

Jovana Milenović

Ukidanje granica između tradicionalnog i novog u planu Zahe Hadid za Kartal-Pendik u Istanbulu

SEMINARSKI RAD

Arhitektonski fakultet Univerziteta u Beogradu

Predmet: Kontinuiteti u građenju grada

Mentor: Prof. Petar Arsić

Ass. Ivica Nikolić

Beograd, februar 2011.

SADRŽAJ

1.UVOD.....	str.1
1.1. Predmet istraživanja	
1.2. Svrha i ciljevi istraživanja	
1.3. Teoretska postavka	
2. SADAŠNJE STANJE.....	str.5
2.1. Regionalni kontekst.....	str.6
3. O PROJEKTU	str.7
3.1. Primer još jednog konkursnog predloga - Massimilano Fuksas.....	str.10
3.2. Radikalna arhitektura u starom gradu.....	str.10
3.3. Kriterijumi za upoređivanje tradicionalnog i novog.....	str.16
3.3.1. Saobraćajna mreža.....	str.17
3.3.2. Postojanje multifunkcionalnih prostora.....	str.19
3.3.3. Socijalne veze i kontakti u javnim prostorima.....	str.24
3.3.4. Istorijsko-ambijentalni aspekt.....	str.26
4. ZAKLJUČAK.....	str.28

LITERATURA

1. Uvod

1.1 Predmet istraživanja

Istanbul je megalopolis koji se izdvaja po mnogo čemu. Jedini transkontinentalni jer leži delom i u Evropi i u Aziji. Sa izuzetno bogatim istorijskim nasleđem i prepun suprotnosti. Na jednoj strani je tradicija i sve vezano za nju, počev od veroispovesti, arhitekture koja je prati, narodne kulture, ponašanja ljudi, svesti. Na drugoj su, pak, razvijeni i bogati delovi grada sa modernom arhitekturom, drugačijom svešču za organizaciju prostora, praćenje aktuelnih svetskih trendova o ma kojoj oblasti da se radi. I sve to zajedno funkcioniše odlično kao celina.

Kao prestonica Istočnog Rimskog carstva, Vizantijskog carstva i pet vekova Otomanskog carstva, Istanbul je kroz istoriju uvek bio komercijalni i kulturni centar. Kao rezultat imigracije koja je započela posle Drugog svetskog rata zbog razvoja industrije, saobraćaja i komunikacija, velike promene su se desile u fizičkoj strukturi grada. 60-ih godina 20. Veka bilo je dva miliona stanovnika, dok danas dostiže cifru od 12 miliona. Grad je postao jedan od najbrže rastućih metropolisa u svetu.

Gradske vlasti su planirale transformacione projekte za važna čvorišta. Zajednička karakteristika ovih oblasti je napuštenost korisnika i mogućnost da se pretvore u urbane slamove, ukoliko se planirane transformacije ne izvrše. Projekti za ove oblasti teže poboljšanju kvaliteta urbanog života i stvaranju inovativnih, jedinstvenih urbanih centara.

Istanbul je oduvek bio multikulturalni grad. Danas, sem što je ekonomski centar Turske, opstaje kao kulturni centar ove zemlje. Ove kulturne karakteristike ostace osnovni element kulturnog identiteta u budućnosti.

1.2. Svrha i ciljevi istraživanja

Na planu za Kartal-Pendik ispitaće se kako je to moguće? Kako je baš Istanbul grad u kome suprotnosti uspevaju da funkcionišu kao jedan sistem, kada znamo da je to inače jako teško postići u sredinama koje su "otvorene" za prihvatanje novih ideja i trendova, a to inače ne vazi za zemlje poput Turske? Da li je ključ u tome što je grad, samim tim što se nalazi na rubu između dva kontinenta i dva, može se reći različita sveta, počeo u startu tako da se razvija? Da je najprirodnije bilo biti okružen suprotnostima na svakom polju života i da treba naći onu "zlatnu sredinu" koja prihvata novo, a čuva staro?

Istanbul je svakako sredina u kojoj je najverovatnije da ta kombinacija ima velikih šansi da uspe na svakom polju, pa i u fizičkoj organizaciji grada, ali samo ako se pronađe ta prava mera. Da li je pobedničko rešenje odgovorilo na ovaj zahtev? U cilju toga, razmatraće se organizacija prostorno-fizičke strukture, ali i problemi na koje

se nailazi sa socio-kulturološkog aspekta kao ključnog za razumevanje konteksta i pružanje odgovarajućih predloga.

1.3 Teoretska postavka

-postavljanje granice između tradicionalnog i novog u razvijanju fizičke strukture Istanbula

- ukidanje istih u planu Zahe Hadid za Kartal Pendik, koliko i da li uspeva u tome?

- da li se može reći za Istanbul da, bez obzira na sve suprotnosti u posmatranim sferama, poseduje kontinuitet u građenju?

-sta to znači za dalji razvoj grada?

“ Glavna stvar oko islamskih gradova koju treba upamtiti je da je bilo dozvoljeno da se forma grada razvija samo u skladu sa običajima, vlasničkim pravima i pravima Muslimana na vizuelnu privatnost.”

Spiro Kostof, *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings Through History*, str. 63

“ *Greater Istanbul Municipality* je planirala transformacione projekte za važne fokusne čvorove. Zajednička karakteristika ovih oblasti je napuštenost od strane korisnika, i mogućnost da postanu urbani *slamovi* ukoliko se planirane transformacije ne realizuju.”

Kadir Topbaş (Ph.D., Architect), Mayor of Greater Istanbul Municipality, u Uvodnoj reči zvaničnog dokumenta o uslovima konkursa za masterplan “ *URBAN REGENERATION PROJECT FOR KARTAL SUB-CENTER & KARTAL-PENDİK WATERFRONT*”

“ Od svih generalizacija koje se mogu reći o turskim gradovima, najznačajnija je da struja kretanja u turskim gradovima uvek ide ka bazaru, obzirom da on igra najaktivniju ulogu u dnevnom životu grada. Kako se podnevna i poslepodnevna muslimanska molitva pada u radno vreme, mesto obožavanja bi trebalo da se nalazi blizu poslovnica, što uslovljava da se džamija i bazar izgrade jedno pored drugog ili čak, jedno u okviru drugog. Iz ovog razloga se džamije u turskim, i islamskim gradovima uopšte, nalaze na najvažnijim saobraćajnicama.”

Prof. Mustafa Cezar, *Typical Commercial Buildings of the Ottoman Classical Period and the Ottoman Construction System*, Ciltut Matbaacilik Sanay ve Ticaret A.S. Istanbul, 1983, str. 24

” Radikalne transformacije znače kulturno uzdizanje. Kada se silueta železničkog terminala sa kulama i hotelima uzdigne, imitirajući sakralnu građevinu, znamo da su stare vrednosti redukovane ili prevaziđene. Kada je gradski centar agregat visokih poslovnih zgrada, prepoznamo da je slika grada podlegla marketinškom oglašavanju privatnih preduzeća. Linija horizonta je, na kraju krajeva, pregovarački simbol. Ono što predstavlja zvaničnu siluetu grada, dobilo je dozvolu da to čini.”

Spiro Kostof, *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings Through History*, London:Thames and Hudson, 2001, str. 296

2. Sadašnje stanje

Osnovna odlika islamskih gradova uopšte je da se grad formirao bez ikakvih utvrđenih pravila izgradnje i organizacije, jedino je bilo bitno da se ispoštuju običaji, vlasništva i pravo svakog muslimana na vizuelnu privatnost-dakle sve što je u skladu sa prihvatljivim socijalnim normama je bilo dozvoljeno. Jedan od primera je da je briga za privatnošću dovela do toga da se zna tačno gde će na glavnoj fasadi stojati prozori i vrata i koliko će objekti biti visoki. Odnos kuća prema ulici i vizura koja se pruža je bila nebitna, kuće su introvertne, sa unutrašnjim dvorištima. Jedino što spaja više kuća je zajednički ćorsokak na koji izlaze.

Grad Istanbul je lociran na dva poluostrva koja razdvaja moreuz Bosfor, I rastao je u istočno-zapadnom pravcu duž puteva paralelnih moru Marmara. Na severu, deo sa šumama I slivovima reka , koji su pod zaštitom, prirodna je granica Istanbula.

Populacija, koja je iznosila oko dva miliona 60-ih, brzo se povećala zbog industrijskog razvoja i kulturnih pogodnosti, tako da danas iznosi oko dvanaest miliona. Grad je postao jedan od megalopolisa koji najbrže rastu u svetu.

Brzi porast grada paralelno sa razvojem industrije jako je uticao na kulturni identitet grada. Danas je Istanbul industrijski, komercijalni, bankarski, finansijski, univerzitetski i kulturni centar Turske. Uprkos brzom urbanizaciji grada, silueta istorijskog poluostrva mogla bi da se zaštiti od štete, koja je izazvana intenzivnom izgradnjom. Sa druge strane, ilegalna izgradnja po obodima grada nije mogla da se izbegne. Rešenja za fizičku infrastrukturu i gradski saobraćaj su zaostali u odnosu na rast grada, pa se Istanbul suočio sa zagušenjem stambenih objekata, saobraćaja, špekulacijama zemljišta i ostalim problemima zajedničkim za metropolitske oblasti u razvoju.

Kada se pogleda fizička struktura grada, vidimo da Istanbul danas ima više centara, kako finansijskih, tako trgovačkih, rezidencijalnih, kulturnih... Ali isto tako, u njemu se nalaze i sredine koje se konstantno razvijaju, I one koje su potpuno zapuštene i neprivlačne.

2.1. Regionalni kontekst

Koncentracija aktivnosti je oko tri puta veća na zapadnoj obali nego na istočnoj, tako da je to stvorilo pritisak na istorijske delove grada i tradicionalnu siluetu Bosfora. Situacija se pogoršala izgradnjom novije izgrađenih obalnih objekata. Još jedan razlog što se povećala gustina saobraćaja je veći broj populacije koja radi na zapadnoj strani Bosfora. Sve ovo je izvor disbalansa između zapadne i istočne obale. Postoji samo jedan primaran centar na istočnoj obali. Kako bi se izbalansirala situacija, razvoj alternativnog centra je bio neizbežan.

Na tački decentralizacije, ovaj projekat teži da razvije alternativu za sektor javnih usluga i veću zapošljenost na istočnoj obali.

Kartal je industrijski region koji se razvijao tokom 70-ih. Zbog zastarele industrijske tehnologije i gubitka njegove pozicije centralne lokacije tokom metropolitanskog razvoja, javila se potreba za transformacijom od industrijske do uslužne regije. Industrijske firme, koje su još uvek na posmatranom području, sklone su pomeranju na obode ili kompletno izvan metropolitanske oblasti. Rad kamenoloma, koji je u vlasništvu javnosti dugi niz godina, zatvoren je a cementara je srušena. Iskorišćavanje ove prazne oblasti biće važno za transformacioni projekat. Zemljišta u posedu javnosti, velike prazne površine i dva miliona ljudi koji tu žive su faktori koji podržavaju ideju da se ova oblast pretvori u jaki centar.

Kartal sub-centar, zajedno sa priobaljem Pendika će se transformisati u važan centar sa komercijalnim, turističkim, rezidencijalnim, kulturnim, administrativnim i rekreativnim funkcijama. U priobalju, gde industrijska zona izlazi na more, marina i pomorski saobraćajni sistem se mogu razviti. Ova marina može da se integriše sa predloženim turističkim uslugama i priobalnim rekreativnim područjima.

3. O projektu

Kartal i Pendik su bili mala sela pre otvaranja železnice tokom 1860-ih koja je povezivala Istanbul sa Anatolijom i Bagdadom. Ova železnica je ojačala vezu Kartala i Pendika sa morem. Do otvaranja puta E-5 1950-ih, unutrašnji autoput koji povezuje Istanbul i Anatoliju je prolazio kroz ova sela. Ta dva puta koja se prostiru paralelno obali mora, doneli su živost selima i novu dimenziju njihovog odnosa sa morem.

Kartal-Pendik masterplan je pobedničko rešenje arhitekta Zaha Hadid na takmičenju za novi gradski centar na istočnoj obali Istanbula. Radi se o ponovnom razvijanju napuštene industrijske zone u novi podcentar Istanbula. On će se prostirati na 555 hektara od Marmaris mora pa do kamenoloma koji okružuje autoput E5. Ovaj deo grada je pod uticajem nekoliko bitnih infrastrukturnih veza, među koje spadaju autoput koji povezuje Istanbul sa Evropom i Azijom, priobalni autoput, autobuske terminale i tezak i lak šinski metro sa većom regijom. Ipak, regija koja povezuje zapuštenu cementaru koja se nalazi na severu, i more na jugu, postoji i dalje, i može da bude jaka veza između obalnog puta i E-5.

Kartal i Pendik opštine su od vitalnog značaja za ekonomski razvoj Turske. Istanbul je ekonomski motor države, ali njegov monocentrični prostorni model usporava potencijalni razvoj. Ove dve oblasti su planirane tako da predstavljaju prvi i najvažniji korak u decentralizaciji megalopolisa, i formiraće kičmu policentrične urbane konfiguracije Istanbula.

Program zahteva:

Komercijalne i uslužne oblasti

Novi centar će služiti ne samo okolnim gradovima, već celoj istočnoj obali. Stoga, potrebno je da centar uključi poslovne prostore, banke, poslovne centre, kulturne industrije, trgovačke centre, restorane, kafiće, poslovne upravljačke centre, itd. Ove različite izmešane usluge se mogu naći u multifunkcionalnim zgradama.

Ne postoji visinsko ograničenje objekata. Ne postoji monumentalna struktura ili simbol u bližoj okolini koji će odrediti visinsko ograničenje.

Turistička akomodacija i hoteli

Pored hotela koji će služiti potrebama lokalnog stanovništva, postoji takođe velika potreba za hotelima visokog standarda i turističkim ustanovama koje će biti na raspolaganju međunarodnim klijentima, obzirom na blizinu trake Formule 1 i SABIHA GÖKÇEN aerodroma. Lokacija koja izlazi na more i Prinčeva ostrva su važni faktori koji se moraju uzeti u obzir prilikom dizajniranja hotela. Predlaže se da se izgrade visoki hoteli, kapaciteta 800 – 1000 ležajeva, pored hotela koji su namenjeni potrebama lokalnih gostiju. Turistički objekti bi trebalo da imaju veze sa Formulom 1 sa jedne strane, i marinama koje će se dizajnirati sa druge strane. Ovi hoteli će pre služiti poslovnim centrima nego kao hotelski kompleksi.

Stanovanje

Postojeće stambene zgrade su niske I srednjeg kvaliteta. Novi plan treba da podigne kvalitet života bogatijim sadržajima (kao što je bazen, privatni sportski centri, club zgrade, itd.). Lokacija i funkcija ovih stambenih naselja može se promeniti. Maksimalno 40% totalnog područja za izgradnju može se iskoristiti za nove stambene celine ili se stanovanje može naći u zgradama kombinovane funkcije.

Kulturne ustanove

Kulturne ustanove u Istanbulu su izgrađene duž Taksim-Harbiye ulice. Dve velike koncertne dvorane, opera, muzej vojne opreme, izložbene galerije su izgrađeni duž jednog kilometra. U gradu sa 12 miliona stanovnika, izgradnja novih kulturnih ustanova je neizbežna. Iz tog razloga, kulturni centri u programu bi trebalo da budu maksimalno bogati sadržajem- koncertne hale, pozorišta, bioskopi, galerije, kongresne hale različitih veličina, itd. Može se iskombinovati više aktivnosti u jednom objektu. Pošto grad ima mediteransku klimu, treba razmotriti I aktivnosti koje bi se organizovale na otvorenom.

Administrativne zgrade

Potrebno je dizajnirati i Gradsku većnicu, Pravni sud i Opštinsku većnicu kako bi se zadovoljile administrativne potrebe. Ukupna površina ovih zgrada je oko 20 000 kvm.

Transport

a- Najvažnija saobraćajna linija je E-5 (D-100) autoput, koji povezuje istočnu i zapadnu obalu metropolitnske regije. Takođe, tu je još jedna bitna saobraćajnica-TEM (Trans Europe Motorway)., koja je povezana sa putem E-5.

b- Železnica koja povezuje Istanbul sa Anatolijom I koja je takođe upotrebljena za lokalni transport na posmatranom području.

c- Implementacija projekta Lakog šinskog prevoza koji povezuje Kadıköy i Kartal je započeta.

d- Planiran je dodatni laki šinski sistem, koji povezuje velike stambene oblasti na severu Kartala sa obalom i marinom na jugu. Dizajniraće se stanice na kojima se ukrštaju ovaj i šezelznički sistem. Stanice mogu biti nadzemne i podzemne.

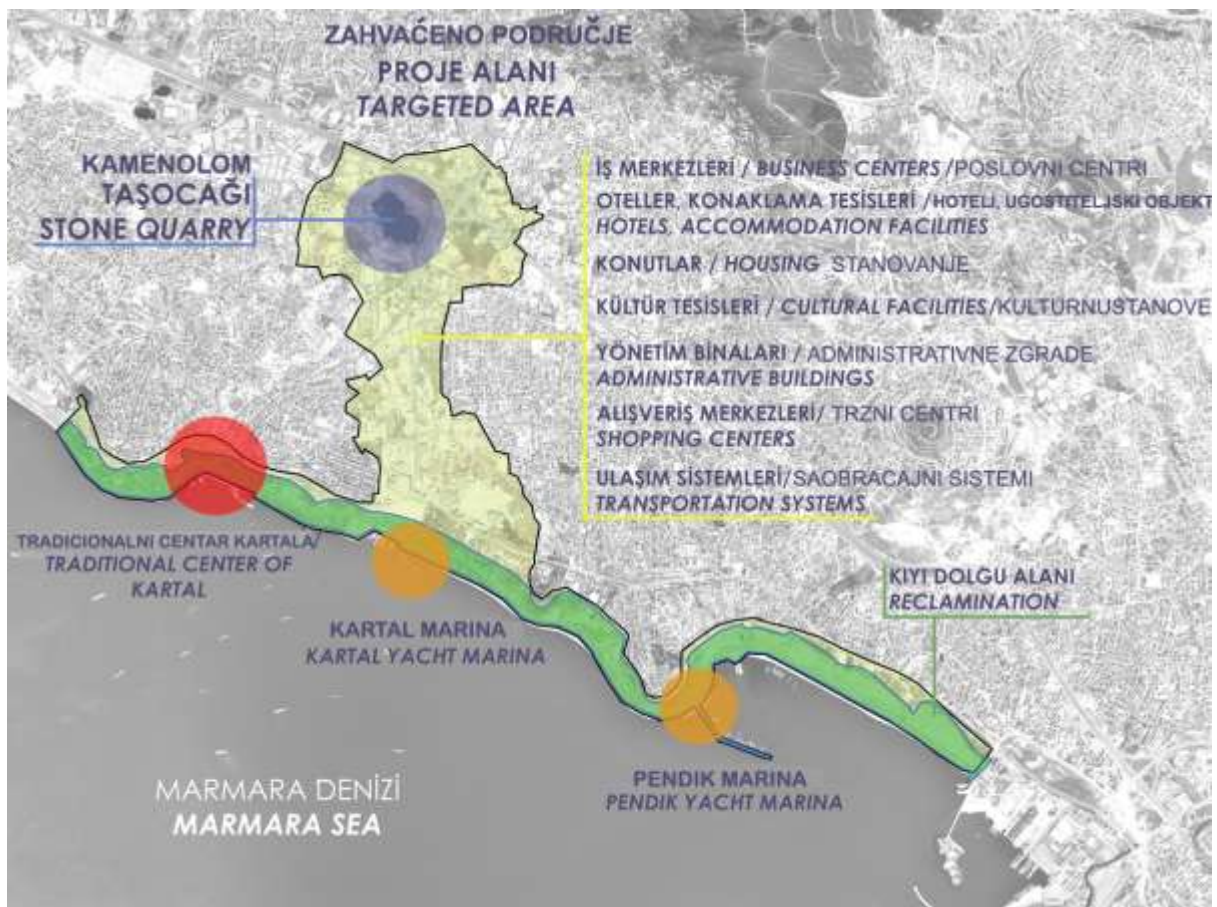
e- Saobraćajni centar koji će pokrivati čitavu metropolitnsku oblast se planira kod starog kamenoloma, gde će se nalaziti čvor različitih vidova saobraćaja.

f- Pomorski saobraćaj je od velikog značaja za masterplan Istanbula. Zato se duž istočne obale planiraju pristaništa za putnike, koja će biti jaka veza sa pomorskim saobraćajem.

g- Teritorija projekta je proširena duž obale, tako da uključuje tradicionalne centre Kartala i Pendika. Zato treba razviti pešačke staze duž obale koje će povezivati ove centre. Odnosi među svim saobraćajnim sistemima treba razmotriti.

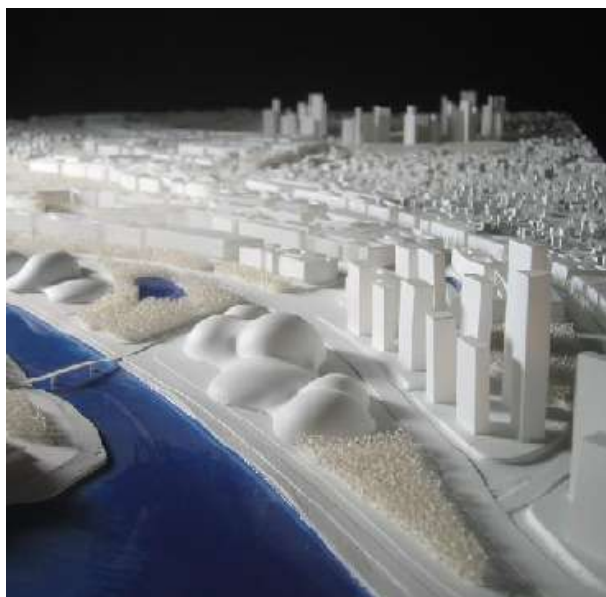
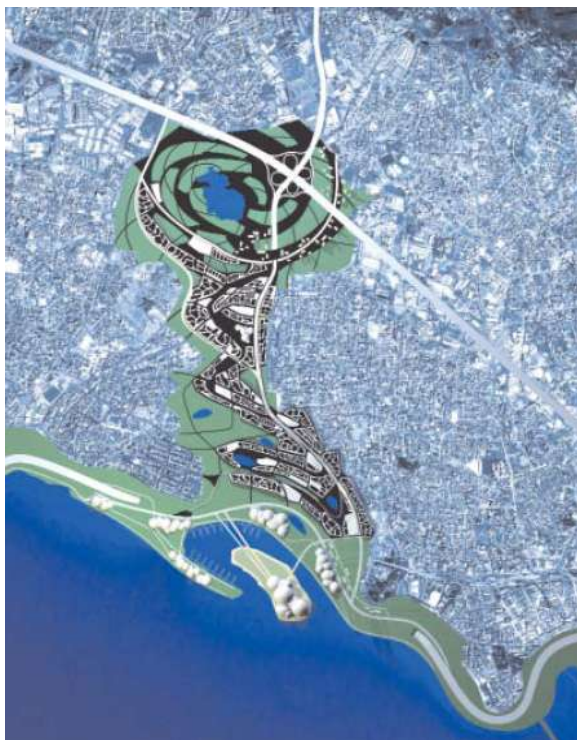
- o Marina

Dve odvojene marine u Kartalu i Pendiku se planiraju. Kapacitet marine u Kartalu je 1000 a u Pendiku 700 jahti. Marine i novi centri treba da se povežu pešačkim putanjama.



3.1. Primer još jednog konkursnog predloga - Massimilano Fuksas

Program integriše postojeći grad sa ekspanzijom, u smislu napretka komercijalne strukture i putne mreže, gde se koegzistira sa postojećim kontekstom. Arhitektura je ubačena u topografiju, postajući tako integrisana sa teritorijom po kojoj su staze koje povezuju čvorove na obali, i tako stvaraju novi urbani kontekst.



3.2. Radikalna arhitektura u starom gradu

Početne ideje su pokazale da zgrade imitiraju topografiju terena u Istanbulu. Među njima ima nekoliko dominantnih tipova- kule koje se izdvajaju po vertikali, građevine sa romboidnom osnovom koje mogu da sadrže i unutrašnje dvorište i šiljaste strukture oblikovane u obliku dijamanta koje se protežu ka moru. Plan je koordinirao formama zgrada u talasasti, talasast pejzaž koji fluidno povezuje svaku zgradu. Sam concept je zapravo bio da se usaglase fluidnost dinamičnog urbanizma u Istanbulu i njegov kontrapunkt u Zahinoj dinamičnoj arhitektonskoj geometriji. Gusto izgrađene

oblasti sa visokim zgradama su pomešane sa niskim i formiraju veštačku brdovitu arhitopografiju.

Strategija policentričnog urbanog dizajna je vođena težnjom gradskih vlasti da kreiraju alternativu uticaju iz "evropskog dela" grada u azijskom delu Istanbula. Zato se može posmatrati kao mešavina javnih i privatnih aktivnosti- poslovni distrikt u kombinaciji sa luksuznim rezidencijalnim stanovanjem, kulturne javne ustanove poput koncertnih hala,muzeja i pozorišta i rekreativnih programa,u čiju svrhu su razvijeni turistički hoteli i marina.

Glavne strategije masterplana su:

- izbalansirati Istanbul: pomoći gradu da postane policentričan (kao još jedan od kontrasta u odnosu na evropsku stranu Istanbula, gde je trenutno zastupljen monocentrični sistem)
- generisati ekonomski model: stvaranje efekta bogatstva u oblastima prilagođenim masterplanu.
- stvoriti nove, vibrirajuće urbane gradske četvrti gde će aproksimativno 100 000 ljudi moći da živi i radi, sve to podržano integrisanim javnim saobraćajem

Projekat počinje povezivanjem osnovnog infrastrukturnog i urbanog konteksta okoline. Sporedne linije se sakupljaju iz Kartala koji je na zapadu i Pendika koji je na istoku, i formiraju jedan veliki autoput. Integracijom ovih veza sa glavnom poduznom osom,stvara se mreža koja formira početnu okvirnu ideju ovog projekta.

Lokalno gledano,ova mreža se u nekim delovima izdiže i stvara mrežu tornjeva u otvorenoj sredini,dok se u drugim to invertuje u gušću fabričku zonu ili se potpuno pretvara u mrežu parkova i otvorenih prostora.Parcele su veličine od 2500kvm do 25000kvm i uglavnom su zgrade unutar njih namenjene poslovanju,a manjim delom i stanovanju. Fokusiranje projekta na poslovanje i turizam učiniće ga važnim alternativnim poslovnim distriktom u odnosu na trenutni Centralni poslovni distrikt u Levent-Mazlak zoni.

Po ivicama blokova su planirane zelene površine. Svaki blok je podeljen na četiri kvadranta,koji se prožimaju sa sekundarnim sistemom kretanja koji se sastoji iz pešačkih staza. Neke oblasti se približavaju vodi i prave matriks plutajućih marina,prodavnica i restorana.

Različita tipologija zgrada odgovara različitim zahtevima svakog distrikta.Stvaraju se otvoreni uslovi koji mogu da transformišu, od poslovnih zgrada do blokova, i na kraju u hibridne sisteme koji stvaraju dobro povezanu mrežu otvorenih prostora koji meandriraju kroz grad.Kroz suptilne transformacije i gradacije od jednog dela okruženja do drugog,može se stvoriti lagan prelaz od postojećeg konteksta do novog,značajno poboljšanog okruženja.

”Meka” mreža takođe inkorporira mogućnosti povećanja, „kao u slučaju mreže nebodera, koji mogu da se pretvore od oblasti koja je prethodno namenjena takvom tipu objekata, do otvorenih javnih prostora kao što su parkovi.

Masterplan je dinamično rešenje koje generiše adaptirajuće forme, pri tom balansirajući između prepoznatljive slike grada i novog okruženja. Cilj je da se formira novi identitet, ali da se on prilagodi i već postojećem, po kome je Istanbul širom sveta prepoznatljiv. Ovo će biti najveći građevinski projekat u Istanbulu posle infrastrukturnih radova na izgradnji puteva 1980. godine.

Tri velika tornja i perimetarski blokovi zgrada protežu se duž osa glavnih blokova u planu. Na uličnom nivou, prostori se dinamično prožimaju jedni sa drugima. Ortogonalna arhitektura kvadrata koja je oduvek bila, i dalje jeste dominantan jezik turske arhitekture, je u planu Zaha Hadid zamenjena arhitekturom vektorskih i zakrivljenih linija. Još od Mimar Sinana Istanbul nije video arhitekturu koja je na tako ubedljiv način kombinovala matematičku i formalnu preciznost. Zato deluje da ova dinamična arhitektura ima mnogo više zajedničkog sa arhitekturom klasičnog Otomanskog perioda nego sa modernističkom, arhitekturom 20. veka.

Sada se jasno može uočiti važnost plana za Kartal-Pendik u arhitektonskom smislu. U Istanbulu je dugo postojala potreba za duhom savremenog urbanog dizajna i takav karakter se konačno ogleda u ovom masterplanu. Vizija arhitekture dinamičnih formi u staklu, čeliku i betonu sa velikom lateralnom i vertikalnom moći mora se smatrati počecima moderne arhitekture kakva bi mogla postojati širom Istanbula i Turske uopšte, dok sam grad pokušava da postane prestonica ove Evroazijske regije. Dominacija anonimne, informalne arhitekture i urbano širenje poslednjih 30 godina sada bi konačno mogla da se rekonfiguriše u smislu arhitektonskih formi.

- Izdeljena mreža ulica sa 3 velika klastera gustine koji formiraju dinamičan horizont i preuzimaju prednost u priobalnoj dispoziciji i pogledima na more
- Novi bulevar kao primarna arterija- kičma čitavog masterplana koja povezuje novu metro stanicu na severu i železnički i motorni saobraćaj na jugu sa novim nadzemnim lakim šinskim tramvajima.
- Dva glavna Centralna poslovna distrikta: jedan na severu i jedan na jugu masterplana
- Polaritet glavnih žarišta sa velikim javnim i rekreativnim područjima: na severu kamenolom postaje velika otvorena rekreativna zona pozicionirana oko jezera, dok su na jugu marina i rekreativne oblasti blizu morske površine razvijene u konjunktiji sa Kulturnim distriktom.

Slika 1- pogled na Kartal 2008. godine



Slika 2- pogled iz vazduha na Kartal i zahvaćena oblast



Slika 3- interartikulacija između tornjeva i perimetarskih blokova



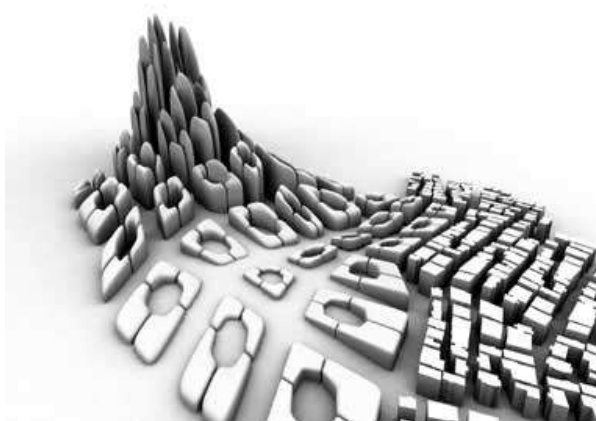
Slika 4- razvijanje osnove



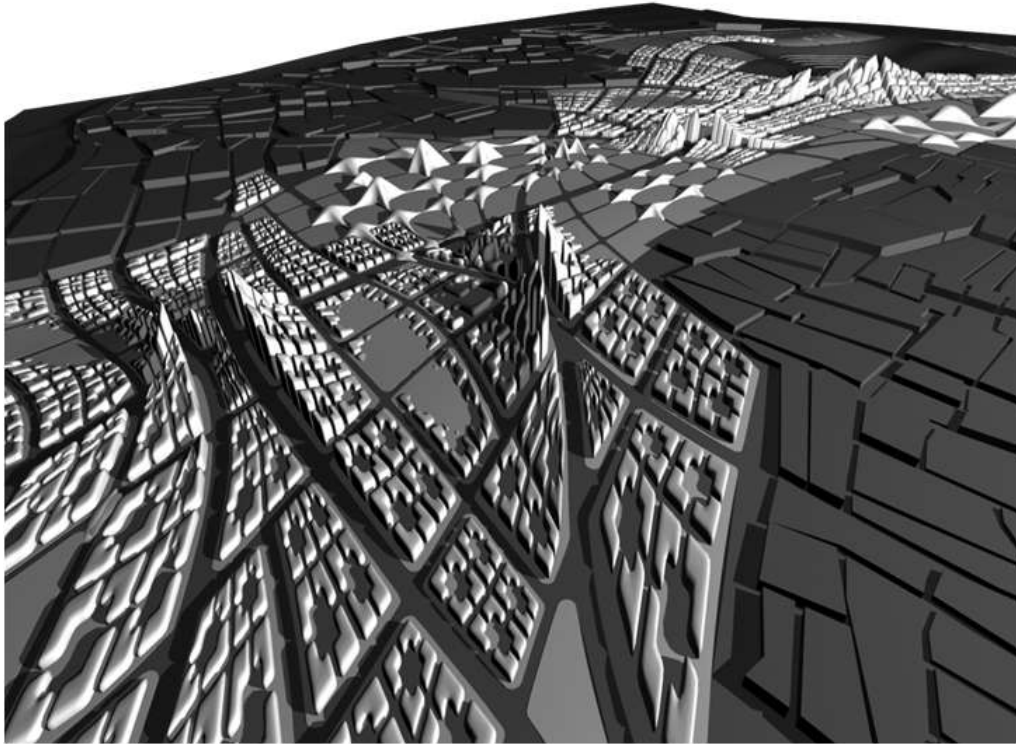
Slika 5- finalna dispozicija ulica i urbanog tkiva



Slika 6,7- ispitivanje visinskih odnosa



Slika 8- visinski odnosi



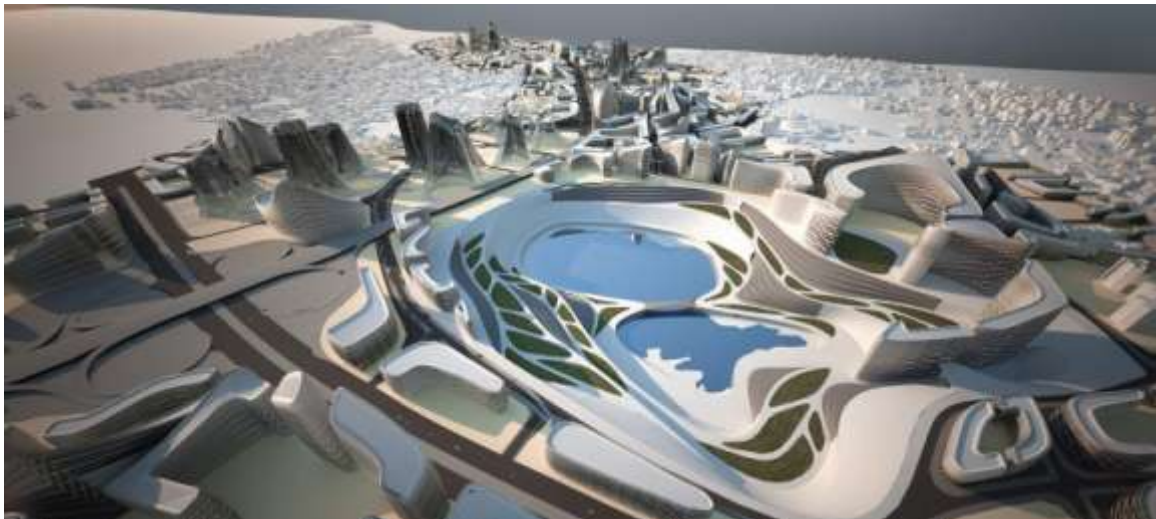
Slika 9- osnova



slika 10- obala i nova marina



slika 11- oblast kamenoloma oko autoputa E5



3.3. Kriterijumi za upoređivanje tradicionalnog i novog

- saobraćajna mreža (koliko i kako se adaptirala u odnosu na postojeću saobraćajnu mrežu)
- postojanje multifunkcionalnih prostora
- socijalne veze i kontakti u javnim prostorima (u kojoj meri izgrađeni prostori utiču na njih, da li ih podstiču ili ograničavaju)
- istorijsko-ambijentalni aspekt

3.3.1. Saobraćajna mreža

Priroda ulica je dvojaka,privatan karakter ima kada su u pitanju stambene i javan kada su u pitanju trgovačke ulice. Naravno, u Istanbulu,kao i u ostalim islamskim gradovima, preovladava taj element "privatnog" zato što su kuće okrenute ka unutrašnjim dvorištima a ulična fasada je gotovo nebitna. Njena najveća uloga je u tome da predstavlja vrstu granice. Situacija se malo razlikuje kada je ukombinovano stanovanje na višim nivoima, a trgovina u prizemlju,tada dolazi do izražaja dualna funkcija ulice. Koliko će kuće komunicirati sa javnim prostorima i samom ulicom, zavisi od fizičkih potreba da se njeni ukućani snabdevalu dovoljnom količinom svetlosti i svežeg vazduha. Ali mnogo više od toga, njihova otvorenost zavisi od kulture, koja je zapravo odlučujući faktor. U muslimanskim zemljama ljudi nisu previše socijalni,pravo na privatnost je sveto a žene su potpuno isključene iz bilo kakvog socijalnog kontakta. Naravno,u zavisnosti od mere u kojoj je to zastupljeno, razvijene su i ulične fasade i karakter samih ulica, ali generalno važi pravilo da je mreža ulica dosta razgranata, nepovezana jer se u ovim gradovima ne primenjuju pravila gradnje već se poštuju potrebe ljudi, i njihov karakter je privatn.

Kako je sistem ulica i glavnih pravaca kretanja rešen u planu Zahe Hadid?

Uočavaju se glavni pravci kretanja koji se nadovezuju na postojeću saobraćajnu infrastrukturu- ulazne linije koje cirkulišu su od presudnog značaja za formiranje urbane geometrije. Mnoštvo manjih ulica se uliva u veće i formiraju usput velike parcele nepravilnog oblika. Glavne ullice se protežu duž dve ose,a manje se ulivaju manje-više međusobno paralelno i upravno u odnosu na njih. Rezultat je hibrid između minimalizovane mreže autoputeva i deformisane ortogonalne mreže koja je ranije bila zastupljena.

Integracija cirkulacione infrastrukture u urbano tkivo se smatra najznačajnijim aspektom projekta. Kako bi se suočili sa ovim problemom, pokušalo se "multi-skalarnom i trodimenzionalnom arhitekturom pokreta" koja bi povezala infrastrukturu i faze urbanog razvoja.

○ Putevi

Najvažnija kopnena saobraćajna veza je E-5 (D-100) autoput. To je najzagušenija motorna saobraćajnica između Evrope I Istanbula, sa po četiri trake u oba smera, a na ukrštanjima sa susednim putevima ima I po deset traka. Tu je još jedan jako bitan put, koji povezuje E-5 I autoput TEM.

○ Železnice

Istočni suburbani sistem prolazi kroz posmatrano područje na jugu. MARMARAY projekat teži da poboljša istočne i zapadne suburbane linije, povezujući ih sa

podvodnim cevima u Bosforu a učvršćavanje jakog železničkog sistema za čitavu mitropolitsku oblast je počelo. LRT (Light Rail Transport) sistem između Kadıköy I Kartala duž puta E-5 je takođe započet. Uključen je železnički sistem koji bi povezivao marinu i gradsko tkivo na severu, oko TEM puta.

- Pomorski transport

Pristaništa u Kartalu I Pendiku koja pružaju morski transport nalaze se unutar projektnog područja. Vozila saobraćaju od pristaništa do evropske strane Istanbula i Prinčevih ostrva. Tu su i feriji koji prevoze i vozila. Trenutno su isplanirana dva projekta za 1000 jahti u Kartalu i 700 u Pendiku.

- Vazdušni saobraćaj

Posmatrano područje je udaljeno oko 13 km od Sabiha Gökçen internacionalnog aerodroma. To je bitan faktor za razvoj budućih turističkih I rekreativnih funkcija.

Slika 12,13-stare, tradicionalne ulice u Istanbulu



Slika 14-mreža planiranih pravaca kretanja



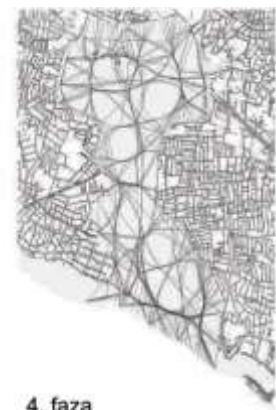
1. faza



2. faza

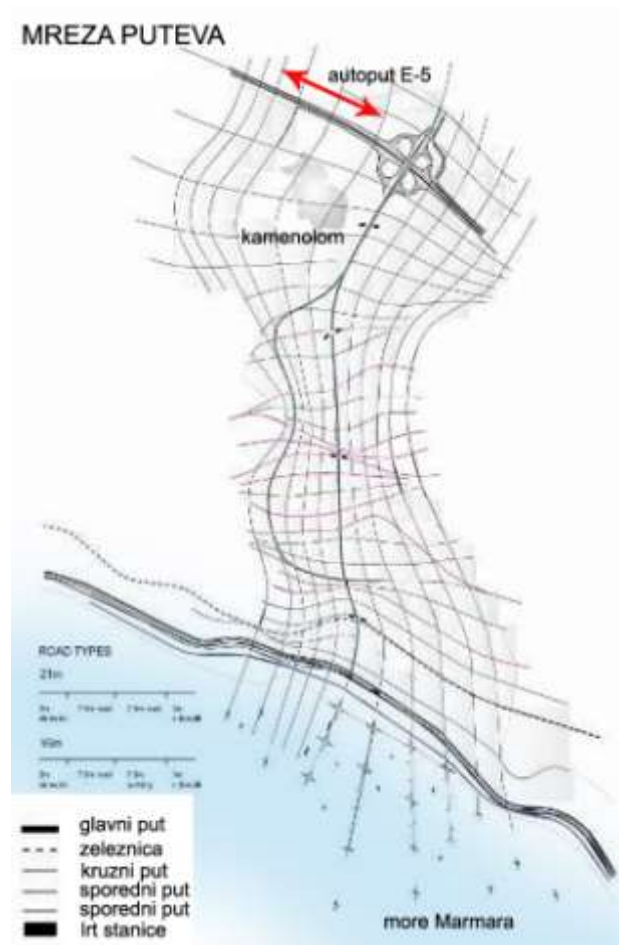


3. faza



4. faza

Slika 15- mreža puteva



3.3.2. Postojanje multifunkcionalnih prostora

Istanbul je, kao i ostali islamski gradovi, imao jako izraženu trgovačku delatnost. Zapravo, trgovina jeste bila jedan od glavnih uzroka nastanka i opstajanja gradova, a to je upravo slučaj sa Istanbulom. Gradski centar je trgovački fokus, a karakteristično mesto trgovine su bazari, koji se linearno protežu duž glavne ose grada. Sadržaji koji se javljaju su bili striktno podeljeni od početka bazara do kraja, do same kapije grada. Zahvaljujući njima su se razvili prateći sadržaji poput kupatila, trgovačkih karavanseraja, manjih džamija, fontana i slično. U Istanbulu su trgovačke ulice bile široke, pravilne, otvorene i neodvojivo povezane sa džamijama, a u zavisnosti od kvaliteta robe, grupisane su i trgovačke četvrti- one sa najkvalitetnijom robom blizu ulaza u džamiju, a sa najlošijom- najdalje od nje. Kod svih trskih gradova, samim tim i u Istanbulu, se može zaključiti da se razvijanje bazara odvijalo blizu bedema grada, gde je najveća koncentracija ljudi bila. Zapravo, grad raste i razvija se oko bazara. U priobalnim gradovima sa lukama, geografski položaj igra bitnu ulogu. Ali čak i u njima se bazari obrazuju blizu bedema, zbog sigurnosti. Broj džamija koje se grade duž bazara je proporcionalan veličini bazara tako da su najveće džamije bile uvek kod najzagušenijih delova bazara.

Veoma homogene stambene četvrti su se u islamskim gradovima grupisale na osnovu zajedničke religije, zanatskih poslova ili etničke pripadnosti. Svaki kvart je imao manju džamiju, fontane, javna kupatila, radnje... Što objašnjava zašto u starom gradskom tkivu islamskih gradova nema puno većih ulica- puno manjih ulica i veoma mnogo sokaka, karakterističnih za ove gradove. Sve to u cilju da se stambeni delovi grada ne mečaju sa trgovačkim.

Uticao ovakve organizacije su i dan-danas vidljivi u Istanbulu. Poslovni distrikti su organizovani tačno u skladu sa aktivnostima potrebnim na lokalnom i širem gradskom nivou i uklopljeni su veoma dobro u gradsko tkivo. Npr. *Kapali Carsi* je natkriveni bazar koji se sastojao iz 60 ulica, preko 3300 radnji, 20 kanova, fontanu za ritualne obrede, nekoliko manjih džamija, čak i otvoreni javni trg. Iz toga vidimo da su bazari bili zaista multifunkcionalni- predstavljali su pravi socijalni entitet. I dan-danas je tako.

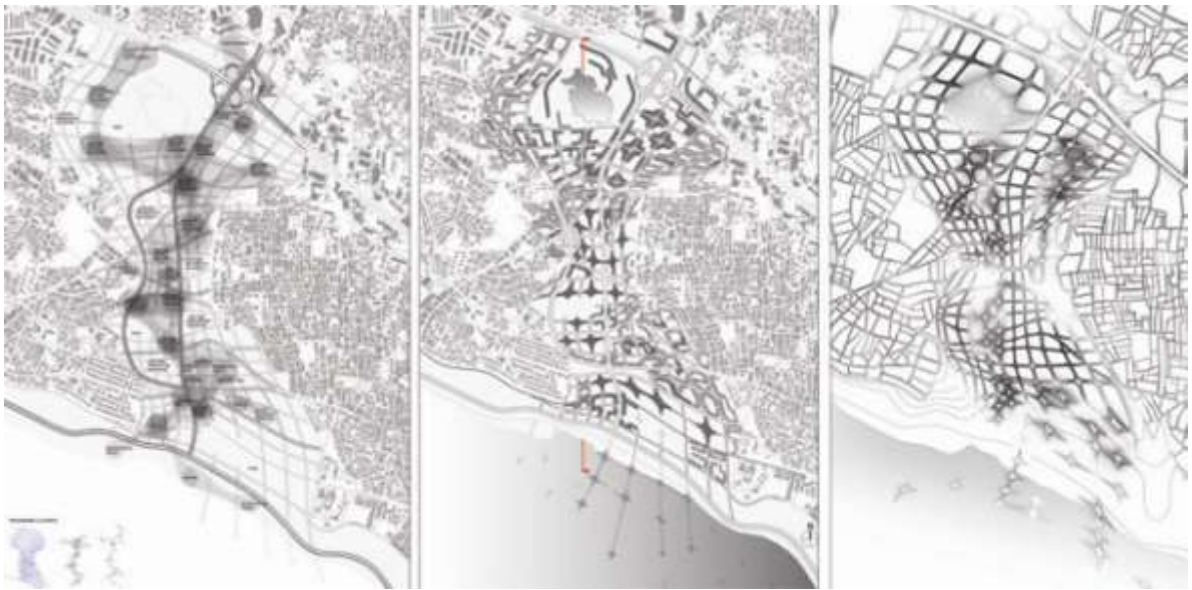
U novom planu se uočava tendencija za izgradnjom prostora koji će takođe biti multifunkcionalni, ali se vidi da odstupaju od tradicionalnih vrednosti u tom smislu. Arhitektura tih prostora je potpuno okrenuta savremenom dizajnu i rešavanju funkcije. Artikulacija fasada novoplaniranih objekata je u funkciji lokacije i urbane okoline. Tamo gde se blok otvara i javni prostor uliva u privatno dvorište, polu-privatne zone su artikulisane gradijentom transformacije između unutrašnjeg i spoljašnjeg prostora. U tome se ogleda dinamičnost u primeni kontrasta javno-privatno i otvoreno-zatvoreno a na način koji je neka vrsta multifunkcionalnog rešavanja javnih prostora. Ono u čemu se ogleda sličnost sa primarnim obrascem formiranja islamskih gradova je izraženo formiranje komercijalnih i ugostiteljskih aktivnosti duž glavnih osa, naročito duž one koja ide od kamenoloma na severu, do morske obale na jugu.

Novi plan balansira između ukupne vodeće strukture i fleksibilnosti da odgovori na promene u okruženju. Mreža postaje kaligrafija urbane sredine i pruža diferencijaciju između različitih blokova. Kulturne, edukacione i rekreativne usluge koje su predviđene projektom su uključene u tkivo, u okviru odgovarajućih distrikta.

Slika 16-bazar *Kapali Carsi*



Slika 17-razvijanje blokova



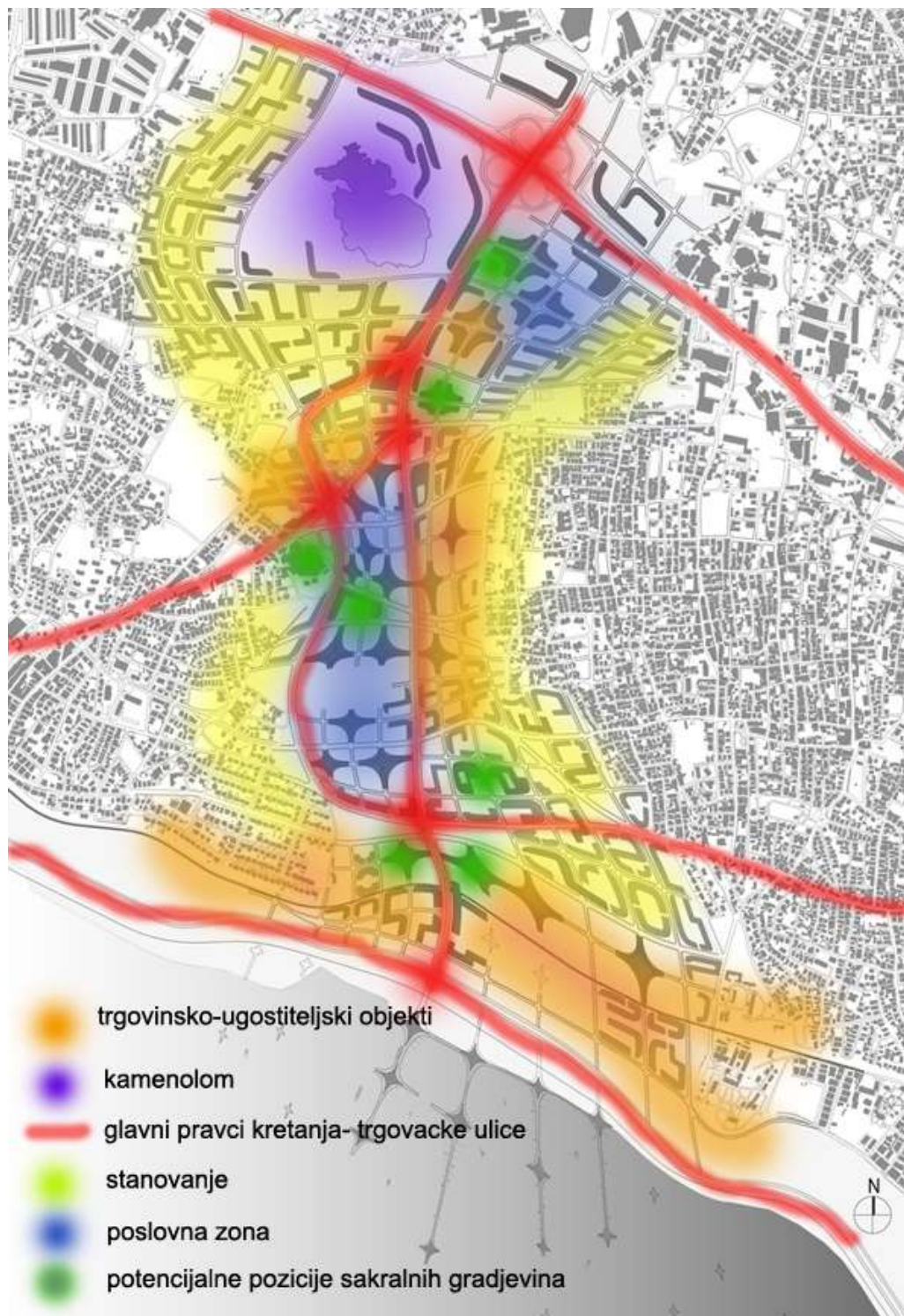
Slika 18-odnos privatnih i polu-privatnih blokova



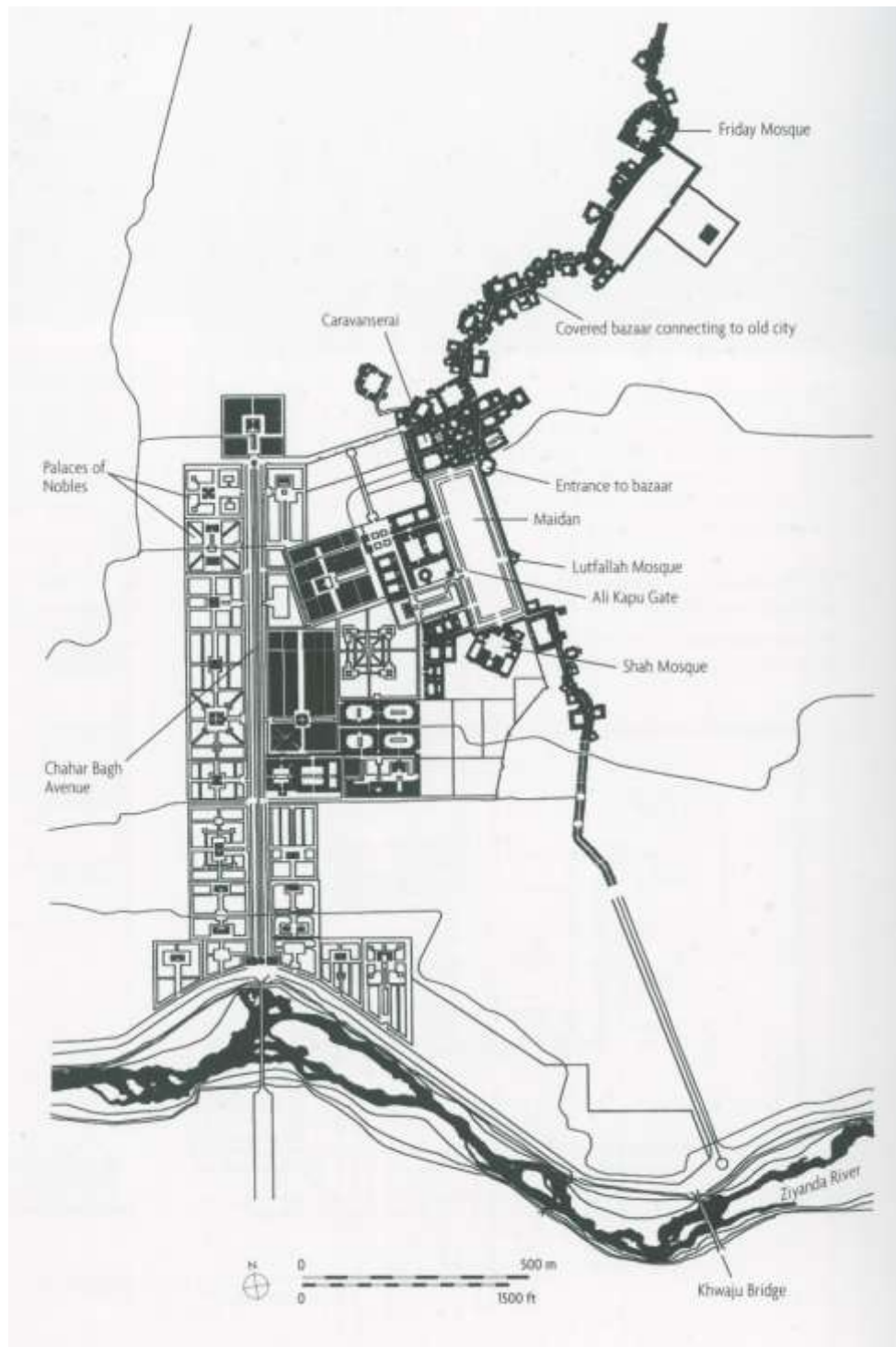
Slika 19-blok sa unutrašnjim dvorištem



Slika 20- raspodela funkcija



Slika 21- primer Isfahana, koji ima organizaciju gradskog tkiva potpuno karakterističnu za islamske gradove. U starom gradu je manja džamija povezana za natkrivenim bazarom, na koji se dalje nadovezuju karavanseraji, madrase, džamije, kupatila, fontane...I taj glavni pravac se širi os starog dela grada do obale reke. U novijem delu grada se nalaze dve velike džamije, trg, Ali Kapi kapija, novi bazar, kompleks palata...



3.3.3. Socijalne veze i kontakti u javnim prostorima

Kada se formira jezgro grada, džamija će se najpre izgraditi. Zatim karavanseraj (koji je služio za prenočište trgovaca), bazar i kupatilo. U Turskim gradovima, bilo da su nastali od manje jedinice ili na potpuno praznom prostoru, morao je postojati ovakav nukleus. Otomanski gradovi (većina turskih) su neplanirani gradovi. Gradsko planiranje je bilo nepoznato, ali su kulturni i socio-ekonomski faktori tražili da bazar bude lociran u centru grada.

U islamskim gradovima je javni prostor poput parkova, trgova i sl. potčinjen u odnosu na osnovne jedinice u fizičkoj strukturi grada- stambene krajeve, bazare, komplekse džamija. Ipak, to ne znači da javni prostori nisu bili dovoljno zastupljeni i korišćeni. Oni su jedostavno u funkciji muslimanskih zakona i pravila ponašanja. Nije mogao biti ničija svojina, mogao je da se koristi u različite svrhe, ali naravno da se sve to odnosilo na muškarce- ženama nije bilo preporučljivo da se pojavljuju na javnim mestima.

Situacija je danas svakako drugačija i prilagođenija savremenom dobu, naročito u Istanbulu u kome oduvek svakojake različitosti i kontrasti opstaju. Ali je uočljiva razlika između Istanbula na jednoj i drugoj obali Bosfora.

U novom planu za Kartal-Pendik oblast, javni prostori će biti široko rasprostranjeni. Kako u vidu trgova i skverova, velikih parkovskih i rekreativnih površina, tako i u vidu "unutrašnjih dvorišta" u okviru zatvorenih ili poluzatvorenih blokova, što predstavlja jasnu vezu sa tradicionalnim gradskim blokovima u islamskim gradovima.

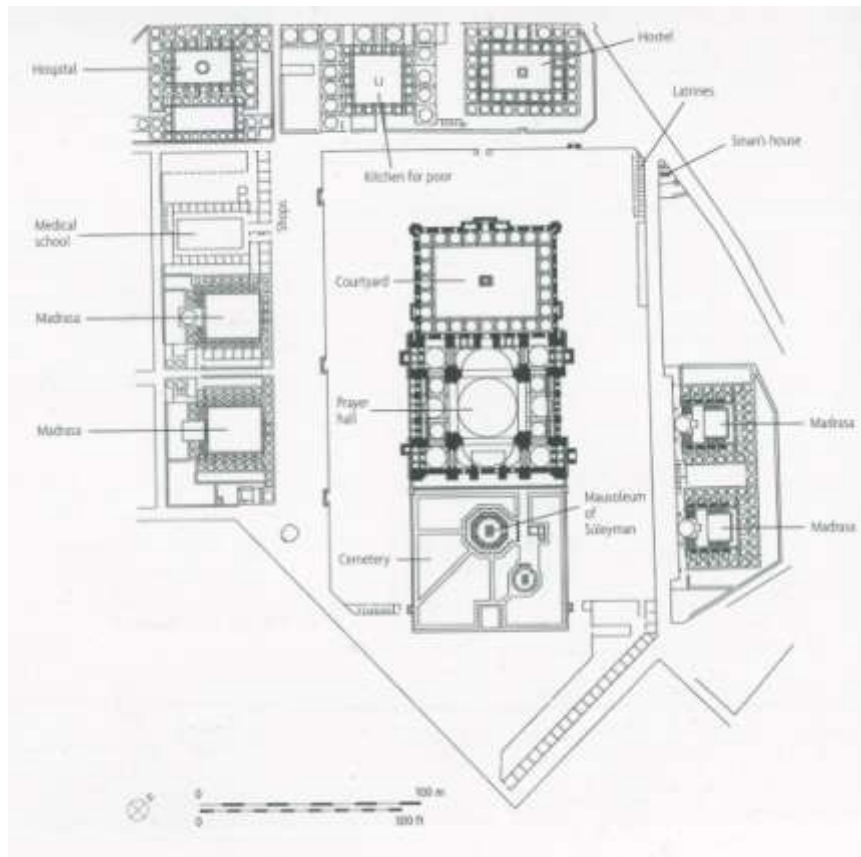
Slika 22- javni prostori u Istanbulu, Ortakoy trg



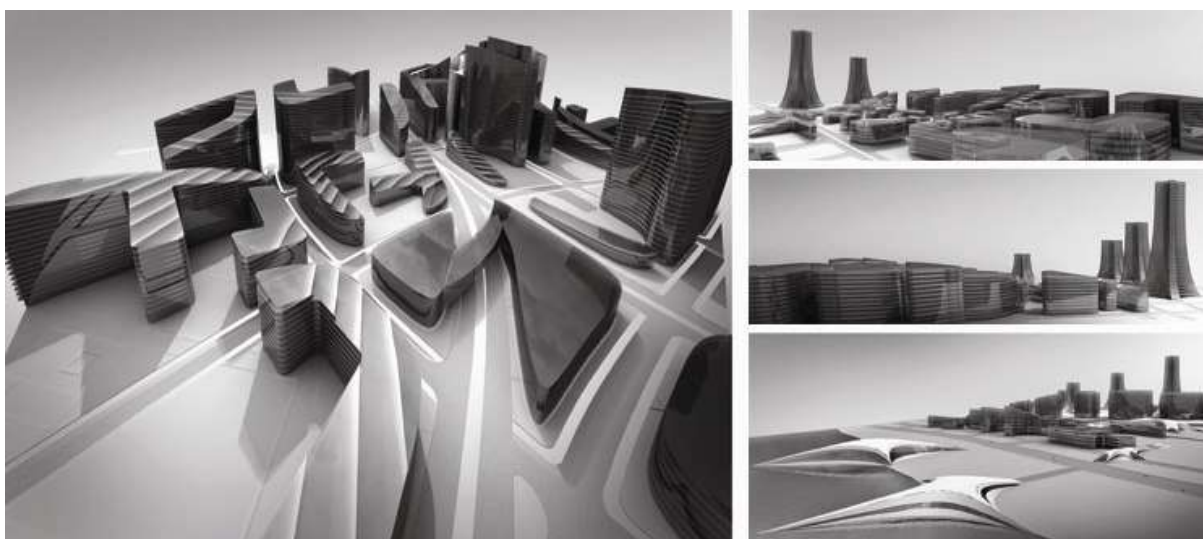
Slika 23- Taksim skver



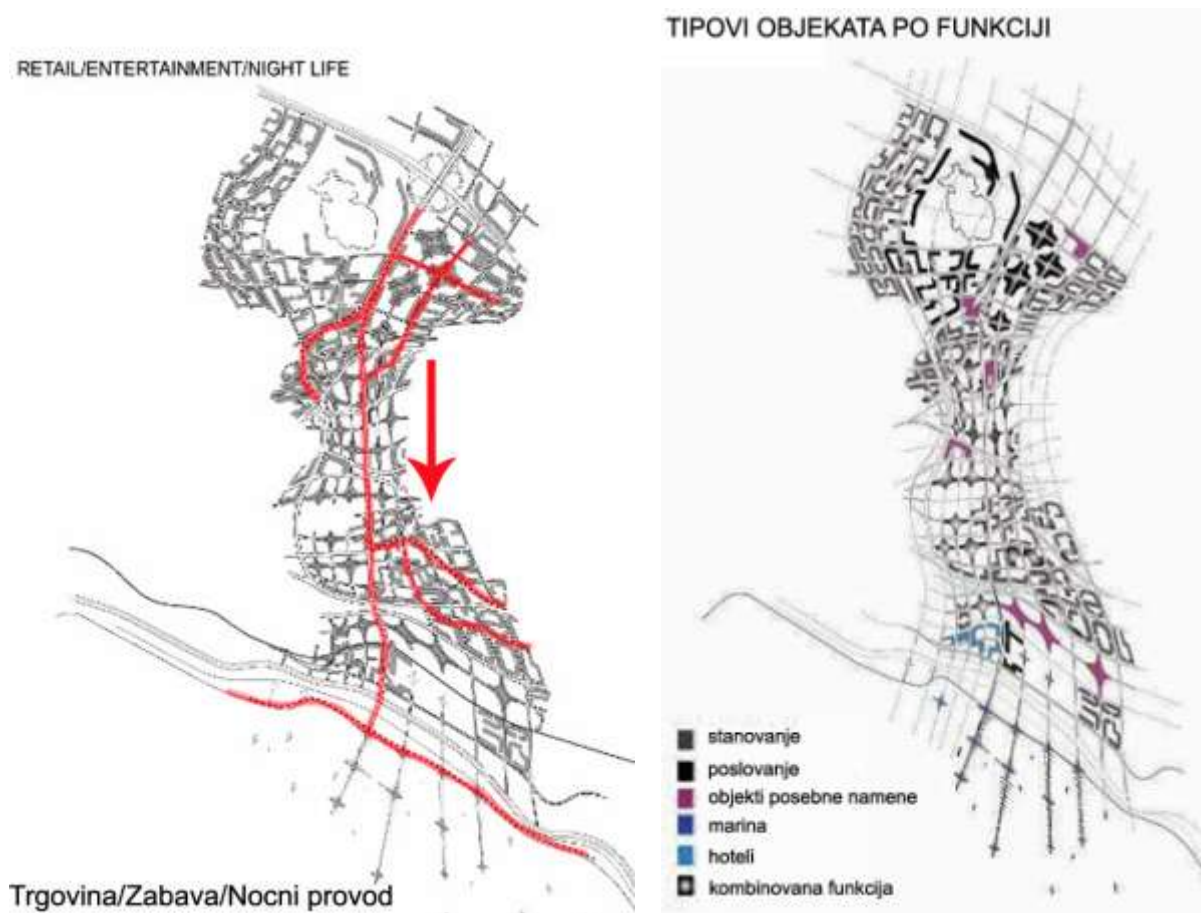
Slika 24- Plan džamije Sulejmana Veličanstvenog u Istanbulu. Pokazuje kako su socijalne veze i religija usko povezani u islamskim gradovima. U kompleksu se oko džamije nalaze i mauzolej, groblje, bolnica, kuhinja za siromašne, osnovna i medicinska škola, pet madrasa, hostel, karavanseraj, manje radnje, čak i vladareva kuća. Nalazi se na brdu koje izlazi na jednu od luka u Istanbulu- potvrda da se džamije i trgovina razvijaju na najprometnijim lokacijama.



Slika 25 -vizije javnih prostora u masterplanu



Slika 25,26–tipovi objekata i glavni pravci kretanja



3.3.4. Istorijsko-ambijentalni aspekt

Horizonti su osnovni deo urbanog identiteta. U svakom periodu gradovi podižu građevine koje slave neko dostignuće, uspeh, simbolično predstavljaju nešto što je bitno za stanovnike tog grada. Njihove radikalne transformacije govore o svojevrsnom kulturnom ustanku.

Najstarije informacije o Kartalu potiču iz vizantijskog perioda. Tada je to bilo malo ribarsko selo Kartalimen koje je intenzivno počelo da radi na poboljšanju agrikulturnog sektora sve do polovine 20-og veka, kada jača industrija. Tada se dotadašnje jednospratne ili dvospratne kuće sa dvorištima pretvaraju u visoke zgrade a stambena područja, trgovina i industrija su ojačali u čitavom gradu.

U masterplanu za Kartal-Pendik, kule učestvuju u formiranju gradskog tkiva duž većih saobraćajnica i povremeno šire prostor u polu-javne trgove. Ovo su potencijalni reperi u planiranom prostoru, koji će privlačiti sigurno veliki broj ljudi. Međutim, duh tradicionalnog i istorijskog nasleđa je ovde potpuno izgubljen.

Zapravo, početni cilj čitavog plana je bio da se istorijski deo tog "azijskog" dela Istanbula rastereti stvaranjem podcentra u gradu, tako da je posledica svega toga očekivana. Kada se nove građevine i delovi grada planiraju tako da odskaču u odnosu na staro gradsko tkivo, zna se da te stare vrednosti imaju umanjen značaj, ako ne i da su ga izgubile. Taj duh tradicionalnog i mešavine različitih kultura koji je tako opipljiv u Istanbulu nikada neće moći potpuno da se izgubi, niti je to bila težnja kada je izrađen novi plan za urbanu obnovu njegovog dela. Ali je zato jasno postavljena granica između tradicionalnih vrednosti i modernističkog duha koji je aktuelan danas.

Slika 27-Aja Sofija i Plava džamija



Slika 28-Topkapi palata



Slika 29-model potencijalnog gradskog repera Slika 30-krstasti neboderi kao reperi u formiranju tkiva



3. Zaključak

Da li je ovo pobedničko rešenje na pravi način odgovorilo na zadatu temu?

Pitanje jeste diskutabilno. Tradicionalisti bi rekli da je malo toga što simbolično predstavlja Istanbul uključeno u projekat. Sa druge strane, rešenje jeste odgovorilo na temu u smislu funkcionalnosti, a arhitektura koja je predviđena u projektu je nešto što je u skladu sa duhom našeg vremena i od toga ne treba bežati. Zapravo, Istanbul, kao svaki megalopolis treba da isprati aktuelno u svim poljima, jer samo tako može da se održi na karti svetskih gradova koji su atraktivni, napredni i otvoreni za sve opcije. U vremenima kada mesta počinju da liče jedna na druge, potrebni su nam efektivni planovi za rešavanje problema u građenju fizičke strukture gradova. Samo tako će se ojačati lokalni karakter i stvoriti stvaran osećaj identiteta grada.

Arhitektura je možda najviše od svega kulturna zaostavština i najosetljivija sfera u izgradnji fizičke strukture grada, obzirom da najviše učestvuje u formiranju njegovog identiteta i materijalizacije. Ako su gradovi tržište sa tako bezvrednim prostorima, potreba za njihovim pažljivim planiranjem i dizajniranjem je utoliko veća. Uprkos tome što se danas dosta ulaže u izgradnju i rekonstrukciju prostora koji bi mogli mnogo bolje da se koriste u najrazličitije svrhe, rezultat su često okruženja sa niskim kvalitetom života i rada u njima, najviše jer se ne uključuje dovoljno kreativno razmišljanje, dosadašnja iskustva i socijalne potrebe.

Regeneracija Kartal-Pendika će se doživeti kao sklapanje mozaika u kome svaki deo ima svoje logično mesto. Ovaj projekat će izbalansirati sve strane Istanbula. On uključuje:

- Fleksibilnost organizacije mreže i uspešnu aplikaciju labave mreže po obodu posmatranog područja, jer se tu spaja sa okolnim teritorijama

- Ideja o prilagodljivom regulatornom okviru

- Praktičnost projekta u smislu njegove inkorporacije tradicionalnih planerskih elemenata, koji uključuju formu blokova, varijetete u veličini i obliku parcela, indekse izgradnje i logično ali ne i obavezno distribuirane funkcije i namene prostora

Projekat i dalje nije započeo sa realizacijom ali je čak i tako značajan, u smislu modernističkog pristupa urbanom dizajnu u Turskoj, što je retkost. Dijalog između tradicionalnih potreba grada i originalnosti pristupa transformaciji su značajan kvalitet projekta. Ambiciozni rečnik arhitekture kojim se Hadid rukovodi, a koji uključuje tečne oblike i talasaste linije od stakla, čelika i betona nikada do tada nije viđen u zemlji i obećava veću okrenutost ka futurizmu u gradu kojim toliko dugo dominira istorijsko nasleđe.

Literatura

1. Spiro Kostof, *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings Through History*, London:Thames and Hudson, 2001.

2. Spiro Kostof, *The City Assembled, The elements of Urban Form Through History*, London:Thames and Hudson, 1992.

3. Marian Moffett, Michael Fazio, Lawrence Wodehouse, *A World History of Architecture*, Laurence King Publishing, 2003.

4. Attilio Petruccioli , *AFTER AMNESIA : learning from the Islamic Mediterranean urban fabric*, Bari : ICAR, 2007.

5. Prof. Mustafa Cezar, *Typical Commercial Buildings of the Ottoman Classical Period and the Ottoman Construction System*, Celtut Matbaacilik Sanay ve Ticaret A.S. Istanbul, 1983.

http://www.arcspace.com/architects/hadid/kartal_pendik/kp.html

<http://www.zaha-hadid.com/masterplans/kartal-pendik-masterplan>

<http://www.architecture.name/design/zaha-hadids-urban-transformation-project-kartal>

http://www.archiportale.com/progetti/zaha-hadid/istanbul/kartal-%E2%80%93-pendik-masterplan_3408.html

<http://www.urbandesigncompendium.co.uk/public/documents/1.4%20Character%20and%20Identity.pdf>

<http://www.patrikschumacher.com/Texts/Parametricism%20-%20A%20New%20Global%20Style%20for%20Architecture%20and%20Urban%20Design.html>

<http://www.citymaking.com/wp-content/uploads/2010/01/Kartal-Pendik-Design-Brief.pdf>

<http://etd.lib.metu.edu.tr/upload/12608234/index.pdf>

<http://www.fuksas.it/#/progetti/1205/>