlülük yoktur ancak bu proje ile birlikte hak sahipleri ve bölge sakinleri ile ortaklaşa kararlar alınmıştır. Yetkili otoriteler tarafından her iki bölümün de kent içinde doğal hayatı koruyacak ve farklı kent aktiviteleri sunacak yeşil açık alanlar, spor ve ulaşım aktiviteleri ile güçlendirilerek daha dikkat çekici ve kolay ulaşılan, güvenli bölgeler olmaları sağlanacaktır.



Şekil 3.34 Regent Kanal ve Camley Street Natural Park, (www.kingscrosscentral.co.uk, 25.10.2009).



Şekil 3.35 KXC p roje alanı ve planlanan yapılar, (www.kingscrosscentral.co.uk, 25.10.2009).



Şekil 3.36 KXC alanı üç boyutlu görüntüsü, (www.es.homesandproperty.co.uk).

Londra kent merkezi olarak kabul edilen Trafalgar Square Meydanı ve Charing Cross'a yaklaşık 3 km. mesafede bulunan KXC alanı yukarıdaki hava fotoğrafından da görüldüğü gibi bu bölgedeki gelişmeye müsait tek alandır. Genel olarak çevredeki yapılaşmaya bakıldığında yüksek binaların olmadığını ve geleneksel yapıların hakimiyetini görüyoruz. Önerilen yeni KXC dönüşüm projesi dokusu ise modern ve yüksek yapıların olacağı, aynı zamanda eski dokuyu ve yapıları yeni fonksiyonlara uygun hale getireceği anlayışıyla oluşturulmuştur.

Bölge KXC projesi ile pek çok kent mekanı, aktivite merkezleri, sosyal ve toplumsal yaşamı zenginleştirecek imkanlar sunan bir bölge olacaktır. Proje dahilinde yeni meydanlar, parklar, sokaklar, taşıtlara ve yayalara yeni geçiş hatları, farklı rekreasyon alanları, okullar, yeme-içme birimleri, alışveriş birimleri, sinemalar ve daha pek çok olanağı aynı bölgede sağlayacak; kentin her noktasından kolayca ulaşılacak kent mekanları çok yüksek oranda tutulmuştur. Bu nedenle yapılaşma çevrenin klasik dokusundan farklıdır. Amaç hem yatırımcının hem kentlinin doyuma

ulaşacağı niteliklere sahip bir kent bölgesi yaratmaktır. 2020 yılında tam anlamıyla tamamlanması planlanan projede bölüm bölüm kullanımlar başlatılacaktır. Örneğin Londra Sanat Üniversitesi 2010 yılı sonunda bir sonraki eğitim döneminde hizmete hazır olacaktır.



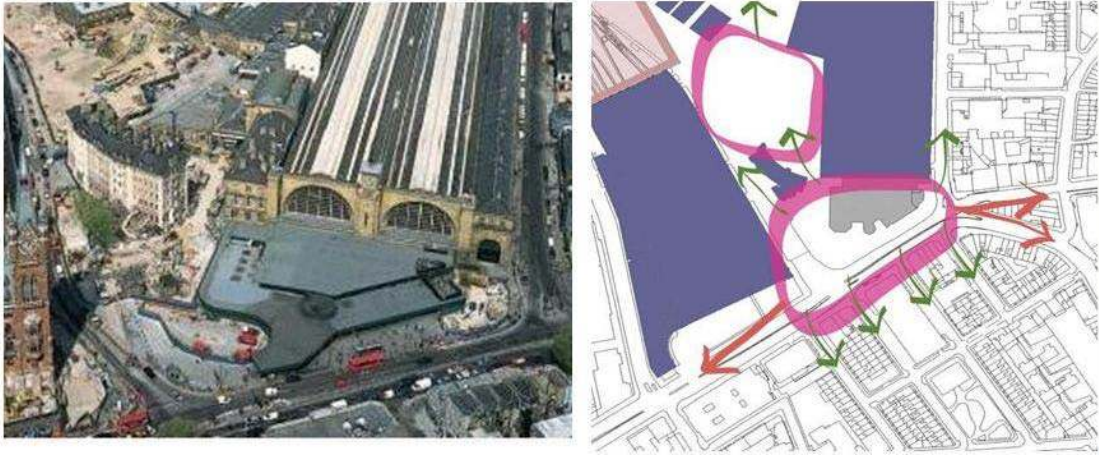
Şekil 3.37 St.Pancras İstasyonu, KXC alanı, KX İstasyonu ve çevresi-2001, (www.kingscrosscentral.co.uk, 25.10.2009).



Şekil 3.38 St.Pancras İstasyonu, KXC alanı, KX İstasyonu ve çevresi-2009, (www.kingscrosscentral.co.uk, 25.10.2009).

3.3.4 King's Cross İstasyonu Yenileme ve King's Cross Square Projesi

King's Cross İstasyonu, Londra'nın en ünlü ve en kalabalık istasyonudur. Yapılan yenileme çalışmaları binanın restorasyonu ve binaya yeni bölümlerin eklenmesi çalışmalarından oluşmaktadır. King's Cross İstasyonu, St.Pancras İstasyonu'nun yaklaşık 50 metre doğusunda ve Euston Road üzerindeki 3. istasyon binasıdır. Her yıl en az 47 milyon yolcu sayısına ulaşan istasyon binasının mevcut durumunda artan yolcu sayısını karşılaması olanaksız görülmüştür. Devam eden KXC projesi ve yapılacak olan 2012 Olimpiyatları nedeniyle bölgedeki yolcu sayısını karşılayamayacağı tespit edilen yapının Londra metrosu ve diğer yurtiçi servisleri, St.Pancras İstasyonu ile bağlantılı olması nedeniyle yenilenmesi; bölgesel dönüşüm planına dahildir.

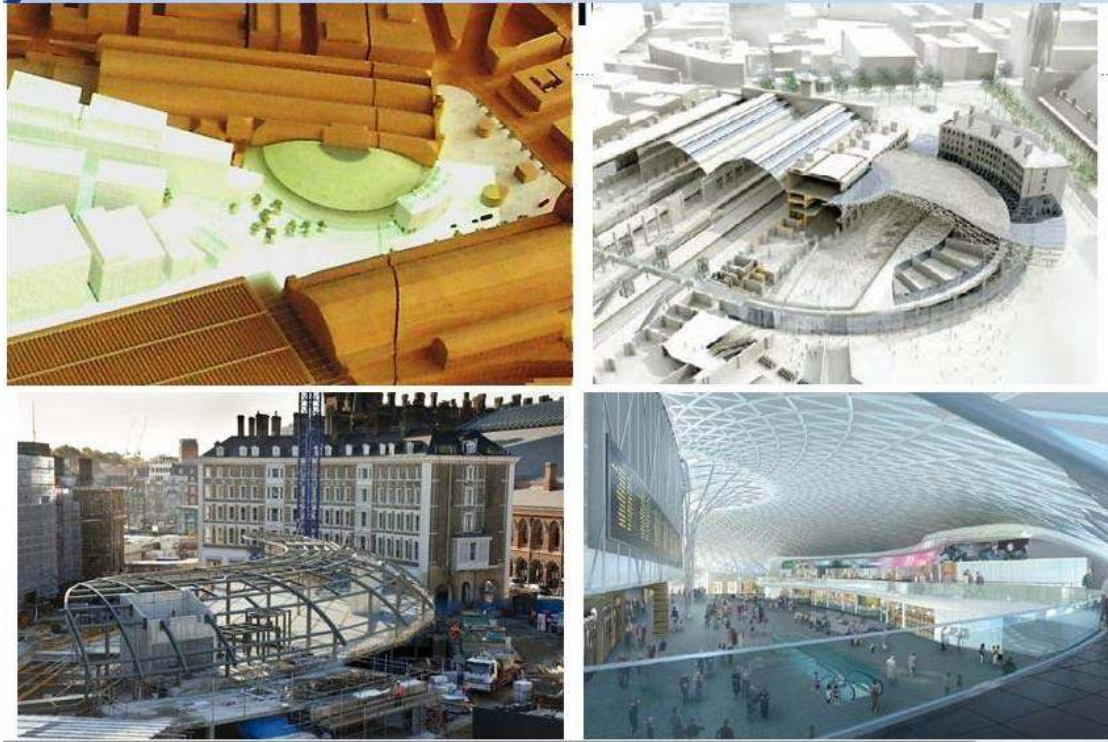


Şekil 3.39 King's Cross İstasyonu ön cephesinde yer alan kaldırılacak yolcu ve bilet holu, yerine King's Cross Square olarak anılacak meydan yapılacaktır, (King's Cross Opportunity Area – Planning & Development Brief).

Yenileme çalışmalarının odağında mevcut istasyon binasının orjinal yapısına geçici bir çözüm olarak 1973 yılında yapılmış, Euston Road(güney) cephesine eklenmiş, bilet satış ve yolcu salonu olarak kullanılan yeşil üst örtülü bölümü kaldırıp bu işlevi yerine getirecek batı cephesinde tarihi istasyon binasına uyan yeni bir yapı eklemektir. 14 Ekim 1852'de açılan King's Cross İstasyonu ilk durumda 8 platforma sahiptir. Fakat buna batı bölümünde 3 platform daha eklenmiş ve günümüzde 11 platformda hizmet vermektedir. İstasyon binasının batısında yer alan Great Northern Otel ise 17 Mayıs 1854 tarihinde açılmıştır. Hem istasyon binası hem

de otel binasının tasarımları Lewis Cubitt'e aittir. King's Cross İstasyonu, 1.derece tarihi eser niteliği olan yapıdır.

Otel binası ve istasyon arasındaki bölüme yeni yolcu-bilet satış salonu olacak, dairesel planlı, kubbe biçimli, çelik ve cam üst örtü inşaatı devam etmektedir. King's Cross ve St.Pancras İstasyon'larının her ikisinin de otel binalarına sahip olmaları bölgeye tarihi eser olan 2 otel binası kazandırmıştır. Her iki otel binası da yolcu salonlarına çıkışı olan ve istasyonların her noktasına kesintisiz ulaşabilen yapılardır. Otel binalarına ek olarak her iki istasyon binası içinde yeme-içme, alışveriş gibi fonksiyonlar mevcut olduğu için yapısal bağlamda kendi içlerinde yaşayan mekanlardır.



Şekil 3.40 King's Cross İstasyonu yeni yolcu salonu maket, proje ve detay görüntüleri, (www.kingscrossstation.com, 19.06.2010).

King's Cross istasyonu için yenileme ve restorasyon plan önerileri 2005 yılında Network Rail tarafından hazırlanmıştır ve yaklaşık maliyet olarak 400 milyon £ olarak sunulmuştur. Projenin mali desteğini *The Department of Transport* ve *Network Rail* kurumları sağlamaktadırlar. Proje Kasım 2007'de Camden

Belediyesi'nce onaylanmıştır ve yeni yolcu hol ünün yapımına Eylül 2008'de başlanmıştır. Yenileme pr ojesinde önerilen yeni mekanlar arasında yeme-içme mekanları, dinlenme ve seyir mekanları, alışveriş birimleri ve St.Pancras'a ve Londra metrosuna bağlantı yapılarından oluşmaktadır. Metro ve istasyonlar arası bağlantılar tamamlanmış ve hizmete girmiştir. *King's Cross İstasyonu için sürdürülen proje çalışmasının zaman çizelgesi şöyledir:*

2008 : Ana yapının çatı yenilemesinin başlatılması,

2009 : Yeni yolcu ve bilet salonu için çalışmaların başlaması,

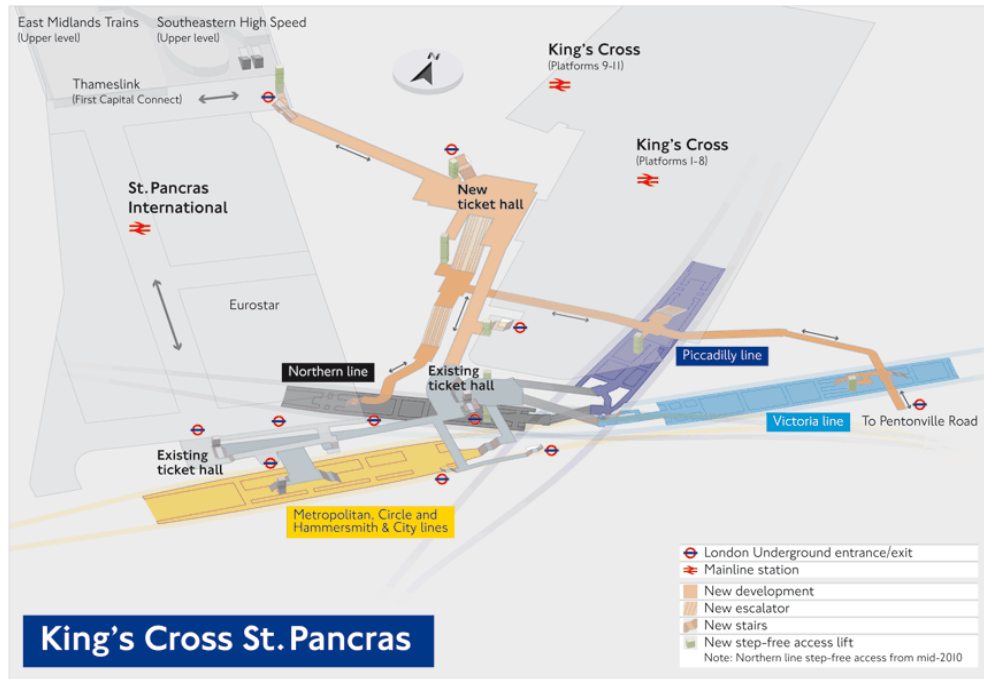
2010 : yeni eklenen platformların tamamlanması,

2011 : Ana yapının çatı yenilenmesi ve yapının restorasyon işlerinin tamamlanacak,

2012 : Yeni yolcu ve bilet salonu Olimpiyat oyunları öncesi açılacak, Euston Road caddesi üzerindeki eski yolcu salonu kaldırılacak,

2013 : King's Cross İstasyonu önünde yeni meydan oluşturulacak ve halkın kullanımına sunulacak (www.kingscrossstation.com, 19.06.2010).

King's Cross İstasyonu için yapılan çalışmalara bakıldığında genel olarak programın çok ilerisinde olduklarını görmek mümkündür. Yeni yolcu ve bilet hol ü olarak lanse edi len bölüm yaklaşık 5000 m² al ana s ahip, cam ve ç elik konstrüksiyonlu, dairesel planlı ve kubbe form lu üst örtüye sahip bir yapıdır. Bu bölümün inşaat çalışmalarını yüklenici firma *John McAslan + Partners* yapmaktadır (www.e-architect.co.uk, 18.06.2010). Bölgede yer alan St.Pancras ve K ing's Cross istasyonları için yapılan bu çalışmalar sayesinde iki istasyon arasında sağ lana bağlantı, şehiriçi ve şehirlerarası hatların çok rahat kullanılmasına, aktarma süresinin en aza indirilerek yolculara zaman kazandırmaktadır. İki istasyon arasındaki ve diğer hatlarla bağlantıları aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.



Şekil 3.41 St.Pancras-KX ve metro itasyonları arası bağlantı şeması, (www.rail-news.com).

King's Cross İstasyonu yenileme çalışmaları tamamlandığında istasyon binasının Euston Road caddesine açılan mevcut yolcu salonunun kaldırılarak yerine King's Cross Square olarak adlandırılacak 7000 m²'lik yeni bir kent meydanı oluşturulacaktır. Londra'daki Leicester Square meydanından daha büyük olacaktır. Meydan düzenlemesi için 2008 yılında uluslararası bir proje yarışması düzenlenmiş ve *Stanton Williams Şirketi* proje yarışmasını kazanmıştır (www.architectsjournal.co.uk, 18.06.2010). Kazanan proje için sunulan tasarımların King's Cross İstasyon binasının ilk yapıldığı yıllardaki haline sadık kalınarak yapıldıkları ortadadır. İstasyon binasının önündeki meydanın 150 yıl sonra tekrar açık alan olarak kente hizmet verecek olması da oldukça önemli bir kazanım olacaktır.



Şekil 3.42 King's Cross İstasyonu yeni yolcu salonu girişi ve yeni King's Square proje görüntüsü, (www.architectsjournal.co.uk).

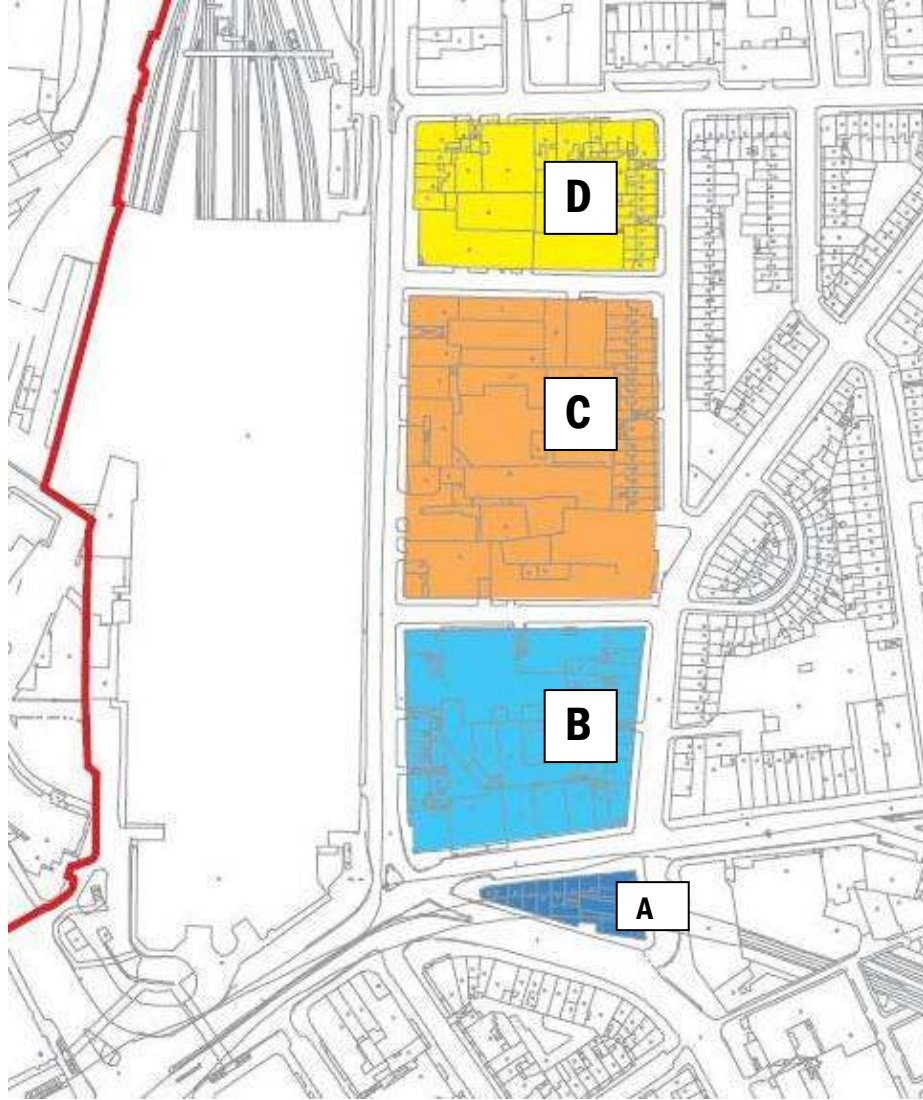


Şekil 3.43 King's Cross İstasyonu ilk yapıldığı dönemlerdeki görüntüsü, (www.gerald-massey.org.uk/smiles/images/KC_station_1852.jpg).

3.3.5 Regent Quarter Kentsel Dönüşüm Alanı Projesi

Regent Quarter, King's Cross İstasyonu'nun doğusunda, 4 bloktan oluşan yapı grubudur. KX Bölgesi kentsel dönüşüm uygulamalarından en başarılılarından biridir ve bölgeye bir dinamizm katmıştır. 4 bloktan 3 tanesi İslington Belediyesi, üçgen olan küçük blok ise Camden Belediyesi sınırlarına dahildir. Camden Belediyesi sınırlarına dahil olan bölüm The Lighthouse Block olarak bilinmektedir ve 2. derece

tarihi eser niteliğindedir. Diğer üç blok, Pentonville Road, York Way ve Wharfdale Road yolları arasında kalan bölümdür ve Regent Quarter olarak bilinmektedir. Regent Quarter blokları ise Bravington Blok, Albion Yard Blok and Railway Blok olarak bilinmektedirler.

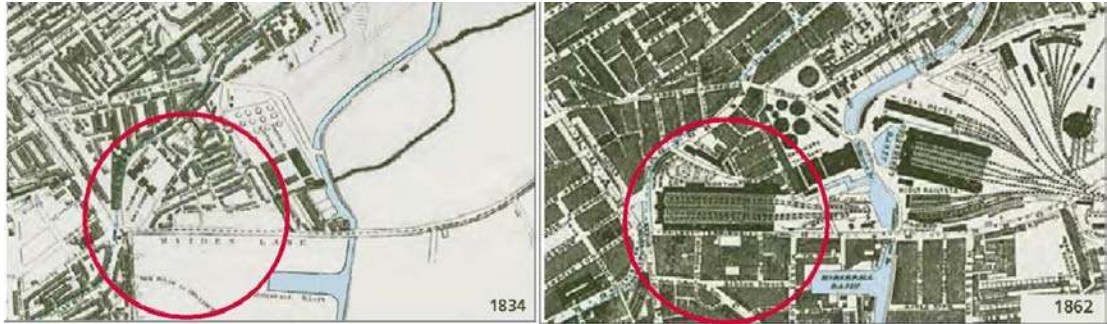


Şekil 3.44 Regent Quarter'ın KX konumu ve A,B,C,D blokları, (www.kingscrosscentral.co.uk, 19.06.2010).

Regent Quarter olarak bilinen bölgede kentsel dönüşüm projesi için 2001 yılında alınan planlama onayından sonra 2002 yılında başlamıştır. Çalışmalar B ve C blokları için 2005'te tamamlanmıştır. The Lighthouse olarak bilinen A blok için Camden Belediyesi'nden 2009 yılının ilk aylarında planlama onayının alındığı belirtilmiştir. Bölge sakinleri bu binanın son yıllarda hiç kullanılmadığını,

kullanıldığı dönemlerde ise alt katlarda balıkçı dükkanlarının olduğunu belirtmişlerdir. Bu nedenle adının The Lighthouse (denizfeneri yada fener binası) olarak bilinmektedir.

Regent Quarter olarak adlandırılmış bu bölge 1834-1852 yılları arasında gelişmiş bir bölge olarak görülmektedir. 1852 yılında King's Cross İstasyonu'nun bölgeye hizmet etmeye başlamasıyla bölgeye yerleşimler artmıştır.



Şekil 3.45 Regent Quarter'ın 1834 yılında ve 1862 yılında hazırlanmış haritalardaki yapılaşma durumu, (www.kingscrosscentral.co.uk,19.06.2010).

Regent Quarter konut, endüstriyel ve ticari işlevli birimler karışımından oluşmuş bir yapı grubudur. Fabrika binaları, büyük depolar, çamaşırhaneler, küçük işçi konutları olarak kullanılan bu yapılar uzun bir süre kullanıldıktan sonra 1990'lı yıllara gelindiğinde büyük çoğunluğu kullanılmayan binalardan oluşan harabe bir bölge olmuştur. KX b ölgesinin bir zamanlar kaderi olan uyuşturucu ve fuhuş olaylarının en çok burada yaşandığı gazete haberlerinden anlaşılmaktadır.

Regent Quarter kentsel dönüşüm projesi için *P&O Estates* (The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, firmanın tam adıdır) firması bölgedeki blokları satın alarak ve ön projelendirme çalışmalarını yaparak işe başlamıştır. Toplam 23,500 m²'lik alana sahip olan bu proje için planlama çalışmaları ilk olarak *P&O Estates* firması adına *Rolfe Judd Architects* mimarlık şirketi 2000 yılında İslington Belediyesi yetkili departmanına sunulmuştur. Bu proje mevcut yapıların yıkılıp yerine tamamı ticaret ve ofis fonksiyonlu yeni yapılaşmalar; sadece 20 konut birimi önermesi nedeniyle belediye tarafından kabul edilmemiştir. 2001 yılında belediyeye, *P&O Estates* firması

adına *RHWL architects* firması tarafından yeni bir master plan ve proje önerisi sunulmuştur. Bu projeye göre 23,500 m²'lik Regent Quarter alanına, 58,550 m² yapılaşma alanı öngörülmüştür. 2000 yılı önerisine nazaran 2001 yılı plan önerisi belediye tarafından açıklanan planlama kararlarına daha uygun olması nedeniyle başarılı bulunmuştur. Bu planda daha az ticaret ve ofis alanı, daha fazla konut birimi olması(konutların %25'inin uygun fiyatlı olması), mevcut yapı bloğu ve sokak dokusuna daha korumacı yaklaşımı olumlu karşılanmıştır (Vogdopoulou, 2006, s.13)



Şekil 3.46 Lighthouse binası (Regent Quarter projesi, A blok), 2009 yılındaki (üst resim) durumu ve he deflenen görüntüsü, (www.urban75.org , www.propertyweek.com).

Bölgede P&O Estates firması tarafından yapılmak istenen bu yatırım sadece tarihi endüstriyel bağlamı veya stratejik konumu nedeniyle değerli bir bölgede yapılacağı

için değil, aynı zamanda son 100 yıldır bu bölgede yapılacak en önemli yatırım olacağı içinde önemlidir....yapılan çalışmalar toplamda A,B,C,D olarak bir line 4 blok için yapılacaktır. Restorasyon, onarım, yıkım ve yeni yapılaşmalar olarak tanımlanan çalışmalar B ve C blok için 2005 yılında sona ermiştir. P&O Estates firması, tamamlanan bu blokları La Salle Investment Management Company firmasına, tamamlandıktan hemen sonra satmıştır. Satılan gayrimenkuller 17280 m² ofis alanı(9 bina) ve 5915 m² ticaret alanına (14 ticari birim-dükkan) sahiptir. Regent Quarter toplam 58,500 m² olan yapılaşma alanına sahiptir ve bu toplam metraj içerisinde yer alan fonksiyonlar şöyledir: 20500 m² *ofis alanı*, 6000 m² *ticaret alanı*, 277 *yataklı otel* ve 138 adet konut birimi'nden oluşmaktadır(Vogdopoulou, 2006, s.14 ve 32).

A blok olarak bilinen ve Camden Belediye sınırları içerisinde kalan Lighthouse binası ise "UK Real Estate Limited firmasına satılmıştır ve yaklaşık 18 aylık planlama çalışmaları sonucunda Camden Belediyesi'nden Nisan 2009 tarihinde onay almıştır. Onaylanan projeye göre 2045 m² ofis alanı, 880 m² (zemin ve bodrum katlarda) ticaret alanı olmak üzere toplam 2925 m² kullanım alanı olacaktır" (Doyle, 2009).



Şekil 3.47 Regent Quarter binaları, C blok, Albion Yard, dönüşüm çalışmalarından önce, (Vogdopoulou, 2006).



Şekil 3.48 Regent Quarter , C blok binaları, (Vogdopoulou, 2006).



Şekil 3.49 Regent Quarter A,B,C,D blokları arası ve çevresindeki yollar, (www.rudi.net).

Regent Quarter dönüşüm sonrası oldukça ilgi gören bir nokta haline gelmiştir. KX bölgesinde dönüşüm projeleri içinde konut, ofis ve rekreatif birimler içeren ve en erken tamamlanan proje olması nedeniyle talep oldukça yoğun olmuştur. Binalar arasındaki uyum, oluşan ara açık alanlar, pasajlar ve dar geçişler farklı bir sokak dokusu yaratmıştır. Ana caddeler arası geçişlere izin vermesi bu geçişleri işler hale getirmiş ve çevrelerinde yeme-içme mekanları, küçük alışveriş birimleri açılmasına olanak sağlamıştır. Şekil 3.49'da Caledonia Street yolu köşesindeki yıldızlı noktada Tesco(süpermarket) açılmıştır, yine aynı yol üzerinde her iki yönde restoranlar ve barlar bulunmaktadır. B blok, York Way caddesi üzerinde ise Premier Inn Lounge oteli açılmıştır. York Way üzerinde mimarlık ve tasarım şirketlerine ait ofisler de yer almaktadır.



Şekil 3.50 Regent Quarter ve çevresi hava fotoğrafı-2001, (Vogdopoulou, 2006).



Şekil 3.51 Regent Quarter ve çevresinin dönüşüm sonrası fotoğrafı, (Vogdopoulou, 2006).

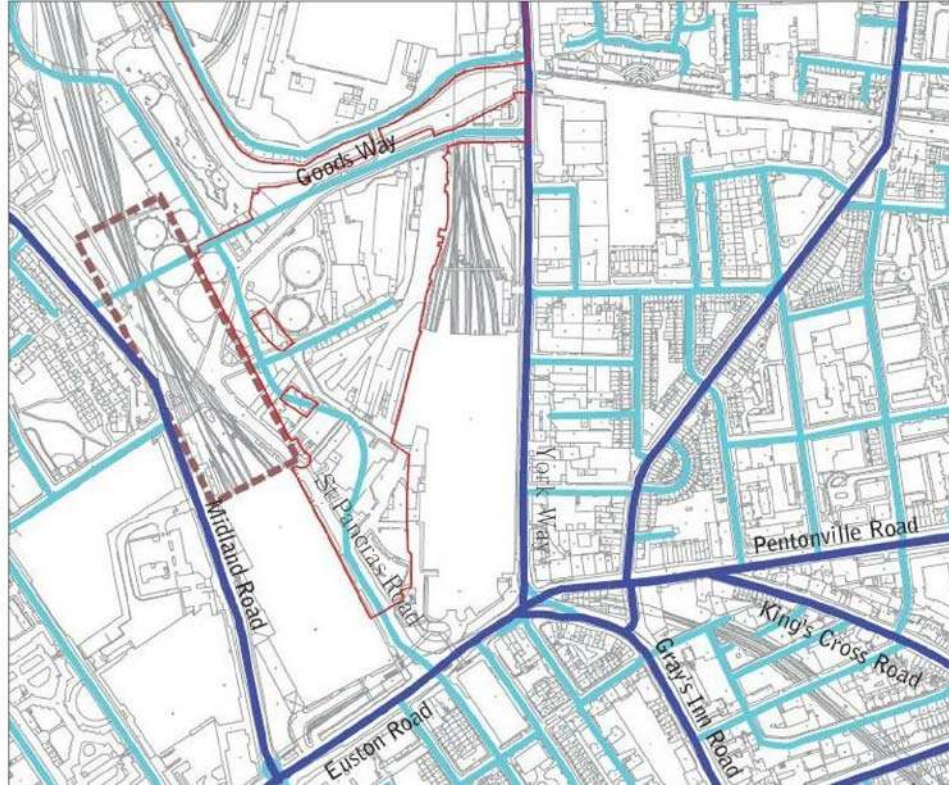
BÖLÜM DÖRT

KING’S CROSS KENTSEL DÖNÜŞÜM SÜRECİNİN YER OLUŞTURMA İLKELERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1 Bölge Bazında Yapılan Analizin Kapsamı ve Yöntemi

Bu çalışmada King’s Cross bölgesinde gerçekleştirilmiş olan *Kentsel Dönüşüm* projesinin yer oluşturma ilkeleri açısından değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu çerçevede *Kentsel Dönüşüm* projesinin kentin fiziksel yapısı üzerindeki etkileri, binalardaki kullanım değişiklikleri, bölgenin sosyal yapı özellikleri, dönüşüm projesinin sosyal yapı üzerindeki etkileri, değişen işgücü yapısı, suç analizleri, güvenlik durumu ve bölgedeki emlak değerlerine ilişkin değerlendirmelerde bulunulacaktır. Söz konusu veriler alanda yapılmış olan analizlerle alanda daha önce yapılmış olan farklı çalışmaların sonuçlarına, gözlemlere ve özel görüşmelere dayanarak oluşturulmuştur. Ayrıca bölüm içerisinde bölgede “*yer oluşturma*” ilkeleri doğrultusunda yürütülmüş olan analizler değerlendirilecektir. Bu çalışmanın hipotezine göre kentsel dönüşüm projelerinin başarılı olabilmeleri için, proje ile oluşturulan mekansal düzenleme “*yer oluşturma ilkeleri*” açısından da başarı sağlamalıdır. “*Yer oluşturma*” açısından başarıyı değerlendirebilmek amacıyla bölgede rastgele örnekleme yöntemi ile bir anket çalışması yapılmıştır.

Anket görüşmeleri bölgenin yer aldığı Camden ve Islington ilçe sınırları içinde yer alan Euston Road, York Way, St.Pancras Road, King’s Cross Road ve Gray’s Inn Road üzerinde ve çevresinde gerçekleştirilmiştir (Şekil 4.1). Anket uygulamaları bölgenin kullanıcıları ile bir başka anlatımla bölgede yaşayanlara ve bölgede çalışanlara uygulanmıştır. Böylelikle, St.Pancras İstasyonu, Camden Belediyesi ve British Library’de çalışan ve bölgede yaşayan toplam 50 kişiyle görüşülmüştür.



Şekil 4.1 KX bölgesi anket görüşmelerinin uygulandığı cadde ve sokak şeması, (www.kingscrosscenral.co.uk).

Anketlerin dökümü SPSS programında yapılmış ve dökümler analiz edilmiştir. Analizler Microsoft Excel programında tablolaştırılmış ve rapor halinde yorumlanmıştır. Anket sorularının aşağıdaki tabloda belirtilen ilk 7 bölümünün cevapları 0-9 arası puanlandırılmış ve anket katılımcılarından değerlendirmeleri istenmiştir: **‘0’** fikrim yok, **‘1’** kesinlikle katılmıyorum, **‘3’** katılmıyorum, **‘5’** kararsızım, **‘7’** katılıyorum, **‘9’** kesinlikle katılıyorum anlamına gelir puanlardır.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Fikrim Yok	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum

Tüm sonuçların ortalamaları ise şöyle değerlendirilmektedir:

“1-2,5” kesinlikle katılmıyorum, “2,6-4” katılmıyorum, “4,1-5,9” kararsız, “6-7,4” katılıyorum, “7,5-9” kesinlikle katılıyorum. ‘1-4,9’ arası değerler negatif, ‘5-9’ arası değerler pozitif değerlendirmeler olarak kabul edilmiştir.

Tablo 4.1 King's Cross Bölgesi Anket Çalışması İçeriği

<u>Bölümler:</u>	<u>Tanımlar:</u>
Alan karakteri	<i>doğal çevre,yerel yapılaşma,kent açısından önemi vs.</i>
Aidiyet hissi	<i>sokaklar, meydanlar ve ara geçiş mekanları değerlendirmesi</i>
Kamusal alan kalitesi	<i>açık alan kullanımı ve kalitesi</i>
Hareket kolaylığı	<i>kent içinden ve dışından ulaşım, bölge içinde ulaşım</i>
Mekansal çeşitlilik ve fonksiyonellik	<i>kültürel-toplumsal tesisler ve mekanlar, erişim ve kullanımı</i>
Bölgesel çalışmalarda işbirliği ve iletişim	<i>Bölge sakinleri, çalışanlar, ziyaretçiler ve yöneticiler arası işbirliği ve iletişim</i>
Kent servisleri, kalitesi ve güvenlik	<i>ulaşım, parklar, konut alanları vs., erişim ve güvenlik imkanları</i>

King's Cross bölge olarak mevcut durumda tamamen yapılaşmış bir çevreye sahiptir, bu sebeple bölgenin yeniden gelişmesi sağlanan kısımlarının etkileri yerleşik bölge sakinleriyle yapılan görüşmelerde bu durum önemlidir.

4.2 Yer Oluşturma İlkelerine İlişkin Değerlendirmeler

Bu çalışmada “yer oluşturma” konusunda başarı sağlanabilmesi için bazı tasarım ilkelerinin başarı ile sağlanmış olması beklenmiştir. Başarı sağlaması beklenen söz konusu tasarım ilkeleri şöyledir;

- **Alan Karakteri:** Bölgesel doğal çevre, yerel yapılaşma ve kent için önemi açısından alanın belirli bir karakter oluşturup oluşturmadığını değerlendirmektedir.
- **Aidiyet Hissi:** Yer Oluşturabilmenin temel gereklerinden birisi bölgede yaşayanların kendilerini bölgeye ait hissetmelerinin sağlanmasıdır. Bu nedenle analizler çerçevesinde sokaklar, meydanlar ve ara geçiş mekânları aidiyet hissi oluşturup oluşturmadıkları konusunda değerlendirilmektedir.
- **Kamusal Alan Kalitesi:** Açık alanların/kamusal alanların kullanım durumunu ve kalitesini değerlendirmektedir.

- **Hareket Kolaylığı:** Kent içinde ve kent dışından ulaşım kolaylığı ve erişilebilirlik değerlendirilmektedir.
- **Mekansal Çeşitlilik ve İşlevsellik:** kültürel-toplumsal tesis ve mekanların erişim kolaylığı ve kullanım durumu değerlendirilmektedir.
- **Bölgesel Çalışmalarda İşbirliği ve İletişim:** Bölge sakinleri, çalışanlar, ziyaretçiler ve yöneticiler arasındaki işbirliği ve iletişim değerlendirilmektedir.
- **Kent Hizmetleri Kalitesi ve Güvenlik:** Ulaşım, parklar, konut alanları gibi kentsel kullanımların erişim ve güvenlik imkânları değerlendirilmektedir.

4.2.1 Alan Karakteri Açısından Değerlendirmesi

Kings Cross kentsel dönüşüm projesinin alan karakteri açısından değerlendirildiği bu çalışmada öncelikle uygulama sonrasında bölgenin arazi kullanım yapısındaki değişimler tartışılacak, daha sonra alanda yapılmış olan anket görüşmelerinin sonuçları değerlendirilecektir.

King's Cross kentsel dönüşüm anlayışı genel çerçeve olarak bölgeyi kent içi yeni bir sanat ve iş alanı haline getirmek üzerine kurulmuştur. Proje söz konusu hedefleri doğrultusundaki yatırımları bölgeye çekmiştir. Kentsel dönüşüm kararları temel olarak bölgenin yüksek standartlarda ulaşım olanaklarına sahip, zengin karakteristik dokusu ile kolay erişilebilen bir çekim merkezi olması doğrultusundadır.

St.Pancras İstasyonu ve CTRL projesi ile başlayan çalışmalar sonrasında fark edilebilir gelişmeler yaşanmıştır. Özellikle 2007 yılında St.Pancras İstasyonunun açılışı ile birlikte istasyonun güney cephesinin bulunduğu ve en önemli caddelerden biri olan Euston Road ve devamındaki Pentonville Road'a cepheli yapı adaları hızlı bir inşa sürecine girmişlerdir. Söz konusu caddeler üzerinde neredeyse her nokta büyük bir şantiye sahasına dönüşmüştür.

Bu caddeler üzerinde dönüşüm alanına yakın çevrede bulunan önemli yapılar arasında; St.Pancras ve King's Cross İstasyonları, British Library, Regent Quarter, Premier Inn Eston Hotel, Novotel Hotel, Nido Student Living (öğrenci konaklama

merkezi) gibi pek çok konaklama yapısı, ünlü restoran ve mağzalar sayılabilir. Bu yapıların pek çoğu St.Pancras İstasyonu ile aynı tarihlerde açılmıştır.



Şekil 4.2 British Library binasının batısında bulunan Novotel ve Nido Student Living, (öğrenci konaklama merkezi).

York Way Caddesi, KX için en az Euston Road Caddesi kadar önem taşımaktadır. York Way, Camden ve Islington Belediye sınırını oluşturmaktadır; aynı zamanda dönüşüm alanı doğu sınırındır. York Way üzerinde de yine St.Pancras İstasyonu yenileme çalışmalarının bitişi ve Eurostar uluslararası seferlerinin başlangıç tarihi olan 2007 yılı ikinci yarısından sonra bölgesel değeri çok yüksek Regent Quarter ve Premier Inn Hotel(Regent Quarter bölgesi C blokta), King's Place Kültür Merkezi açılmıştır.



Şekil 4.3 York Way üzerinde yer alan Premier Inn Otelinin York Way cephesi ve giriş bölümü.

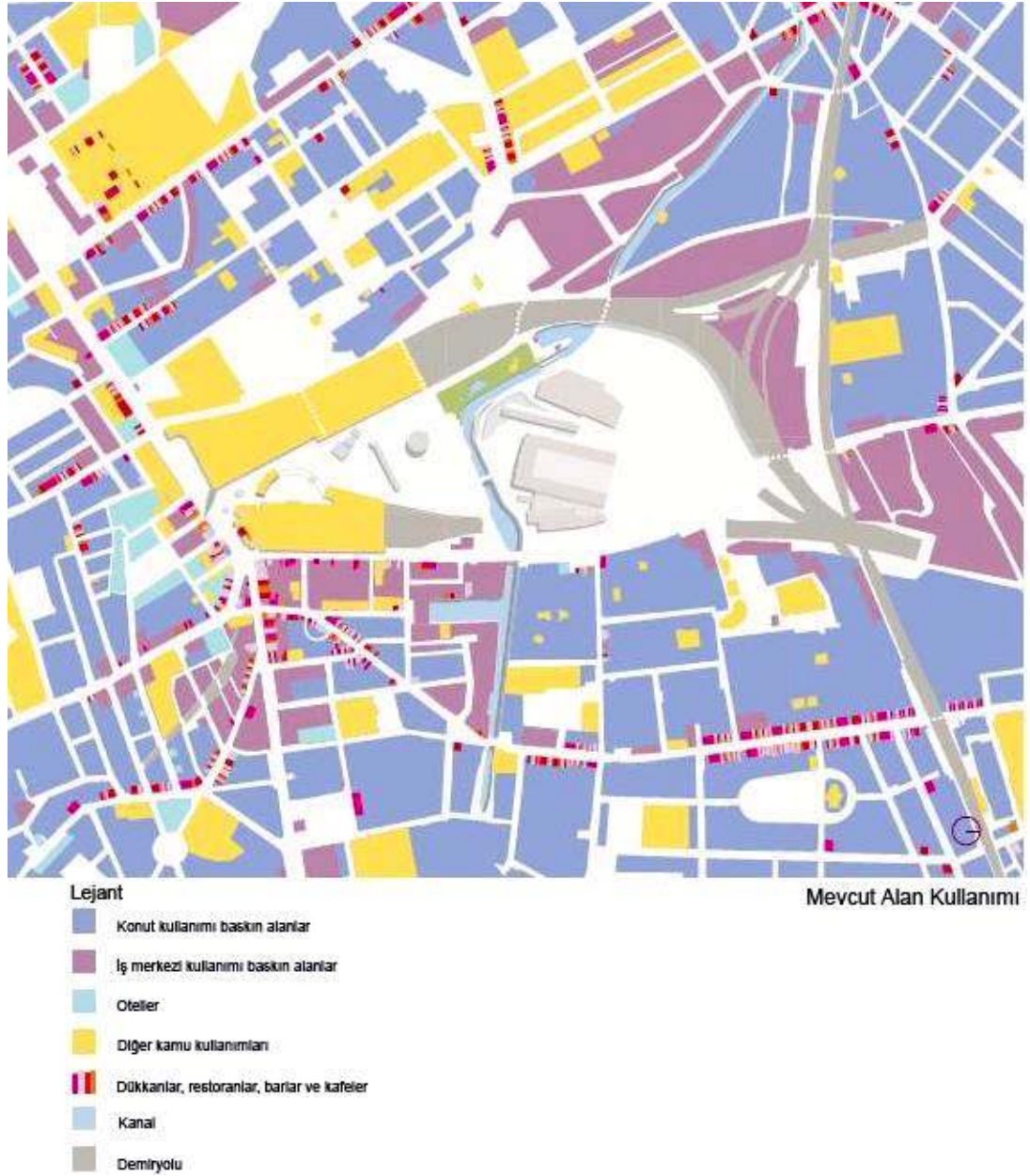
King's Place Kültür merkezi çok amaçlı kullanım için tasarlanmış ve Regent Kanal'ın York Way ile kesiştiği noktada bulunan bir yapıdır. Binanın Regent Kanal cephesi(arka cephesi) kanalın oluşturduğu bir iç koy olan Regent Canal Basin olarak bilinen kısma bakmaktadır. Bu iç kanal çevresinde ise London Canal Müzesi ve tarihi yapılar bulunmaktadır. King's Place binası içinde konser, konferans ve toplantı salonları, resim galerileri, restoranlar, kafeler yer almaktadır. Aynı zamanda The Guardian yayın kuruluşunun da merkez ofisi olmuştur.



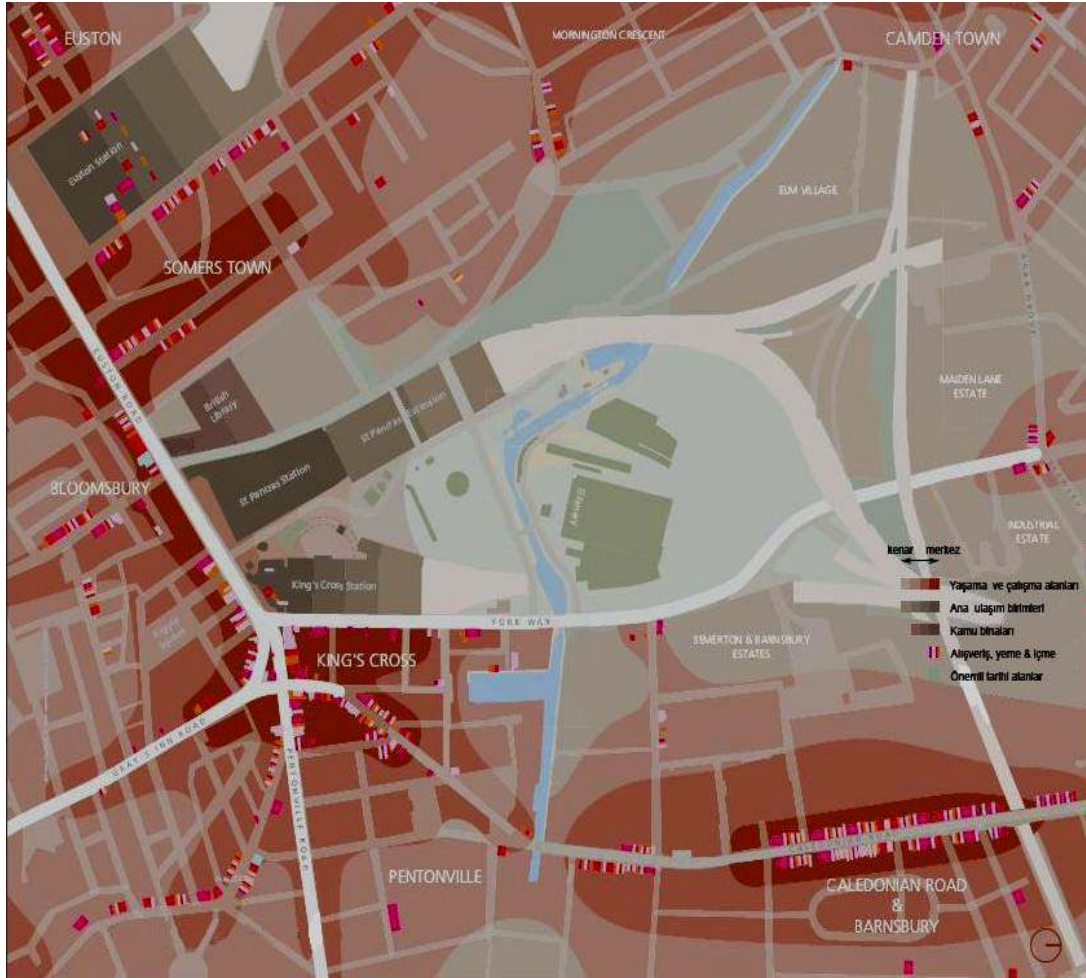
Şekil 4.4 King's Place Kültür Merkezi binası. Cephesi dıştan dalgalı bir cam zarla örtülmüş hissi veren, Regent Kanal tarafından sarılmış ve yakınında KXC projesinin bir parçası olan Londra Sanat Üniversitesi açılacaktır.



Şekil 4.5 King's Place Kültür Merkezi'nin Regent Kanal tarafından sarılmış bir yapı olması ona ayrı bir değer katmıştır. Kanal içerisinde işleyen küçük teknelerle tur yapan bazı turistlerin son durağıdır ve daha sonra York Way boyunca KX istasyonlar bölgesine yürümektedirler.



Şekil 4.6 King's Cross bölgesi ana ulaşım aksları üzerindeki zemin kat kullanımlarını gösterir harita, (Kaynak: www.kingscrosscentral.co.uk).



Şekil 4.7 King's Cross bölgesi, bölgesel ve zemin kat kullanımlarını gösterir haritadır.

King's Cross Kentsel Dönüşüm projesinin alan karakteri oluşumuna katkılarının değerlendirildiği bu bölümde bölge kullanıcılarından kentin doğal ve fiziki çevresine ilişkin olarak değerlendirmeler yapmaları istenmiştir. Buna göre, kullanıcılar bölgede proje ile oluşturulan yeşil alanları ve doğal dokuyu özgün bulmadıklarını belirtmişlerdir. Bu konuda olumsuz yanıt alınan tek soru bu konudaki değerlendirmedir. Alışveriş mekanlarının ve sokak yaşamının, etnik çeşitliğin, tarihsel ve antik çeşitliliğin etkileyciliği ile yerel yapının farklı ve özgün karakteri konusunda genel olarak kararsız oldukları sonuçlarına varılmıştır. Ancak yapılan görüşmelerde bölgenin kullanıcıları KX Bölgesinin Londra'nın genelinden farklı bir karaktere ve zengin bir mimari doku yaşıyor olduğu görüşüne katılmaktadırlar. Kullanıcılara göre sanat galerileri, zanaat atölyeleri bölgeye özgü bir karakter oluşumuna katkıda bulunmuştur.

Tablo 4.2 Alan karakteri açısından değerlendirme

Kriterler	Ortalama
Yeşil alanların ve doğal dokunun özgünlüğü	4,61
Yerel yapıların farklı ve özgün karakteri	5,90
Zengin mimari dokusu	6,03
Bölge Londra genelinde farklı bir karaktere sahip	6,00
Alışveriş mekanları ve sokak hayatı etkileyici	5,08
Etnik çeşitlilik etkileyici	5,14
Tarihsellik ve antik çeşitlilik etkileyici	5,17
Sanat galerileri ve zanaat atölyelerinin bölgeye karakteristik bir etkisi	6,25
King's Cross kentsel dönüşüm hareketi bölgeye olumlu	6,87
St.Pancras (CTRL-HS1) projesi bölgeyi geliştirdi	7,46

Bölge kullanıcılarının kentsel dönüşüm projesinin alana katkıları konusunda olumlu görüşlere sahiptir. KX kentsel dönüşüm hareketi bölgeyi olumlu etkilediğini ve gelecekte de etkileyeceği konusuna çoğunlukla katılmaktadırlar. St. Pancras projesinin ise bölgeyi geliştirdiği konusunda kesinlikle katılmaktadırlar.

Dolayısıyla, alan karakteri oluşturma konusunda kentsel dönüşüm projesinin başarılı olduğunu belirtebiliriz. Bölge mimari açısından ve işlevsel zenginlik açısından (sanat galerileri ve zanaat atölyeleri) ile özgün bir alansal karaktere sahip olarak Londra genelinden farklılaşan bir alandır ve kentsel dönüşüm projesi bölgede kesinlikle olumlu etkiler yaratmıştır.

4.2.2 Aidiyet Karakteri Açısından Değerlendirilmesi

Aidiyet hissi, bir zihin mekanına bağlılığımızdan ve mekanda kendimize ait anlamlandırmalar yapmamızdan sonra oluşur. Bu nedenle belkide kent mekanlarında yer oluşturmaya dair en önemli geri dönüşüm ve başarı göstergesidir. Kentsel dönüşüm çalışmalarının yer oluşturma ile ilişkilendirilmesi de mekân, ekonomik, politik, sosyo kültürel boyutlarının da varlığına işaret etmektir. Kentlerde oluşacak aidiyet hissi sadece başarılı mekanlarla sağlanmaz, sosyal boyutu ve kent içinde yer

edinme boyutu çok önemlidir. Tam tersi durumda oluşacak negatif durum ise sosyal dışlanmışlık/yabancılık hissi olacaktır. Sosyal dışlanma terimi, genelde ekonomik anlamda yetersiz, işsiz, suçlu olan kent sakininin yaşadığı oluşumlar dizisidir.

Tablo 4.3 Aidiyet hissi açısından değerlendirme

Kriterler	Ortalama
Sokak görünümü ve kentsel açık alanların konfor hissi	5.80
Bölgede aidiyet hissi	5.63
Bölgede dışlanmışlık / yabancılık hissi	3.92

Aidiyet hissinin değerlendirilmesi amacıyla bölgede yapılan görüşmelerde sokak görünümü ve kentsel açık alanlarda konfor hissi, bölgede aidiyet hissi ve bölgede dışlanmış / yabancılık hissi konusundaki görüşler istenmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda bölge kullanıcılarının sokaklarda ve açık alanlarda konfor hissi konusunda ve bölgeye aidiyet hissi konularında kararsız oldukları tespit edilmiştir. Bu konularda kararsız olmalarına karşın, bölgede kendilerini dışlanmış ve yabancı hissetmediklerini belirtmişlerdir. Bu nedenle kentsel dönüşüm projesinin bölge kullanıcıları açısından dışlanmışlık ve yabancılık hissi yaratmaması nedeniyle olumlu sonuçları olduğunu belirtebiliriz.

UCL tarafından 2003 tarihinde hazırlanmış olan Kings Cross Nüfus araştırması 2001 verilerine göre St.Pancras ve Somers Town olarak bilinen araştırma alanı ve çevresindeki bölgelerde etnik gruplar toplam nüfusun %55,5 oranını oluşturmaktadır ve bölgede yaşayan nüfusun %23'ü Müslüman olarak tespit edilmiştir. Etnik kökenli bölge sakinleri arasında İngilizce okuma, yazma ve konuşma sorunları yaşanmaktadır. Camden Belediye sınırları içerisindeyse 1991 yılında %18 olan etnik gruplara mensup nüfus oranı, 2000 yılında %27'ye yükselmiştir. Toplam Camden nüfusu ise aynı yıllar arasında 182 000'den 203 000'e yükselmiştir (Edwards ve Mutale, 2003).

1998 yılından sonra KX bölgesi ve çevresi, St.Pancras İstasyonu ve CTRL-HS1 proje kararlarının uygulanmaya başlamasından sonra hızlı bir biçimde değişmeye başlamıştır. 1991 yılında KX bölgesinde işsizlik oranı %23 olduğu halde, 2000

yılında nüfus artışına rağmen işsizlik oranı %10'a düşmüştür. Sosyal yapıdaki değişim ile birlikte bölgede yerinden etme ve soylulaştırma konularıda tartışılmaya başlanmıştır. Bunun nedeni bölgedeki çalışan kişi profilindeki değişimler olarak açıklanmaktadır (Edwards ve Mutale, 2002).

2000'li yılların başında bölgede yapılan araştırmalar sosyal yapıdaki değişime işaret etmektedir. Bu çalışmada çerçevesinde alanda yapılmış olan görüşmelerin sonuçları ise bölgede sosyal yapı açısından değişim sürecinin yaşandığını ve artık bölgede yaşayanların kendilerini bölgeye ait hissettiklerini göstermektedir.

4.2.3 Kamusal Yaşam Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi

Bölgedeki kentsel açık alanların kullanıma uygunluğu ve yaşam kalitesi açısından yapmış olduğumuz değerlendirmelerde çoğunlukla olumlu sonuçlar alınmıştır. Kentsel dönüşüm projesinin son bölümü henüz tamalanmasada başlangıcından günümüze bölgedeki değişim sonucunda güvenlik hissinin arttığı görüşü hakimdir.

Tablo 4.4 Kamusal Yaşam Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi

Kriterler	Ortalama
Kentsel açık alanlar kullanıma uygun ve zevkli	5,73
King's Cross kentsel dönüşüm hareketi dolayısıyla bölge daha güvenli	6,75
Yaşlılar, engelliler ve çocuklar için fiziksel bariyerler var	6,11
Aile yaşamı için uygun bir bölge	5,13

Ancak yapılan görüşmelerde '*Yaşlılar ve engelliler için fiziksel bariyerlerin olduğu*' konusunda katılım oranı oldukça yüksek olmuştur. Kentsel alan gözlemlenen fiziksel bariyerler örnekleri: kanallar, nehirler, ana yollar, çitler, ağaçlıklı alanlar, ışıksız alanlar, trafik yoğunluğu, tren rayları, alt geçitler olarak gösterilebilir. Peeters ve Elffers(2007), kent içindeki mevcut fiziksel bariyerlerin suç oranı ve akışı üzerindeki etkilerini incelemişlerdir. Kent içi mesafeleri uzattıkları yada yönlendirdikleri için bariyer öğelerin suç akışını ve oranını etkilediğini belirtmişlerdir(Peeters ve Elffers, 2007).

Bölge kullanıcıları, bölgenin aile yaşamı için uygunluğu konusunda ise genel olarak kararsız oldukları belirmişlerdir. Dolayısıyla, kentsel dönüşüm projesinin genel olarak kentsel açık alanların kullanımı açısından uygun ve zevkli mekanlar ürettiğini, yaratılan mekanların daha güvenli olduğunu ancak yaşlılar, çocuklar, engelliler ve aile yaşamı açısından kullanımlarına uygun ve öz ellikli mekanların yaratılmadığını belirtebiliriz.

4.2.4 Erişilebilirlik İmkanları Açısından Değerlendirmesi

KX konum itibarı ile Londra 1.bölge (zone 1) sınırları içerisindedir. Londra merkez ve diğer bölgelere ulaşım buradan oldukça kolay sağlanmakta, gerek otobüs gerekse raylı ulaşım için bir aktarma noktası niteliğindedir ve Londra metrosu için kesişim noktasıdır. Bu doğrultuda ulaşım ile ilgili verilen anket sorularına verilen cevaplar olumludur. KX sosyal ve kültürel çekim noktaları nedeniyle yoğun turist akışına sahiptir. Dünyanın her yerinden gelmiş ziyaretçilerin sokaklarda yürüdüğünü görmek mümkündür. Konaklama, yemek ve aktivite çeşitliliği fazla olduğu içinde tercih edilmektedir. Bölgedeki ana çekim noktaları olan sanat galerileri, tarihi yapılar, Milli Kütüphane(British Library) gibi noktalar ulaşımın doğrudan sağlanabilirliği konusunda olumlu görüşler belirtilmiştir. Ana caddelerde ve ara sokaklarda yayalar için ulaşımın güvenli oluşu konusunda da çoğunlukla olumlu görüşler belirtilmiştir.

Ancak caddeler, yaya yolları ve açık alanlar arasında bağlantı konusunda ne olumlu, ne de olumsuz bir sonuç alınmıştır. Bu konuda bölge kullanıcıları kararsızdır. Bunun nedeni ise bölgede hem insan hem de araç yoğunluğunun günün her saati yoğun olmasıdır. Yoğun kullanım, mekanlar arası geçişlilik ve ulaşım zorluğu yaşanmasına neden olmaktadır.

Tablo 4.5 Erişilebilirlik İmkanları Açısından Değerlendirmesi

Kriterler	Ortalama
Londra'nın her noktasından bölgeye ulaşım mümkün	6,56
Bölgesel ana çekim noktalarına doğrudan ulaşım mümkün	6,24

Bölgede ulaşım güzergahları yayalar için güvenli	6,17
Caddeler, yaya yolları ve açık alanlar arası bağlantı rahat sağlanıyor	5,80

4.2.5 Kent Kimliği Oluşturma Açısından Değerlendirilmesi

Bölgesel imaj ve kimlik öncelikle görselliğe dayalı bir kavramdır. Daha sonrasında ise görselliğin içeriği ile birleşimi yani bölgesel ve toplumsal karakterle uyumu kimliği oluşturur. KX görselliği ile Londra'nın diğer bölgelerinden farklı imajlara sahip olsada genel mimari karakter ve kent dokusu diğer bölgelerle benzerdir. Ancak yeni mimari oluşumların yanında tarihi yapısının önemi, kent görselliğine katkı yaptığı söylenebilir.

Tablo 4.6 Kent Kimliği Oluşturma Açısından Değerlendirilmesi

Kriterler	Ortalama
King's Cross şehrin diğer bölümlerine göre daha belirgin bir imaja sahip	5,42

Bölge kullanıcılarının genel olarak KX'un Londra'nın diğer bölgeleri ile kıyaslandığında imajı konusunda kararsız oldukları tespit edilmiştir. Genellikle yeni yapılaşmaların yüksek binalar olması nedeniyle rahatsızlık duydukları ve çok katlı yapılaşmaların bölgesel imajı zedelediğini belirtmişlerdir .

KXC dönüşüm alanında yapılaşmaların yeni ve bölgedeki mevcut tarihi yapılardan yüksek olacağı düşünülürse bölgesel kimlik konusunda yeni yapılaşmaların oldukça önemli bir etkisi olacağı söylenebilir.

4.2.6 Sosyal ve Kültürel Çeşitlilik Açısından Değerlendirilmesi

Dünyanın her metropolü nüfusunun çeşitliliği nedeniyle pek çok kültürel iz taşır, Londra söz konusu olunca bu çeşitliliğin fazlalığı şaşırtıcı derecede olabiliyor. Otobüste veya metroda sadece 10 dakikalık bir yolculukta onlarca çeşit insan görmek ve bir o kadar farklı dilin konuşulduğunu duymak şaşırtıcı ancak bir noktada

güvensizlik hissi de veriyor. Aynı araçta yolculuk etmek güzel fakat herhangi bir konuda s oru s ormak ihtiyacı hissettiğinizde ya cevap alamıyor yada çekingen bir tavırla üstünkörü cevaplar alıyorsunuz. Bu durum metropol hayatının ve çeşitliliğin bir sonucu olarak görüldüğü için zamanla kabullenilebilir. Fakat aynı zamanda sürekli değişen ve çeşitlenen nüfusun ortak bir dil ve ortak kültür edinimi ihtiyacı göze çarpıyor. Aynı etnik gruba mensup ve aynı dili konuşanların oluşturdukları gruplar diğer gruplarla ya hiç iletişim kurmuyor yada bu iletişim zorunluluk ve ihtiyaçtan ileri geliyor. KX bölgesi bu durumun en göze çarptığı noktalardan birisi. KX bölgesinde yer alan Milli Kütüphane görevlileri ile yapmış olduğum görüşmelerde Kütüphane binası kayıtlarında bir günde zaman zaman 70'e yakın farklı ülkeden gelen kişinin kullanım için kayıt yaptırdığı belirtilmiştir.

Böyle bir çevrede etnik çeşitlilikten ileri gelen kültürel zenginliğin fark edilemez olması mümkün değildir. Anket sorusuna verilen cevaplarda bu doğrultuda olmuştur. Bölge kullanıcıları bölgenin toplumsal ve kültürel çeşitliliğinin kolayca fark edilebilir olduğunu, bölgenin işlevsel çeşitliliğinin günlük ihtiyaçlara cevap verebildiği konusuna katılmaktadır. Ancak kültürel çekiciliğin çekici bir unsur olup olmadığı konusunda kararsızdırlar.

Tablo 4.7 Sosyal ve Kültürel Çeşitlilik Açısından Değerlendirilmesi

Kriterler	Ortalama
Bölgenin toplumsal ve kültürel çeşitliliği kolayca fark edilebilir	6,03
Kültürel çeşitlilik çekici bir unsur	5,21
Bölgedeki fonksiyonel çeşitlilik günlük ihtiyaçlarıma cevap veriyor	6,14

4.2.7 Katılım Süreci Açısından Değerlendirilmesi

Londra ve KX için sürdürülen kentsel dönüşüm çalışmalarında en dikkat çekici nokta, yakın çevredeki mümkün olan her noktada konuyla ilgili bir broşür yada bilgilendirme amaçlı asılmış afişlerdir. KX kentsel dönüşüm projesi devreye girmeden önce üyeleri bölgede yaşayanlardan oluşan pekçok yerel forum bu konuda toplantılar düzenlemeye başlamıştır. Londra'daki üniversiteler, çeşitli sivil toplum kuruluşları, ulusal ve yerel yayın organları, belediyeler bu konuda anketler,

bilgilendirmeler, araştırmalar yayınlar gerçekleştirmiştir. Oldukça etkili olan kampanyalar düzenlenmiş ve bunlara halkın dikkatini çekebilmek adına bilgilendirme belgeleri istasyonlarda, kütüphanelerde, gazetelerde, televizyonda hatta her eve (o evde yaşayanların ana dilinde) broşür olarak ulaştırılmıştır. Camden Belediyesinin internet sayfasında da dikkat çekici nokta proje başlangıcından günümüze neredeyse her dilde ve her konuda bilgiye ulaşmanın mümkün kılınmasıdır. Londra Büyükşehir Belediyesi bölgeyi Londra Gelişim Planı'nda (London Plan) kuzeydeki merkezi aktivite merkezi olarak geliştirici bölge olarak nitelemiştir (Central Activities Zone - CAZ).

Yapılan anket çalışmasında katılımcıların bölgede yapılan çalışmalar öncesi ve sonrası bilgilendirmeleri, fikirlerinin alındığı ve değerlendirildiği, bölgesel çalışmalarda ekonomik kalkınmanın öncelikli olması konusunda memnuniyet duyduklarını ve yaşadıkları çevreyi geliştirdiğine katıldıklarını göstermektedir. Ancak yaşanabilir bir çevre için bölge halkının çaba gösterdiği görüşüne kullanıcılar katılmamaktadır. Bu konuda yerel işletmelerin çabaları konusunda ise kararsız oldukları sonucu alınmıştır.

Dolayısıyla, sivil toplum kuruluşları ve uygulamayı gerçekleştiren kurumların halkın katılımını sağlamak konusunda yeterince özendirici olmaya çalıştıkları buna karşın yerel halkın ve işletmelerin sürece çok fazla katkısının olmadığı anlaşılmaktadır.

Tablo 4.8 Katılım Süreci Açısından Değerlendirilmesi

Kriterler	Ortalama
Kentsel dönüşüm çalışmalarından önce bilgilendirilme yapıldı	7,11
Kentsel dönüşüm çalışmalarından önce bölge halkının fikirleri alındı	6,68
Yaşanılır bir çevre için bölge halkı daha çok çaba göstermekte	4,89
Yaşanılır bir çevre için yerel işletmeler daha çok çaba göstermekte	5,25
Bölgedeki kentsel dönüşüm projesi sırasında sakinlerin fikirleri öncelikliydi	6,16
Kentsel dönüşüm projesinin öncelikli amacı bölgesel ekonomik kalkınma	6,78

Proje kültürel-toplumsal imkan ve servisleri geliştirdi	6,80
---	-------------

4.2.8 Kentsel Çevre Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi

King's Cross bölgesinde gerçekleştirilen projeler sonrasında, bölge sakinlerinin kent hizmetlerinin kalitesi konusunda düşüncelerini öğrenmek amacıyla sorular sorulmuş ve sorulara *çok iyi*, *iyi*, *kötü* şeklinde cevaplamaları istenmiştir. Katılımcıların trafik durumu, sokak bakımı, parklar, arazi kullanım durumu, yeni yapılaşan veya mevcut konu bölgelerinin gelişimi, bölgedeki günlük yaşam standartları ve gece-gündüz güvenlik durumu konularında sorular yöneltilmiştir.

Bölgesel trafik durumu değişimi ile ilgili anket katılımcılarının %48'i *kötü*, %52'si *iyi* veya *çok iyi* cevabını vermiştir. Sokakların bakımı ve genel temizlik durumu ile ilgili %64 oranında olumlu cevap gelmiştir. Bölgedeki mevcut parkların kullanım durumu ile ilgili %56'sı olumlu cevap vermiştir ancak %44'ü kötü cevabını vermiştir. Mevcut park ve yeşil alan dokusu King's Cross merkezi noktalarında oldukça yetersiz ve oldukça bakımsızdır. Yeni yapılaşmaların görüldüğü kent bölümlerinde yeşil alanlar ve kentsel açık alanların daha rahat ve temiz olduğundan bahsetmişlerdir.

Bölge sakinlerinin genelde mevcut kent dokusundan memnun olmadığı ve bu nedenle yeni yapılaşan bölgelere daha büyük ilgiyle baktıkları söylenebilir. KX her tür insanın uğrak noktası ve herkesin farklı nedenlerle buluşma noktasıdır. Bu nedenle farklı fonksiyonlarda ve çok çeşitli mekanların bir araya geldiği bir bölgedir. Gençlere, yaşlılara ve çocuklara yönelik özellikli mekanların olmayışından şikayet etmektedirler. Genel arazi kullanım deseninde, hep aynı karakterde ve özelliksiz alanların oluşturulduğunu düşündükleri için %42'si bu soruyu cevapsız bırakmıştır.

Tablo 4.9 Kentsel Çevre Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi

Kentsel kullanımlar / Hizmetler	Yanıt s z	Kötü	İyi	Çok İyi	Topla m
Trafik Durumu	0	24	17	9	50
		48%	34%	18%	100%
Sokak bakımı	0	18	27	5	50

		36%	54%	10%	100%
Parkların durumu	0	22	23	5	50
		44%	46%	10%	100%
Arazi kullanım durumu	21	14	10	5	50
	%42	28%	20%	10%	100%
Yeni konut bölgeleri gelişimi	3		33	14	50
	6%		66%	28%	100%
Yaşanabilirlik	2	4	38	6	50
	%4	8%	76%	12%	100%
Güvenlik durumu/ Gündüz /MAHALLEDE	0		38	12	50
			76%	24%	100%
Güvenlik durumu/ Gündüz /PARKLARDA	0	1	39	10	50
		2%	78%	20%	100%
Güvenlik durumu / Gündüz – ARA SOKAKLARDA	1	5	35	9	50
	2%	10%	70%	18%	100%
Güvenlik durumu / Gece MAHALLEDE	1	11	34	4	50
	2%	22%	68%	8%	100%
Güvenlik durumu / Gece PARKLARDA	5	14	28	3	50
	10%	28%	56%	6%	100%
Ticari işletmelerin gelişimi ve değişimi	3		35	12	50
	6%		70%	24%	100%

Mevcut konut bölgelerinde cephelerin kirli ve yıpranmış görüntüsünden hoşnut olmadıklarını ifade eden bölge sakinleri konut yerleşimlerinin görüntü ve çevreleriyle daha yaşanılır olduğunu, mevcut konut yerleşimlerinin gelişimi konusunda %86'sı olumlu düşünmektedir. Bölge genelinde Victoria dönemine ait yapısal özellikler dikkat çekmektedir ancak yeni yapılaşmalarda bunun terk edildiği de gözlemlenmiştir. Malzeme olarak dolu tuğla yerini cephe kaplama(panel, cam, ahşap vs.) ve delikli tuğlaya bırakmıştır.

Güvenlik durumuna dair yapılan değerlendirmelerde gün içerisinde mahalle genelinde kendilerini güvende hissettiklerini belirtmişler ve %100 oranında olumlu cevap vermişlerdir. Fakat gün içerisinde parklarda zaman zaman güvensiz

hissettiklerini bildirmişler, bunun nedeni olarakta parkların çevresindeki çit ve bitkilerin parkın içinin görünürlüğünü engellemesinden kaynaklandığını söylemişlerdir. Gün içerisinde parkların güvenlik durumuna dair %76'sı iyi, %20'si çok iyi cevabını vermiştir.

Bölge genelindeki yaşam alanlarına yakın ara sokaklarda gündüz bazen güvensiz hissettiklerini, bu duruma sokağın fazla kullanılmaması, yıpranmış görüntüsü, çöplerin toplanmaması veya orada bulunan kişilerin gruplar halinde oturuyor olmaları gibi nedenler saymışlardır. Bölgedeki güvenlik durumu ile ilgili genel değerlendirmeler bir sonraki bölümde verilmiştir.

4.2.9 Güvenlik Durumu Değerlendirmesi

1995 yılında King's Cross Ortaklığı(King's Cross Partnership)'nin kurulması ile birlikte resmen başlayan çalışmalar Londra ve bölge sakinleri için çok önemlidir. Uzun yıllar atıl kalan ve kullanılmayan pek çok alana sahip bu bölge uyuşturucu ticareti ve fuhuş olayları için kentin arka bahçesi olarak biliniyordu. Bu durum bölgedeki sosyal hayatı etkiler hale gelmişti. Görüşme yaptığım sırada pekçok kişi akşamları hava karadıktan sonra dışarı çıkamadıklarını belirtmişlerdi. Oysa CTRL-HS1 çalışmaları başlangıcından itibaren bölgenin daha yoğun güvenlik önlemleri sayesinde değişmeye başladığını ve St.Pancras İstasyonu'nun açılmasıyla Regent Quarter, Kings Place gibi pek çok yeni aktivite merkezlerinin açılması iyiden iyiye durumu düzeltmiştir.

Londra'da bulunan Barlett School of Planning tarafından 2002 yılında yayınlanmış, bölgede devam eden dönüşüm çalışmaları ve CTRL-HS1 projesinin, KX sakinleri üzerindeki etkilerini özetleyen bir çalışmada ise 15-29 yaş grubundaki gençler arası yapılan araştırmada %48'i daha güvende hissettiğini belirtmiş (Edwards ve Mutale, 2002).

Londra Büyükşehir Polis(London Metropolitan Police) ve rilerine göre, King's Cross yıllık suç değerleri: 2006 yılı toplam suç sayısı 1831, 2007 yılı 1573, 2008 yılı 1512; St.Pancras ve Somers Town bölgesi yıllık suç değerleri: 2006 yılı 1804, 2007

yılı 1509, 2008 yılı 1469 olarak verilmiştir. Bu iki bölge dönüşüm projelerinin bulunduğu bölgelerdir. Bu değerlerden King's Cross bölgesi suç oranının %17, St.Pancras ve Somers Town bölgesi suç oranının 2006-2008 yılları arasında %18 azaldığını görebiliriz. Polis kayıtlarında Camden İlçesi suç kayıtları incelendiğinde ve analiz yapıldığında aşağıdaki gibi bir tablo ortaya çıkmaktadır (www.met.police.uk, 10.06.2010):

Tablo 4.10 King's Cross Bölgesinin yıllara göre toplam suç sayımı.

<i>Yıllar:</i>	<i>Yıllık toplam suç:</i>
2000-2001	46.778
2001-2002	53.103
2002-2003	53.890
2003-2004	51.016
2004-2005	45.432
2005-2006	42.236
2006-2007	42.435
2007-2008	35.446
2008-2009	34.176

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi değerler oldukça büyük farklarla değişim göstermektedir ancak dikkat çekici olan düşüş St.Pancras İstasyonu'nun açılışının yapıldığı 2007-2008 aralığındaki belirgin düşüştür. Aynı zamanda Kings Place ve Regent Quarter merkezlerinin açılışları da yapılmıştır. KXC(King's Cross Central) olarak bilinen bölümün çalışmalarının hız kazandığı süreç de 2007-2008 sürecidir. Bu değerler göstermektedir ki bölgedeki güvenlik durumu artmıştır. Bölgedeki boş olan ve daha önce harabe olan neredeyse her yapı yenilenmektedir, oysa daha önce güvensiz ve kötü bir bölgede olmalarından dolayı boşaltıldıkları belirtilmiştir. Yeni dönüşüm projeleri ve bölgeye ulaşım imkanlarının artmış olması ve turistlerce fazla tercih edilen bir nokta olması bölgede yeni iş fırsatları doğurmuştur.

4.2.10 Arazi Değerleri Analizi

KX 1995 yılından sonra hızlı değişimlere sahne olmuş ve yitık alanlar hız kesmeden değerklenmeye başlamıştır. Öyleki, henüz kentsel dönüşüm hareketinin ana hatları bile belirlenmeden söylentisi bölgedeki gayrimenkul piyasasını hareketlendirmiştir. Bölgede yapılacak yatırımlara güvenilir olma özelliğini veren devam ediyor olmalarının yanı sıra, ulaşım kolaylığı, yeni yapılan yatırımlar, tarihi ve kültürel dokusunun zenginliği ve kent merkezine yakınlığıdır. 2011 yılında açılacak olan Londra Sanat Üniversitesi (University of Arts London)’de dönüşüm alanı içerisindeki en büyük yatırımlardan biridir. Tüm bu gelişmelerin yanı sıra emlak ofisi, otel, restoran, kafeterya, turizm şirketleri ve diğer hizmet sektör ofisleri gibi pek çok yeni işletmenin merkezi olmuştur. Nedeni ise İngiltere, Londra ve Avrupa genelindeki her noktaya ve Londra’nın havaalanlarına raylı ulaşımın buradan sağlanabiliyor olmasıdır. *“Bölgede bulunmakla yıllık iş hacmi artışı sağlayacaklarını düşünen işletmelerin oranı %68 olması bölgedeki gelişmelerin pozitif olduğuna işaret etmektedir”* (Edwards ve Mutale, 2002). Aşağıdaki tabloda yer alan birkaç örnek, konut kira ve satışlarının yıllar içerisindeki değişimini göstermektedir:

Tablo 4.11 St.Pancras ve King’s Cross İstasyonları yakın çevresindeki konut birimlerinin yıllara göre değişen satış fiyatları analizi, (www.houseprices.co.uk, 10.06.2010).

Adres:	Yıl – Fiyat(£) :	Yıl – Fiyat(£) :	Yıl – Fiyat(£) :
NW1 1ST	2000 – 92.500	2004 – 250.000	2008 – 427.000
WC1H 8HX	2004 – 190.000	2006 – 238.000	2009 – 340.000
N1 9DS	2000 – 319.000	2004 – 490.000	2007 – 650.000
N1 OAW	2003 – 267.500	2004 – 840.000	2007 – 1.125.000

KX yakın çevresindeki kira ve satış bedelleri 2000-2009 yılları arasında neredeyse yer yer 5 kat artış göstermiştir. Bölgede bulunan emlak ofislerinden birkaçı, gayrimenkul kira ve satış değerlerinin 2002/2003 döneminde birdenbire artış gösterdiğini ve neden olarak ise o dönemlerde St.Pancras İstasyonu yenileme çalışmalarının başlamasını göstermektedirler. Aynı dönemlerde Euston, Pentonville ve York Way üzerindeki uzun yıllar gerçekleşmeyen projelerin başladığı görülmüştür.

BÖLÜM BEŞ

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Yeni dönüşüm modeli olarak benimsenebilecek yer oluşturma kavramı, oldukça ilerici bir kent organizasyonunu hedeflemektedir. Kentin tabanda insan ilişkilerine dayalı bir ağ geçidi olması, yapılacak her fiziksel müdahalenin sosyal içerikli ve toplum önderliğinde olması gereğine işaret eder. Mekan, insanın dinamik etkileşimleri ile şekillenmeli ve yaşmalıdır. Bu etkileşimler farklı gruplar arasında ve mekan özelinde kurulmalıdır. Yönetim kurumları, servis sağlayıcı kurumlar, güvenlik kurumları bu farklı gruplardan bazılarıdır. Bu ilişkiler ağı iyi kurgulanırsa, kentsel dönüşüm senaryosu kent aktivitelerini güçlendirmede başarılı olacaktır.

Tez bazı sorular üzerine kurgulanmıştır. Sorulardan birincisi: yer oluşturma fikri kentsel dönüşüm gerekçelerinde ve pratiğinde değişime neden olabilir mi? İkincisi ise: Kent bölgelerinde yapılan kentsel dönüşüm uygulamalarının gerekçesinin yer oluşturma olması nasıl sonuçlar verir?

Kentsel dönüşüm projeleri genellikle kullanılamayan kent parçacıklarının yeniden kullanıma sunulmasını amaçlamaktadır. Yer oluşturma bağlamında, *farklı kentlere farklı çözümler* savı başarının temel kriterlerindenidir

Kentsel dönüşüm projelerinin kent mekanlarını yeni şekillere kavuşturmanın ötesinde, bu bölgelere yeni stratejiler katması beklenmektedir. Bölgenin kullanılabilir hale gelmesi veya kullanımının değişmesi ile ulaşım olanaklarının, iş olanaklarının, yaşama alanlarının artması ve çeşitlenmesi beklenen sonuçlar olacaktır. Daha değerli bölgeler yaratmak, arazi değerleri artmış kent parçaları oluşturmak olarak düşünülmemelidir. Değer kazanma; çalışan sayısı, eğitilmiş kişi sayısı, kütüphane ve okul sayısı, yaya yolları ve parkların kalitesi, sakinler dışında bölgeyi kullanan ziyaretçi kalitesinin artması gibi verilerde artış sağlanarak elde edilmelidir. Olumlu sonuçların eldesi karmaşık kent fonksiyonlarının iyi çözümlere kavuşması ile mümkün olacaktır.

Kentlerin kentsel dönüşüm uygulamaları geniş çaplı projeler ise, evrenlenmiş yani zaman dilimlerine oturtulmuş uygulama organizasyonlarına dönüşümleri muhtemeldir. Bu gibi durumlarda en büyük problem uygulama aşamasının yıllar sürmesi ve bu sürecin sonuçlarını tahmin zorluğudur. Beklentiler ise uygulamaların hemen sonuç vermesi ve bölgenin değişiminin kısa sürede sağlanması doğrudur. Bu iki durum en zor aşılır problemlerdir ve bunun için büyük ölçekli kentsel dönüşüm olaylarında en önemli nokta her kesimin projeye desteğini sağlamaktır. Destek katılım yoluyla sağlanmalı, zorunluluk ve kazanç beklentileri gibi durumların oluşması engellenmelidir.

King's Cross bölgesi için dönüşüm projesi oldukça uzun ve çok fazla evresi olan bir süreçtir. Bu projenin Avrupa'da en dikkat çekici projelerden biri olmasının nedeni, kentsel dönüşüm başlığı altında farklı bileşenlere sahip olmasıdır. Bölgedeki kentsel dönüşüm süreci resmi olarak 1994 yılında St.Pancras İstasyonu'nun uluslararası hızlı tren projesi olan CTRL-HS1 için ana terminal olması yönünde verilen karardır. Alınan bu karar sonrasında, kentin sosyal dokusunda, kent güvenliğini ve standardını düşüren bir bölge durumunda olan KX için değişimlerin başlamasında (yıllar yılı atıl vaziyette kalmış, kentin 1.bölgesindeki bir alanın) ön ayak olmuştur. Sonrasında ise dünyanın en önemli etkinliklerinden olan 2012 Olimpiyat ve Paralimpik oyunlarını İngiltere'nin kazanmasıyla KX bölgesi daha da önemli bir nokta haline gelmiştir. Olimpiyat oyunları Londra'nın doğusundaki Stradford bölgesinde yapılacak olsada, KX ziyaretçi ve katılımcıların Londra içindeki karşılama ve aktarma merkezi olacaktır.

King's Cross Bölgesi kentsel dönüşüm projesi, limitleri zorlayan bir projedir. Bunun nedeni projenin çok bileşenli karmaşık yapısıdır.

KX Bölgesi Kentsel Dönüşüm projesi başlığı altında:

- ***Ulaşım projeleri*** ve kentsel dönüşüm,
- ***Kent içi atıl endüstri alanları*** ve kentsel dönüşüm,
- ***Kent içi suç bölgeleri*** ve kentsel dönüşüm,
- ***Tarihsel doku, koruma*** ve kentsel dönüşüm,
- ***Büyük ölçekli kent alanları*** ve kentsel dönüşüm,

- **Büyük çaplı uluslararası kent organizasyonları** ve kentsel dönüşüm (bu konuya örnek olarak Olimpiyat oyunları verilebilir).

Yukarıda belirtildiği gibi KX Kentsel Dönüşüm projesi çok önemli 6 farklı kentsel dönüşüm bileşeni içermektedir. *Bunların her biri oldukça önemli ve dikkat çekici konular halinde irdelenip KX Kentsel Dönüşüm Süreci'nin sonunda incelenmeye değer başlıklardır.*

Kentsel dönüşüm, dünyanın hemen hemen her şehrinde veya yaşam yoğun dokusunda ihtiyaç duyulabilecek bir uygulamadır. Bu tür projeler kent dokusuna sosyal, ekonomik ve fiziksel boyutta kentin yenileme / dönüştürme fırsatı sunmaktadır. Dönüşüm uygulamalarının beklentisi ise sonucun nasıl daha yararlı ve geniş bir alana / kitleye yayılacağı düşüncesi olmalıdır.

Yer oluşturma bakış açısının odağında, kentsel dönüşümün her tabanda sürekliliğinin sağlanması gereğidir. Sürekliliği olan kentsel dönüşüm uygulaması için ise yer oluşturma sonuç ürün olmalıdır. Ele alınan ve dönüşümü gerçekleştirilen bölgelerin *kent dokusunda yabancı durmayan, kolay entegre olabilen, kolay bağlantı kurulabilen* bir yer haline gelmesi, *kentsel dönüşümün sürekliliği için* gerekliliktir.

KX bölgesinde gerçekleşen değişimleri gözlemlemekle, kentsel dönüşüm olgusunun sürekliliğini sağlamak için nelerin yapılması gerektiği konusunda bazı başlıklar ortaya çıkmaktadır. Bu başlıklar şöyle sıralanabilir:

- **Kentsel dönüşüm programlarının çoklu stratejiler içeren bir uygulama olması:** KX bölgesindeki uygulamaların her birinin farklı ilerlemesine rağmen bütünde birleştirilebilir önemlidir.
- Tutarlı ve dikkat çekici tema ve öğelerle, her kesime değer vererek **bir projenin, bölgedeki başka projeleri tetikleyici unsur olarak kullanılması:** CTRL-HS1 projesinin bitmesini beklemeden başka öngörülerle, bölgenin bir bütün olarak sürece dahil edilmesi yerinde bir karardır. Böylelikle bir alanla sınırlı kalmamış, bölgesel ölçekli bir proje halini almıştır.

- **Planlama çalışmalarının** tutarlı bir fikir çerçevesinde, aykırı sapmalar olmaksızın, **stratejik ve e vreleri ol an bi r pl anla sonuçlandırılması:** KX dönüşüm bölgesi için daha önce aktarılmış olan tarihsel süreci düşünürsek, planlardaki ve fikirlerdeki tutarlılık dikkat çekicidir.
- Uygulamaların başlangıcından itibaren **ketsel dönüşüm projesinin amaçlarını ve öngörülen sonuçlarını, net ve kolayca aktarabilecek örgütsel, yapısal düzenlemelerin oluşturulması:** KX böl gesinde uygulanacak olan kentsel dönüşüm projesinin başlangıcından önce bölgede tanıtım ofisi olarak kullanılacak, St.Pancras Road yolu üzerindeki German Gymnasium olarak bilinen yapının restore edilmiş ve hizmete girmiştir. Bu bina günlük çalışma saatleri içerisinde, yapılan çalışmalara ve projeye dair bilgi vermektedir. Ayrıca, her yaştaki gruplara yönelik bilgilendirici toplantılar ve etkinlikler düzenlenmektedir.
- **Gerçekleştirilecek dönüşüm projesi için bölgede proje süreci ve sonrasında da hizmet verecek, mesleki ve kişisel eğitim amaçlı altyapıların sağlanması:** KX kentsel dönüşüm projesi sürecinde en önemli yatırım, **Construction Skills Centre (CSC)** adında bir merkez bina inşa edilmiştir. Amaçlanan, yerel halkın meslek edinmesini ve mesleki becerilerinin geliştirilerek, proje uygulamaları dahilinde çalışmalarına olanak sağlamaktır. B u m erkezde, inşaat işleri, yeşil alan ve çevre düz enlemeleri için i htiyaç du yulan personelin (öncelikle bölge sakinlerinden seçilerek eğitilmesini, böylelikle ekonomik ve sosyal dönüşüme proje tamamlanmadan katkıda bulunulmasını) yetiştirilmesidir.
- Kentin her noktasında, basın yayın organlarında, okullar ve hatta bölgedeki her e vde, her dilde broşürlerle, KX kentsel dönüşüm süreci hakkında bilgilendirme ve öneri formları oluşturularak, projeyi tanıtmaya ve katılım sağlanması. Bu bilgilendirme çalışmaları aynı zamanda halkın fikirlerinin elde edilmesi ve planlama aşamasında kullanılacak veri tabanı oluşturulması için de kullanılmaktadır.

Kentsel dönüşüm projelerinin sürekliliği ve yer oluşturma başarısı konusunda, olumsuz görüşler belirten çok kişi ve kurum olabilir, ancak önemli proje süresince ve tamamlandığında, etkilediği kesimin değişimi ve tepkisidir.

Sonuç olarak kentlerin kentsel dönüşüm deneyimleri; tüm bileşenleri ve kullanıcılarıyla, hangi değerde ve konumda olursa olsun mevcut imkanlarını iyi analiz ederek, öngörülerini olan ve farklı alternatiflerle yola çıkılan, uygun zamana yayılmış ve uygun sermayeye sahip, doğru stratejilerle doğru hedefler edinen kentsel dönüşüm olayları ile başarılı, yer olabilmüş dokulara sahip olmaları olasılığı yüksek deneyimlerdir.

KAYNAKLAR

- Bennett, R., Gardner, I., Sumner, M.G. & Lansley, A. (2004). St.Pancras station and King's Cross Railway Lands. The Arup Journal, (1), 46-54
- Ciravoğlu, A ve İslam, T. (2006). "Soylulaştırma" ve İstanbul. Mimar-İst, (21). 27 Mart 2010, www.mimarist.org.tr/mimarist/index.cfm?sayfa=bulten&ChapterID=147&MID=150
- Coşkun, T. D. (2008). *Kent estetiği oluşumunda yer oluşturma ilkelerinin koblenz İzmir kentleri bağlamında karşılaştırılmalı olarak irdelenmesi*. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi . İzmir.
- Doyle, D. (2009). UK Real Estate to reignite King's Cross Lighthouse. 13 Haziran 2010, <http://www.propertyweek.com/uk-real-estate-to-reignite-kings-cross-lighthouse/3138436.article>
- Edwards, M. & Mutale, E. (2002). Report on the Survey of Employers in King's Cross, 2000/1. 16 Eylül 2009, <http://eprints.ucl.ac.uk/5070/>
- Edwards, M. & Mutale, E. (2003). Monitoring and Evaluation of the work of the King's Cross Partnership, final report. 16 Eylül 2009, <http://eprints.ucl.ac.uk/5073/1/5073.pdf>
- Flickr Photosharing-CTRL Folkstone, by seadipper (b.t). 25 Ocak 2010, www.flickr.com/search/?=seadipper
- Framework for regeneration*. (b.t). 11 Şubat 2010, <http://www.kingscrosscentral.co.uk>
- Gossop, C. (2007). *King's Cross Opportunity Area 43rd ISOCARP Congress 2007*. (b.t), <http://www.camden.gov.uk/>

Greater London Council Department of Planning and Transportation Plan (1977),
British Library Arşivi, Londra-İngiltere

Harvey, D. (1997). *Postmodernliğin durumu* (1). Metis yayınları: İstanbul

Hildreth, P. (2007). The dynamics of place-shaping, *Journal of urban regeneration and renewal*, 1(3), 227-239.

Imrie, R. Lees L., & Raco M. (Eds.). (2009). *Regenerating London*. Oxon: Routledge

Islington: Growth: Barnsbury and King's Cross, (b.t). 17 Ekim 2009,
<http://www.british-history.ac.uk/report.aspx?compid=8923>

Işıkkaya, D. (2008). *Kentsel çöküntü bölgelerinin örgütlenmesi ve yeniden kullanımı*.
(Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.

Kent, F. (2008). Place Making Around the World- Special Report, Urban Land (08).
(b.t), <http://www.880cities.org/Articles/PlaceMaking%20Around%20the%20World%20by%20Fred%20Kent%20ULI.pdf>

Kings Cross Project by John McAslan + Partners, London, England, UK. (b.t). 18
Haziran 2010, http://www.e-architect.co.uk/london/kings_cross_station.htm

King's Cross Station-London. (b.t). 19 Haziran 2010, <http://kingscrossstation.com/>

Knox, P.L. (2005) "Creating Ordinary Places: Slow Cities in a Fast World," *Journal of Urban Design*, 10 (1), 3-13.

London Metropolitan police. (b.t). 10 Haziran 2010,
<http://www.met.police.uk/index.shtml>

LUDA Project, (b.t). 25 Ocak 2010, <http://www.luda-project.net/>

Nişancioğlu, Ş. (22 Aralık 2009). Londra'dan bir kentsel dönüşüm örneği, <http://istanbulkentsempozyumu.org/scripts/haber.asp?idproduct=425>

Özer, M. N. (21 Ağustos 2008). Kentsel tasarım nedir?, <http://www.kentlob.net/index.php/Kentsel-Tasarim-Nedir.kent>

Pacione, M. (2005). Urban geography, a global perspective. (b.t), <http://www.google.com/books?id=vqzr>

Palasmaa, J. (1994). Six Themes For The Next Millenium, *Architectural Review*, (7)

Planning and Development Brief. (2004). 12 Haziran 2010, <http://www.camden.gov.uk/>

Peeters, P.M. & Elffers, H. (2007). Do physical barriers affect urban crime tips?. Crime patterns and analysis, 3,(1), 38 -49. 16 Eylül 2009, <http://www.eccajournal.org/V3N1S2010/Peeters%20and%20Elffers.pdf>

Planning Working Party Interim Report (April 1967), British Library Arşivi, Londra-İngiltere

Regional Development Agencies – RDAs, (b.t). 11 Aralık 2009, <http://www.englandsrdas.com>

Regional Development Agency-RDA, (b.t). 11 Aralık 2009, http://en.wikipedia.org/wiki/Regional_development_agency

Roberts, P. & Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration: A Handbook*. London

Sağocak, M. (2003). İnsanın Nesnelerle İlişkisi ve Tüketim Olgusu, Yapı, (261), 101-104.

Sönmez, A. ve Özbek, E.İ. (1996). XXIVth IAHS World housing congress, “How to house a Nation the challenge for the XXIst century”. Ankara:Turkey. 27-31 Mayıs.(690-697).

Stanton Williams wins King's Cross Square competition.(April 19,2010). 18 Haziran 2010, <http://www.architectsjournal.co.uk/news/daily-news/stanton-williams-wins-kings-cross-square-competition/5216623.article>

Stea, D. & Turan, M. (1993). Placemaking: production of built environment in two cultures.

St. Pancras Chambers, Euston Road, London, N W1. (b.t). 7 Haziran 2010, <http://www.rightmove.co.uk/property-for-sale/new-homes/property-25841683.html>

St Pancras railway station. (b.t). 24 Aralık 2009, http://en.wikipedia.org/wiki/St_Pancras_railway_station

Şen, B. (2006). Ekonomik gelişmenin kültürel stratejileri: İstanbul kent merkezleri ve tarihi kentsel alanların yeniden yapılandırılması, *Planlama* (2), 65-76.

The Channel Tunnel, (b.t). 10 Aralık 2009, http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/uk/04/channel_tunnel/html/

The Homes and Communities Agency –HCA, (b.t). 11 Aralık 2009, www.homesandcommunities.co.uk .

The St Pancras Chambers. (b.t). 5 Haziran 2010,<http://www.stpancras.com/about-stpancras/stpancras-redevelopment-project/chambers/>

Thomas R. (2003). Sustainable urban design: an environmental approach . 12 Aralık 2009, <http://www.google.com/books>

Trancik, R. (1986). Finding lost spaces: Theories of urban design. 14 Aralık 2009, <http://www.google.com/books>

Urban Regeneration Companies – URCs, (b.t). 11 Aralık 2009, <http://www.urcs-online.co.uk>

Urban design and cultural facility planning principles, (b.t). 21 Mart 2010, <http://www.cabe.org.uk/files/by-design-urban-design-in-the-planning-system.pdf>

Urban design statement. (b.t). 11 Ekim 2009, <http://www.kingscrosscentral.co.uk>

Vogdopoulou, E. (2006). Master plan evaluation, a tool to enhance successful urban regeneration Regent Quarter case study. 13 Eylül 2009, <http://eprints.ucl.ac.uk/2334/1/VogdopoulouRegentsQuarter.pdf>

- Ek 1 King's Cross Bölgesi-Anket Formu
- Ek 2 King's Cross Bölgesi-Kentsel Dönüşüm Projesi Bilgilendirme Broşürü
- Ek 3 King's Cross Bölgesi-Bilgilendirme Broşürü Arka Sayfası
- Ek 4 Framework For Regeneration (2002)-Anket Sayfası Örneği

Ek 1 King's Cross Bölgesi-Anket Formu

- EUSTON RD - 25.06.09

KINGS CROSS URBAN REGENERATION PROJECT ASSESSMENT FROM THE ASPECT OF PLACE MAKING

Let's gain an understanding your housing/business situation in this area.

1. What is current housing/business situation in King's Cross area?

Housing

Business

Lived in.....

Expect to live in.....

3. Before this study did you know about St.Pancras-CTRL and King's Cross regen.proj.? Yes

Please write your response on the box next to the statement.

no comment	strongly disagree		disagree		neither agree nor disagree		agree		strongly agree
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9

A CHARACTER OF THE AREA

- The distinctive landscape of the area has attracted
- The local buildings have a distinctive form and character
- The building facades, the rich architectural heritage have attracted me
- This area is culturally significant in London
- The market, stands and street art has attracted me
- The ethnic market attracts me
- The antique market attracts me
- The art and craft galleries give a distinct character to the area
- The King's Cross regen.project has upgraded / will affect the area
- St.Pancras Reconstruction(CTRL) project has upgraded the area

B COUNTINUITY AND ENCLOSURE

- The streetscape and the squares make me feel comfortable
- The area has an inclusive feel
- In this neighborhood I feel like an outsider

C. QUALITY OF PUBLIC REALM

- Public spaces and routes are lively and pleasant to use
- As a result of the Kings Cross project we feel more safe at this area
- There are physical barriers in the neighborhood
- This neighborhood is a good place to raise a family

C. EASE OF MOVEMENT

- The area is easily accessible from the rest of London.
-There are direct routes to the main attractions.
-The roads, footpaths and public spaces are easily connected.
- The routes through the area are safe.

F	M	M	F	M	F
16	21	58	35	32	34
①	①	③	④	⑤	⑥

0	0	7	0	0
5	0	7	5	5
5	0	7	5	0
0	0	7	7	0
0	0	5	0	0
0	5	5	0	0
0	0	5	0	0
5	0	5	0	7
7	7	7	7	7
7	7	7	9	7
7	7	5	0	5
5	7	5	0	5
0	0	5	0	0
5	7	5	5	7
7	7	7	7	7
0	5	5	5	0
5	0	5	5	0
7	5	7	7	5
5	7	7	7	7
7	7	5	7	5
7	7	5	5	5

P Q R S T U

D.LEGIBILITY

1 The area has a clear image, distinct from the other parts of city.

5	7	0	0	5
---	---	---	---	---

E.DIVERSITY

1 The diversified communal and cultural character of the area can easily be observed

7	5	7	0	0
---	---	---	---	---

2 The diversified cultural character of the area has attracted me.

0	5	7	0	0
---	---	---	---	---

3 The multi functional character of the area gives me local access to everyday shops

7	7	7	0	5
---	---	---	---	---

F.COLLABORATION

1 We were informed about the urban regeneration project before it started.

7	0	7	7	7
---	---	---	---	---

2 The residents have participated to the urban regeneration process of the area.

0	0	7	5	0
---	---	---	---	---

3 Most residents take an active role in keeping this neighborhood alive.

0	0	5	0	0
---	---	---	---	---

4 Most local businesses are helping to keep this neighborhood livable.

0	0	5	0	0
---	---	---	---	---

5 The precedence of residents have been taken into consideration with this Project.

0	0	5	7	0
---	---	---	---	---

6 The economic benefits of the area were the main concern of the urban regen.Project.

5	0	—	7	0
---	---	---	---	---

7 The Project helped to enhancement of the cultural and communal facilities and services.

7	7	7	7	7
---	---	---	---	---

How do you rate the quality of each fallowing services: (1-BAD, 2 -GOOD, 3-VERY GOOD)

1.How do you rate the quality of the following City services: Traffic management

2	2	1	2	2
---	---	---	---	---

2. How do you rate the quality of the following City services: Street Maintenance

2	2	1	2	2
---	---	---	---	---

3. How do you rate the quality of the following City services: Parks

2	3	2	2	2
---	---	---	---	---

4. How do you rate the quality of the following City services: Land use planning

2	0	—	1	1
---	---	---	---	---

5. How do you rate the quality of the following City services: Housing Development

2	3	2	2	2
---	---	---	---	---

6.How do you rate the livability of your neighborhood?.....

2	2	2	2	1
---	---	---	---	---

7.How safe do you feel walking alone during the day in the neighborhood?.....

2	3	2	2	2
---	---	---	---	---

8.How safe do you feel walking alone during the day in the park closest to you?.....

2	3	2	2	2
---	---	---	---	---

9.How safe do you feel walking alone during the day in the downtown?.....

2	2	—	2	2
---	---	---	---	---

11. 7.How safe do you feel walking alone at night in the neighborhood?.....

2	2	2	2	2
---	---	---	---	---

12.How safe do you feel walking alone at night in the park closest to you?.....

2	2	—	2	1
---	---	---	---	---

14.How do you rate new residential developments

3	3	2	2	2
---	---	---	---	---

15.How do you rate the new commercial development in the area

3	3	2	2	2
---	---	---	---	---

16. How changed this area after St.Pancras Station reconstruction and Eurostar?
(Which retaurants/pubs/hotels or etc. are new?) *(less crime, jobs, good people --)*

17. Did you visit the restaurants/shops inside of St.Pancras Station? *Yes*

18. What factors led you/your family/your firm to locate in King's Cross area?
(Location/.....Rents/.....Regeneration project.....New developments.....)

19. Please describe the image of this area in the future? *(high costs)*

THANK YOU.....

Ek 2 King's Cross Bölgesi-Kentsel Dönüşüm Projesi Bilgilendirme Broşürü

Page 4

King's Cross Projects Update

King's Place
The first spadeful was laid in July when the demolition of the old warehouse started in preparation for the new 10-storey office building with cafe, restaurant, gallery and conference facilities. The start of the project means that the s.106 contributions the developer has agreed to deliver to the community have started to roll in. Some of the areas that will benefit are Edwards Square, Thier Gardens and the Regent's Canal. The benefits also include opportunities for local residents to use some of the facilities in the concert hall section of the building.

Congratulations London!
No-one can fail to be proud of a number of King's Cross. The new shuttle train, host that London is to have the Summer Olympics in 2012. This is great news for London over the next 10 years. However, it has been said that it was the strong emphasis on regeneration and investments in a community that has long been neglected that gave the London bid an edge over its competitors. Many have attributed the success to the professional and impressive bid and the final presentation the day before the votes were held. The bid included a robust transport strategy living in and around London enabling thousands of people to benefit from opportunities for further investment and job creation.

Comments, complaints, ideas...contact us!
Please contact **Susanna Strandell** on 020 7527 3505 to join our mailing list for future issues of **EXCHANGE** or e-mail: kxteam@islington.gov.uk.
If you wish to discuss a particular project or issue in person, please visit us at: Contact Islington, 222 Upper Street, but please note that an appointment may be needed.

Please recycle this newsletter.

For more information on all of the above visit:
www.islington.gov.uk/kingscrossteam

Page 3

Decision Time for the Triangle

The Triangle site, part of the King's Cross Central proposals, is situated both in Islington and Camden. Therefore, two identical applications and subsequent revisions were submitted to both boroughs. The Main site lies wholly in Camden and it will be Camden Council that will grant or refuse planning permission for this area. Determining the Triangle is more complicated. In Camden, council-

lors will be asked to make a decision on the Triangle along with the proposals for the Main site. To make a decision on the Triangle valid, both councils must come to the same decision. This means that one council cannot overrule the decision of the other on the Triangle. Only if both councils agree will a decision come into effect.

Islington is hoping to take the joint report to a committee in the spring of 2006.

Neighbourhood Framework Document
After many months of public consultation, the Neighbourhood Framework Document is finally finished. It was adopted by the council's Executive on 14 July 2005. It will be used when the council is making future planning decisions in the King's Cross area. For more information, or to get hold of a copy, see contact details on the back page.

Fun and Games in Bingfield Park
Bingfield Park was filled through the park has been improved. New lighting and path network have been installed making the park more accessible and safe also at night time.

Crumble Castle has been a much loved feature of the park for the past few decades, and it's play areas have also been refurbished. Bingfield Park now has healthy grass lawns, new planting and upgraded park furniture and is once again a real park for local residents to relax, play and

One of the many happy faces at the opening of the improved Bingfield Park

Ek 3 King's Cross Bölgesi-Bilgilendirme Broşürü Arka Sayfası

If you would like this document in large print or Braille, audiotape or in another language, please contact 020 7527 2000.

Bengali

যদি আপনি এই তথ্য গুলো আপনার নিজ ভাষায় পতে চান, তাহলে দয়া করে 020 7527 2000 নম্বরে যোগাযোগ করুন।

Chinese (Traditional)

如果你想要這資料的中文本, 請致電 020 7527 2000 聯繫。

Somali

Haddii aad jeclaan lahayd macluumaadkan oo ku qoran luqadaada fadlan la xidhiidh 020 7527 2000

Turkish

Buradaki bilgilerin Türkçesini istiyorsanız, lütfen 020 7527 2000 numaraya telefon edin.

Where to go for more information

The council can provide you with contact details for lots of organisations – including utility companies, helpline numbers and a list of charities in the borough that can help you.

Published May 2009.

Contact Islington

E contact@islington.gov.uk

T 020 7527 2000

(Monday-Friday 8am-8pm,
Saturday 9am-6pm)

F 020 7527 5001

M 020 7527 1900

Ek 4 Framework For Regeneration (2002)-Anket Sayfası Örneği

Your Name: _____ Organisation: (if any) _____ Contact Address: _____ _____ _____ Postcode: _____	1. What do you like most about King's Cross today? _____ _____ _____ _____ _____	2. What do you dislike most about King's Cross today? _____ _____ _____ _____ _____	your views ... fantastic opportunity
--	---	--	--

How would you sum up the opportunity at King's Cross?

In following sections we map out some broad ideas for change that we would like your views on. But first, we would like to know:

Please tear along the perforations, and place the completed form in the FREEPOST envelope provided at the back of this document.

Alternatively place it in any envelope and return to:

Argent St George
FREEPOST
5 Albany Courtyard
Piccadilly