

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TARİHİ MEKANLARIN MEKAN DİZİM YÖNTEMİYLE
OKUNMASI, GÜNEY HALIÇ BÖLGESİ ÖRNEĞİ**

Mimar Yıldırım GİĞİ

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Deniz Erinsel ÖNDER

İSTANBUL, 2009

İÇİNDEKİLER

Sayfa

HARİTA LİSTESİ.....	iv
GRAFİK LİSTESİ.....	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT	ix
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Amaç.....	2
1.2 Kapsam	2
1.3 Yöntem	2
2. ÇALIŞMA ALANI İLE İLGİLİ BİLGİLER.....	4
2.1 Çalışma Alanının Sınırları	4
2.2 Çalışma Alanının Coğrafi Özellikleri.....	5
2.3 Çalışma Alanının Tarihçesi	6
2.3.1 İlk Yerleşimler ve Roma Dönemi.....	6
2.3.2 Osmanlı Dönemi.....	7
2.3.3 Cumhuriyet dönemi	9
2.3.3.1 H. Elgötz Planı.....	10
2.3.3.2 Prost Planı.....	10
2.3.3.3 Menderes Operasyonu	10
2.3.3.4 Piccinato Planı	11
2.3.3.5 İstanbul Sur İçi İmar Planı	11
2.3.3.6 Planlı Kalkınma Dönemi	12
2.3.3.7 Dalan Operasyonu	12
2.3.3.8 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı	12
2.4 Çalışma Alanının Günümüzdeki Durumu	15
2.4.1 Çalışma Alanının Problemleri ve Potansiyelleri	15
3. KENT MEKANLARININ OKUNABİLİRLİĞİ	19
3.1 Okunabilirlik Kavramı.....	19
3.2 Okunabilirliğin Gerekliliği	21
3.3 Okunabilirliğin Bileşenleri	21
3.4 Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekân Dizim Yöntemi.....	25
3.4.1 Mekân Dizim Yönteminin Kullanım Alanları Ve Örnek Projeler.....	28
3.4.1.1 Cidde Kent Planı.....	29
3.4.1.2 Trafalgar Meydanı	36
3.4.1.3 Brixton Şehir Merkezi	38

4.	ALAN ÇALIŞMASI	39
4.1	Bölgenin Mevcut Durumunun Mekan Dizim Yöntemi İle Analizi	39
4.1.1	Rn (global bütünleşme) Analizi.....	40
4.1.2	R3 (yerel bütünleşme) Analizi.....	42
4.1.3	Okunabilirlik Grafiği	45
4.1.4	Değerlendirme	46
4.2	Bölge İçin Öneri Proje	48
4.2.1	Bölgenin Tarihi Yarımada'nın Diğer Alt Bölgeleri İle Bağlantılarının Güçlendirilmesi	48
4.2.2	Bölgeye Yeni İşlevlerin Verilmesi	51
4.2.3	Anıt Yapıların Sistemle Bütünleştirilmesi.....	57
4.2.4	Büyük Yapı Adalarının Parçalanması	57
4.2.5	Öneri Proje Şemaları	57
4.2.5.1	Sarāhane Bağlantısı.....	58
4.2.5.2	Zeyrek Cami ve Çevresi	59
4.2.5.3	Fener Bölgesi ve Deniz Bağlantısı	60
4.2.5.4	Kuzeybatı Surları ve Ayvansaray Bölgesi.....	62
4.3	Önerilen Proje Sonrasında Bölgenin Durumunun Mekan Dizim İle Analizi	64
4.3.1	Rn (global bütünleşme) Analizi.....	64
4.3.2	R3 (yerel bütünleşme) Analizi.....	66
4.3.3	Okunabilirlik Grafiği	68
4.3.4	Değerlendirme	69
5.	SONUÇ-DEĞERLENDİRME	70
	KAYNAKLAR.....	73
	İNTERNET KAYNAKARI	77
	EKLER	78
	ÖZGEÇMİŞ.....	83

HARİTA LİSTESİ

Harita 2.1	Çalışma Alanın Sınırları	4
Harita 2.2	XIX.Yüzyıl, İstanbul ve Yöresi Planı	8
Harita 2.3	1990 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı	14
Harita 3.1	Yeni Kent Planına Konu Olacak Bölgeler	29
Harita 3.2	1960 ve 1970’lerde Kentin Gelişim Aksları	30
Harita 3.3	Kentin Günümüzdeki Global Bütünleşme Haritası	31
Harita 3.4	Kentin Günümüzdeki Yerel Bütünleşme Haritası	32
Harita 3.5	Kentin Analizleri ve Müdahaleler	33
Harita 3.6	Önerilen Yeni Akslar	34
Harita 3.7	Cidde Kentini Eski ve Yeni Bütünleşme Haritaları	36
Harita 3.8	Projelendirme Öncesinde Meydanın Durumu	37
Harita 3.9	Projelendirme Sonrası Meydanın Durumu	37
Harita 4.1	Çalışma Alanının Mevcut Durumunun Rn Bütünleşme Grafiği	41
Harita 4.2	Çalışma Alanının Mevcut Durumunun R3 Bütünleşme Grafiği	44
Harita 4.3	Çalışma Alanındaki Önemli Yapı ve Ket Dokularının Bütünleşme Değerleri	47
Harita 4.4	Öneri Yaya Giriş Noktaları	50
Harita 4.5	Çalışma Alanındaki Fonksiyonların Dağılımı	52
Harita 4.6	Çalışma Alanının Envanter Haritası	54
Harita 4.7	Önerilen dolaşım Aksları	55
Harita 4.8	Mevcut Durumda Nitelikli Yapı Alanları	56
Harita 4.9	Saraçhane Bağlantısı	58
Harita 4.10	Zeyrek Cami ve Çevresi	60
Harita 4.11	Fener Bölgesi ve Deniz Bağlantısı	61
Harita 4.12	Kuzeybatı Surları ve Ayvansaray Bölgesi	63
Harita 4.13	Öneri proje sonrası durumun Rn bütünleşme grafiği	65
Harita 4.14	Öneri proje sonrası durumun R3 bütünleşme grafiği	67

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 4.1 Çalışma Alanının Mevcut Durumunun Okunabilirlik Grafiği.....	46
Grafik 4.4 Çalışma Alanının Proje Sonrası Durumunun Okunabilirlik Grafiği	68

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	Haliç Bölgesi ve Çevresi Topografyası	5
Şekil 2.2	Doğu Roma (13-15.yy)	6
Şekil 3.1	Kentsel mekânın okunabilirlik bileşenleri.....	22
Şekil 3.2	Architectural Composition	25
Şekil 3.3	Liman Bölgesi ve Eski Kent Merkezi İlişkisi	35
Şekil 3.4	Ticaret-Kültür Bölgesi ve Eski Kent Merkezi İlişkisi.....	35
Şekil 3.5	Bölgenin Mevcut Durumu	38
Şekil 3.6	Öneri Genişleme Aksları.....	38
Şekil 3.7	Öneri genişleme Aksları ile Oluşturulan Proje.....	38

ÖNSÖZ

Yüksek lisans çalışmamın her aşamasında bana değerli bilgileri ile yol gösterici olan, her zaman yanımda olan, araştırmalarımı destekleyen ve yardımlarını esirgemeyen, öğrencisi olmaktan her zaman mutluluk duyduğum tez danışmanın Sayın Doç. Dr. Deniz Erinsel ÖNDER'e en içten teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca hayatım boyunca benden maddi ve manevi desteği esirgemeyen, her zaman yanımda olan aileme, tez çalışmamın başından sonuna kadar desteğini benden esirgemeyen , cesaretlendiren ve paylaşmayı bilen tüm dostlarıma teşekkür ederim.

ÖZET

Dünya kültür mirasının önemli bir parçası olan İstanbul, yüzyıllardır dünya sahnesinde ekonomik, siyasi, askeri ve kültürel olarak önemli roller üstlenmiştir.

Ancak son yüzyılda tüm dünyada olduğu gibi İstanbul'da da fiziksel ve sosyal değişimler yaşamaya başlamıştır. Bu değişimlerin en önemli sebebi sanayileşme ile birlikte farklılaşmaya başlayan mekansal ve toplumsal yapıdır. Dünyada özellikle ikinci dünya savaşı ve 1970 sonrası dönemde baş gösteren bu değişimler, 1980 sonrasında İstanbul'u da etkilemeye başlamıştır.

Yaşanan değişimlerden tüm şehri olduğu gibi Haliç kıyılarını da olumsuz etkilemiştir. Son yüzyıl içerisinde Haliç kıyısına hızlı bir şekilde kurulan ve aynı hızla kaldırılan üretim tesisleri, bölgenin fiziksel ve toplumsal yapısında dalgalanmalara sebep olmuştur. Bu dalgalanmalar tarihi yarımada'nın bazı alt bölgelerinde çöküntü sürecini başlatmıştır.

Bu çalışma kapsamında İstanbul'un geçirdiği değişimlerden olumsuz etkilenen güney Haliç bölgesi incelenmiştir. Tarihi bir kent dokusuna sahip bölge mekan dizim yöntemi kullanılarak irdelenmiştir. Tespit edilen problemlere yönelik çözüm önerileri getirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Tarihi yarımada, Güney Haliç, turizm, mekân dizimi, okunabilirlik.

ABSTRACT

İstanbul which is located the most important part of the World's cultural heritage,undertakes leading part of world's economical, political, military and cultural values for ages..

However at the last century İstanbul has physical and social transformation like the cities in the World. The most important reason of these transformations are the diversification of space and social character during industrialization. The transformation ,which occurred after the Second World War and 1970's in the world, affects İstanbul after 1980's.

Like the other parts of the city, the transformation also influenced negatively on water fronts of The Golden Horn. In the last century temporary constructed production facilities on water fronts of The Golden Horn was the reason of physical and social character diversification. Those diversifications have started the process of destruction at sub regions in The Historical Peninsula.

Within this study analyzed the negatively affected South area of The Golden Horn ,after the diversification of İstanbul during industrialization. The area which has historical patterns , was analyzed by Space syntax method. The study includes proposals for determined challenges.

Key Words: The Historical Peninsula, The South Golden Horn, tourism, space syntax, readability.

1. GİRİŞ

İstanbul, yerleşim tarihi 300 bin, kentsel tarihi yaklaşık 3 bin, başkentlik tarihi 1600 yıla kadar uzanan Avrupa ile Asya kıtalarının kesiştiği noktada bulunan bir dünya kentidir. İstanbul tarih boyunca birçok devletin başkenti olmuş, yüzyıllar boyu çeşitli din, dil ve ırktan insanların bir arada yaşadığı kozmopolit ve metropolit yapısını korumuş ve tarihsel süreçte kültürel bir mozaik halini almıştır. Coğrafi konum olarak da önemli ticari yolların kesiştiği bir kavşak noktasındadır.

Eski İstanbul olarak da adlandırılan tarihi yarımada ise İstanbul'un ticaret ve yönetim merkezi konumundadır. Yarımada üzerinde tarih boyunca oluşmuş fiziksel, kültürel ve toplumsal değişimler, İstanbul'un günümüzdeki kimliğinin oluşmasını sağlamıştır. Bölge İstanbul'un en zengin kültürel, sosyal ve mimari mirasa sahip bölgelerinden biridir. Aynı zamanda dünya kültür mirasının da önemli bir parçasıdır.

Çalışma kapsamında incelenecek olan tarihi yarımada'nın Haliç kıyıları ise kentin tarihsel gelişiminde doğal ve güvenli bir liman oluşturması nedeni ile özel bir alan olmuş ve kentin omurgasını oluşturmuştur. Haliç silueti kentin ön yüzü olarak kabul edilmiştir. Geçmişte Haliç silüetini ağırlıklı olarak yeşil içerisinde kaybolmuş konutların ve odak olan anıtsal yapıların oluşturduğu görülmektedir. Günümüzde bu silüet yapı yoğunluğundaki artış ve betonlaşma nedeniyle değiştiği görülmektedir.

Bu fiziksel değişimlerin en büyük nedenlerinden biri son yüzyılda İstanbul'un yaşadığı sosyal, fiziksel ve ekonomik değişimlerdir. Bu değişimlere bağlı olarak bölgede nüfus hareketleri yaşanmış, yerleşik halkın büyük bir kısmı tarihi yarımada'dan ayrılmıştır. 2006 verilerine göre günümüzde tarihi yarımada'da yaşayanların sadece %7'si yüz yıl önce de bölgede mülk sahibi olanlardan oluşmaktadır. Yerel halkın bölgeden uzaklaşması, dışarıdan göçle gelen halkın çoğunlukla geçici olarak bölgeye yerleşmesi ve yaşadığı mekânlar ile entegre olamaması gibi sebeplerle tarihi yarımada'da çöküntü sürecine girilmiştir.

Bu çöküntü sürecinden tarihi yarımada'nın pek çok alt bölgesi etkilenmiştir. Bunun sonucunda da bu bölgeler sahip oldukları tüm kültürel ve tarihi birikime rağmen taşıdığı potansiyeller yeterince değerlendirilememektedir. Örneğin; Doğu Roma İmparatorluğu'ndan günümüze kadar gelen son yönetim yapılarından olan Tekfur Sarayı ve son zindan yapısı olan Anemas Zindanları bölgede bulunmasına rağmen bilinirliği çok düşük seviyededir ve mevcut doku arasında kaybolmuş durumdadır. 2006 rakamlarına göre sadece tarihi yarımada'nın bir kısmını

kapsayan Fatih ilçesi sınırları içerisinde dahi iki binin üzerinde sivil mimarlık örneği bulunmaktadır (İ.M.P, 2006).

Bölgenin sahip olduğu bu kültürel birikimin değerlendirilmesi ve gelecek nesillere en az tahribatla aktarılması bölgenin mekansal sürekliliğine katkıda bulunacağı gibi, uluslar arası düzeyde dünya mirası sayılan bölgenin dışarıdan gelecek ziyaretçilerin kullanımına açılması açısından önemlidir

1.1 Amaç

Bu çalışma kapsamında İstanbul'un en önemli tarihi ve kültürel birikime sahip bölgelerinden birisi olan tarihi yarımada'nın, Güney Haliç alt bölgesi çalışma alanıdır. İki sebepten ötürü bölge çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bunlardan ilki; bölgenin tarihsel, çağdaş, işlevsel, simgesel ve gününbirlik yaşama dair katmanlaşmasının okunabiliyor olmasıdır. Diğer bir sebep ise bünyesinde pek çok tarihi, kültürel yapı ve kent dokusu barındırmasına karşın, az sayıda çalışmaya konu olmuş olmasıdır.

Bu çalışmada bölgenin mekan dizim yöntemini kullanarak fiziksel olarak okunması ve bu okuma sonucunda elde edilen problemlere çözüm getirmek için bölgeye önerilerde bulunulması amaçlanmıştır. Bu verilerin elde edilmesi bölgedeki tarihi ve kültürel mirasın korunması ve gelecek nesillere korunmuş bir şekilde aktarılabilmesi için kritik bir öneme sahiptir. Çünkü halihazırda kentsel dönüşüm kapsamında birçok proje hazırlanarak bölgeye müdahale öngörülmektedir. Bu projelerden yeterli bilgi altyapısı kurulmadan hazırlanmış olanlarının, yüzlerce yılda oluşmuş birikimi tahrip etme riski vardır. Bu çalışmanın diğer bir amacı da sonuçta elde edilecek veriler ile daha sonraki çalışmalara katkıda bulunmaktır.

1.2 Kapsam

Araştırma tarihi kent mekanlarının mekan dizim yöntemi ile okunması üzerinedir. Tarihi yarımada'nın bir alt bölgesi olan güney Haliç ele alınmıştır. Bu çalışma kapsamında öncelikle bölgenin günümüzdeki durumunu yansıtan mekansal modeller oluşturulmuş ve analiz edilmiştir. Daha sonra bölgenin problemlerinin çözümüne yönelik bir proje geliştirilmiş ve analizler tekrar yapılmıştır. Çalışmanın son kısmında ise mevcut ve öneri sonrası durumlar irdelenmiş ve elde edilen sonuçlar ortaya konulmuştur.

1.3 Yöntem

Çalışma şekillendirilirken üç yöntemden yararlanılmıştır. Bunlar;

- Literatür taraması,

- Gözlem ve mülakat,
- Mekan dizim yöntemi ile analizlerdir.

Öncelikle literatür taramasına başvurulmuştur. Bu yolla bölgenin tarihi, coğrafi, kültürel ve ekonomik bilgilerine ulaşılmıştır. Ayrıca bölgenin analizlerinde araç olarak kullanılan mekan dizim yöntemi ile ilgili bilgiler de literatür taraması ile elde edilmiştir. Tez oluşturulurken çalışma alanında gözlemler ve yerel halkla mülakatlar yapılmıştır. Bu yöntemden özellikle mekanların kullanım yoğunluğunun belirlenmesinde ve bölgenin problemlerinin saptanmasında yararlanılmıştır. Çalışma alanının analiz haritaları oluşturulurken ise mekan dizim yöntemi kullanılmıştır. Bu çalışmada mekan dizim yönteminin bütünleşme özelliklerinin parametrelerinden biri olan ‘bütünleşme değeri’ adı verilen, hatların genel biçimlenme içerisindeki yerini ve genel sistemle bütünleşme derecesini tanımlayan ölçüt kullanılmıştır. Bölge ile ilgili daha anlamlı çıkarımlar yapabilmek adına mekan dizim yöntemi ile elde edilen sonuçlar mülakat ve gözlemlerle desteklenmiştir. Mekan dizim yönteminin bilgisayar ortamına aktarılması için Depthmap bilgisayar yazılımı kullanılmıştır.

2. ÇALIŞMA ALANI İLE İLGİLİ BİLGİLER

2.1 Çalışma Alanının Sınırları

Çalışma alanının tamamı Fatih ilçesi sınırları içerisinde bulunur. Fatih ilçesi Tarihi Yarımada'nın tamamına yakınına kaplayan bir ilçedir. İlçe kuzeyde Haliç ve Beyoğlu, doğusunda İstanbul Boğazı, güneyinde Marmara Denizi, batısında ise Zeytinburnu, Bayrampaşa ve Eyüp ilçeleri ile sınırlandırılmaktadır.

Çalışma alanı olarak ilçenin tarihi yarımada içerisinde kalan ve Haliç'e kıyısı olan bir parçası seçilmiştir. Çalışma alanı kuzeydoğuda Haliç, güneydoğuda Atatürk Bulvarı, güneybatıda Macar Kardeşler Caddesi ve Fevzi Paşa Caddesi, kuzeybatıda ise Savaklar Caddesi ve O-1 karayolu ile sınırlanmıştır.



Harita 2.1 Çalışma Alanın Sınırları

2.2 Çalışma Alanının Coğrafi Özellikleri

İstanbul boğazı'nın Marmara denizi ile birleştiği bölgede bulunan Haliç, kara içine sokulan bir deniz uzantısıdır. Tarihi yarımada ile Pera Yarımadası'nı birbirinden ayırır. Uzunluğu yaklaşık 8 km. olup, bir menderes şeklinde kuzeybatı-güneydoğu yönünde güneyde Alibey deresinin döküldüğü Silahtarağa'dan Sarayburnu'na, kuzeyde Kağıthane'den Galata'ya kadar uzanır. Haliç kıyılarında; Eminönü, Fatih, Eyüp, Kâğıthane, Beyoğlu olmak üzere günümüzde 5 ilçenin sınırları bulunmaktadır.

Haliç, İstanbul Boğazı'nın girişinde olması ve kara içerisine sokulan yapısı ile doğal bir liman özelliği kazanmıştır. Ayrıca Haliç etrafınca uzanan doğal yükseltiler, Haliç'in doğal etmenlerden en az etkilenmesine sebep olmuştur. Burada tarih boyunca kurulan birçok medeniyet de topografyanın verdiği avantajlardan yararlanmıştır. Çok zayıflamış devletler yüzyıllar boyunca çok kolay savunulan bu bölgede ayakta kalmayı başarmıştır.

Haliç'in her iki yakasında da kıyı çizgisinden itibaren yaklaşık 100-200 metre genişlikte ve birkaç metre yükseklikte düz bir sahil şeridi yer almaktadır. Alüvyon ve dolgu toprak karışımından oluşan bu şeridin bitiminden itibaren her iki yakada kaya zemin başlamakta ve bu doku dikleşerek yüksekliği 50-140 metre arasında değişen bir topografya oluşmaktadır. (Kalkan ve Alkan, 2001)



Şekil 2.1 Haliç Bölgesi ve Çevresi Topografyası, (Tayyare ,2007)

2.3 Çalışma Alanının Tarihçesi

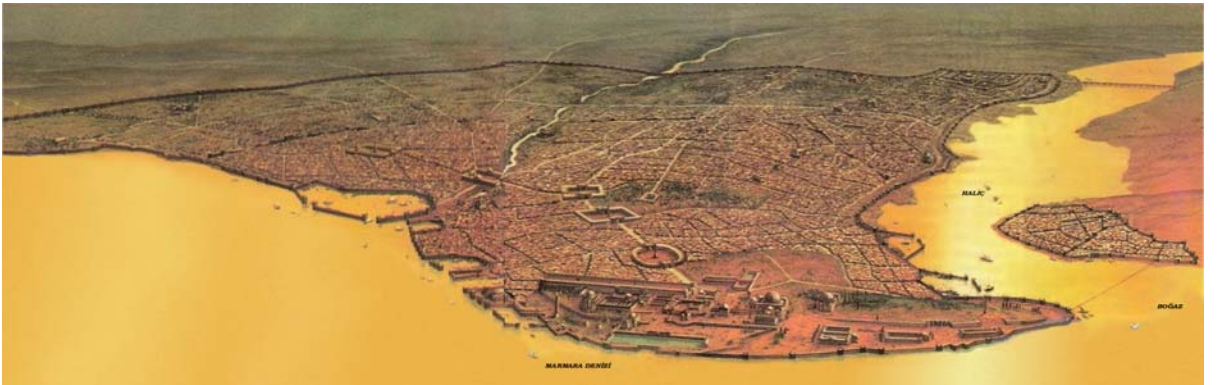
2.3.1 İlk yerleşimler ve Roma dönemi

Birçok kaynakta farklı bilgiler olmasına karşın Haliç'teki ilk yerleşim hareketlerinin İ.Ö. 3. bin yılda ya da 2. bin yılın başlarında olduğu tespit edilmiştir (Çelik, 1986). İlk düzenli yerleşimin ise M.Ö 7. yüzyılda bir Grek kolonisinin Sarayburnu'nda Haliç'le Marmara'ya egemen bir tepede oluşturduğu Byzantion adlı yerleşmesi olduğu kabul edilmektedir. Kentin ilk surları bu yerleşme çevresinde inşa edilmiştir. 1871 yılında yapılan demiryolu kazılarında bu surlara ait kalıntılar bulunmuştur (Yollu, 2006).

MS 323-324 yıllarında şehir Kral Maximilus tarafından zapt edilmiş, iki yıl sonra Kral Konstantin şehre hakim olarak, şehri Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti haline getirmiştir. Bu şekilde Konstantinopolis adını alan kent, artık ticaret gelirleri ile yaşayan koloni kenti olmaktan çıkmış, yeniden inşa edilmeye başlanmış ve ticari, kültürel, sosyal açılardan hızlı bir gelişim sürecine girmiştir.

Kentin yeni yönetim merkezi ilan edilmesiyle görkemli yapılaşma faaliyetleri başlamıştır. Constantinus'un kurduğu kentin planı yelpaze şeklinde ayrılan ana cadde ve bunları kesen büyük caddelerden oluşmuştur (Müller, 1988). Kent su ile ilişkisini kurarak, denize eğimli tepelerden yararlanarak, ekonomik ve savunma amaçlı doğal liman ve iskeleleri kullanarak büyümüştür (Yenen ve Kılıç, 2001).

Doğu Roma İmparatorluğu'nun son yüz yılında İmparatorluk toprakları giderek küçülmüştür. iç savaşlar, şiddetli depremler ve veba salgınları nedeniyle, kent artık küçük bir devletin olağanüstü büyümüş bir nüvesi gibidir ve İmparatorluk, ne askeri ne de ekonomik açıdan, eskiden parlak bir geçmişi olan bu kentin taleplerini yerine getirebilecek durumdadır (Müller, 1988). Sonuçta kent 1453 yılında Osmanlıların eline geçmiştir.



Şekil 2.2 Doğu Roma (13-15.yy)

2.3.2 Osmanlı Dönemi

İstanbul Osmanlılar tarafından alındıktan hemen sonra başkent yapılmamıştır. Çünkü şehir bir İmparatorluğa başkent olamayacak kadar nüfusu azalmış ve harap durumdadır. Bu dönemde Teodosius forumunun Haliç'e bakan yönünde bir saray ve Eski Altın Kapı'nın olduğu yerde bir iç kale inşa edilmiştir. Yerleşme ancak 1457 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur.

Osmanlılar da Bizanslılar gibi Haliç'in güney yakasındaki yarımada'yı kendilerine merkez seçmişler, surların içine yerleşmişlerdir. Bu dönemde kentin gelişimi genelde sur içindedir. Fatih'in Eyüp'e kentin ilk büyük camisini ve Hazreti Eyüp'ün türbesini yaptırmasıyla sur dışı yerleşmeler hızlanmıştır (Karaman, 1987).

Osmanlı'da da Haliç'e bakan yamaçlarda kent kimliğini vurgulayan binalar inşa edilmiştir. Bu dönemde Haliç sırtlarında dini yapılarla birlikte inşa edilen medrese, hamam gibi vakıf yapıları Haliç'e yeni bir silüet kazandırmıştır. Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesi, Havariyun Kilisesi üzerine yaptırılan Fatih Külliyesi kente Türk imajını yerleştiren ilk sembolik adımlardır (Öztaş, 2005).

17.yy.da kentin nüfusu artmaya devam etmiş, yerleşme sınırları genişlemiştir. Nüfusun yerleşim alanları etnik yapıya göre düzenlenmiştir. Örneğin; Ermeniler Samatya'ya, Rumlar Marmara kıyıları ile Galata'ya Türkler ise Eyüp, Tophane ve Üsküdar'a yerleşmişlerdir. Zamanla yarımada dışına doğru Eyüp, Kasımpaşa, Hasköy, Piripaşa, Sultuce'ye doğru yerleşim alanları yayılmıştır. Latin'ler Sirkeci ve Haliç kıyılarından Galatasaray ve Beyoğlu'na, Rumlar Galata, Kasımpaşa, Tophane ve Patrikhane'nin bulunduğu Fener civarına, Ermeniler Samatya ve Kumkapı sahilleri arasında kalan kısımlara, Yahudiler ise Bahçekapı ve Balat bölgelerine yerleşmeye devam etmişlerdir. (Yüctürk, 2001)

19. yy'da genel makroform içinde; İstanbul yönetim ve kültür merkezi ile geleneksel ticaret merkezini oluştururken, Galata dış ticaret merkezi olma özelliği ile ön plana çıkmıştır. Üsküdar ise kendi kendine yeten bir çevre yerleşimi konumuna gelmiştir. Bu üçlü yapı, İstanbul'un çekirdeğini oluşturmuştur (Yüctürk, 2001).

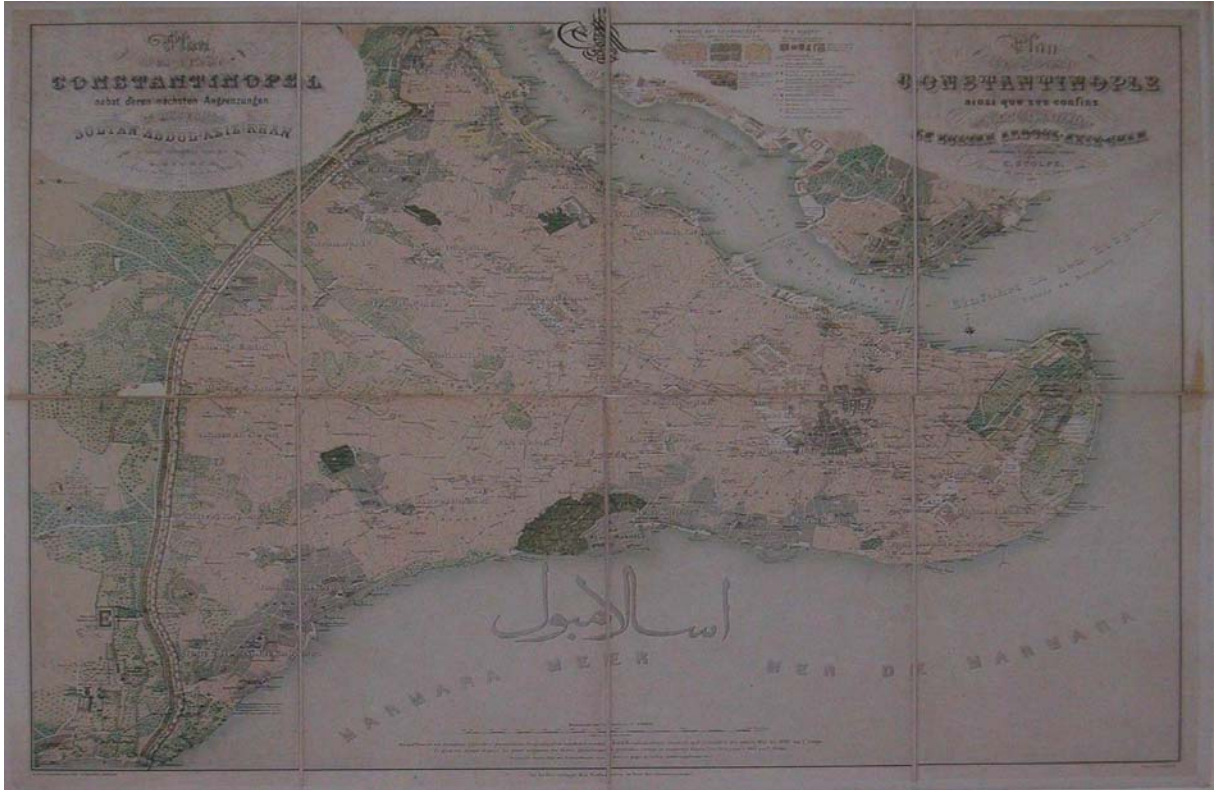
Bu dönemde modern Osmanlı Sanayini kurmaya yönelik iddialı projeler ile 1840'ların başında imalathaneler kurulmuştur. Böylece Haliç'in sur içi yerleşmesinin batısındaki sahilinde, Teodosios Surları dışında, bir sanayi bölgesi ortaya çıkmıştır (Tayyare, 2007).

19. yüzyılda Osmanlı'da ilk sanayileşme hareketleri başlamış ve bu sanayi tesislerinin ilk konumlandığı bölgelerden biri de Haliç çevresi olmuştur. Eyüp'te sanayi tesisi olarak

İplikhane-i Amire adı verilen halat fabrikası ve Feshane kurulmuştur. Bu yüzyılda kara ulaşımı da gelişme göstermiştir.

Bu dönemde kentin fiziksel yapısında önemli bir değişim de yangınlar sonucunda gerçekleşmiştir. 19. yy boyunca çıkan yangınlar, kentin ahşap mimarisini yok etmeye başlamış ve yerlerini kâgir binalara bırakmıştır. Zamanla, çıkan yangınlar yol dokusunu da değiştirmiş, Aksaray, Kumkapı, Unkapanı, Fener, Balat, Samatya semtlerindeki geleneksel yol dokusu yerini, batı özentisiyle yapılan dik kavşaklı ızgara yol sistemine bırakmış, yeşil alanlar azalmış, konut alanları artan yerleşme yoğunluğu ile küçük parçalara ayrılmıştır. Sultanahmet ve Beyazıt çevresinde yeni yönetim binaları ve meydanlar ortaya çıkmıştır (Yücetürk, 2001).

Bu dönemde birçok nizamname çıkarılmıştır. Kent planlaması ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname 1848’te hazırlanmıştır. 1848’teki Ebniye Nizamnamesi’nin ardından 1858 Sokaklara Dair Nizamname, 1863 Türuk ve Ebniye Nizamnamesi, 1875 İstanbul ve Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine Dair Nizamname, 1877 Dersaadet Belediye Kanunu ve 1882 Ebniye Kanunu çıkarılmıştır. Bu nizamnamelerin genel amacı, sokakların düzenlenmesi, düz ve geniş caddelerin belirlediği kare ve dikdörtgen biçimli adalarda, yangına karşı dayanıklı taş ve tuğla yapılardan oluşan bir kent kurmaktır (Çelik, 1986).



Harita 2.2 XIX.Yüzyıl, İstanbul ve Yöresi Planı, C.Stolpe,1863, Berlin,(Kayra,1990)

Yangın sonrası planlarda, yanan bölge büyük ve prestijli ise, bu bölge çoğu zaman çevresi ile birlikte bir dönüşüm projesi olarak ele alınmıştır. Bölgede önemli bir anıt ya da odak varsa, bu imgenin olduğu mahalleden, eskisine oranla daha geniş bir cadde geçirilmiştir. Daha sıradan yerleşim dokularına ise ızgara plan uygulanmıştır (Çelik, 1986). Fener –Balat bölgesinin iç kesimlerinde ızgara plana rastlanırken, sahile yakın kesimlerde ise daha organik yerleşimler göze çarpmaktadır.

2.3.3 Cumhuriyet Dönemi

Cumhuriyet dönemi ile birlikte İstanbul siyasi, ticari ve nüfus bakımından bir değişimin içerisine girmiştir. Çünkü genç Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti artık Ankara'dır. İstanbul yüzlerce yıllık başkentlik misyonunu kaybetmiştir. Savaştan yeni çıkıldığı için ve Anadolu'ya doğru olan göçler nedeniyle nüfusu neredeyse yarı yarıya düşmüştür. Ayrıca ekonomik olarak da yeni arayışlar içindedir. Çünkü bir yanda yüzyılların getirdiği alışkanlıklar, diğer yanda işe genç ülkenin dinamizmi ile dünyadaki sanayileşmenin getirdiği baskılar vardır. Haliç'te mevcut olan liman sanayi hammaddelerinin taşınması ve sonuç ürünlerin pazarlanması için büyük bir avantaj sağlamaktaydı. Bu sebepten dolayı 1950'lere kadar bölge büyük ve plansız bir sanayi atılımına girmiştir. Bu plansız sanayileşme beraberinde plansız konut alanlarını getirmiştir. Bu düzensiz yapılaşma için gerekli çevresel önlemler alınmamış, Haliç büyük bir kirlilikle karşı karşıya kalmıştır.

Karşı karşıya kalınan bu düzensiz kapılaşma ve kirliliğin sonucunda İstanbul için planlama yapma zorunluluğu ortaya çıkmıştır.

Yapılan bu planlar ve müdahaleler sırasıyla;

- H. Elgötz Planı -1933
- Prost Planı – 1936
- Menderes operasyonu – 1956
- Piccinato Dönemi – 1958
- İstanbul Suriçi İmar Planı -1964
- Planlı kalkınma dönemi – 1975
- Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı -Dalan operasyonu – 1985
- İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı – 1990

- Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı - 2005

2.3.3.1. H. Elgötz Planı

1933 yılında yapılan Elgötz Planı Cumhuriyet döneminin ilk planlama çalışmasıdır. Planın mekân organizasyonu açısından getirdiği öneriler;

- Beyoğlu'nun Haliç'e bakan bölümlerinin iş merkezi,
- İstiklal Caddesi'nin ticaret,
- Topkapı ve Kurbağalıdere'nin ağır sanayi,
- Beyazıt'ın yönetim,
- Sultanahmet ve Taksim'in kültür bölgesi olarak düzenlenmesidir (Tekeli, 1993).

2.3.3.2 Prost Planı

1936 yılında Henri Prost tarafından yapılan plan, hızlı nüfus artışının söz konusu olmadığı bir dönemde, demografik veriler dikkate alınmadan yapılmıştır. Plana göre;

- Boğaziçi'ndeki tüm sanayi tesisleri kaldırılarak, Haliç sanayi bölgesi haline getirilecektir. Bu bağlamda, Eminönü-Unkapanı sahil yolu genişletilerek, Unkapanı- Aksaray arasında Atatürk Bulvarı'nın genişletilmesi ile Topkapı'daki sanayi birimlerinin limanla ilişkisi sağlanacaktır.
- Eminönü, Taksim Meydanları öncelikli olmak üzere birçok meydan düzenlenecektir.
- Sultanahmet Bölgesi'ndeki arkeolojik ve turistik alanlar korunarak, geliştirilecektir.
- Tarihi Yarımada içinde silueti korumak amacıyla +40 rakım üzerinde 9.50 metreden daha yüksek yapılanmaya izin verilmeyecektir (Özgan, 2002).

2.3.3.3 Menderes Operasyonu

1956 yılında 6785 sayılı imar ve 6830 sayılı istimlâk yasalarının TBMM'de kabulüyle, Adnan Menderes ve imar operasyonları dönemi başlamış ve 27 Mayıs 1960 tarihinde Menderes'in iktidardan uzaklaştırılmasına kadar sürmüştür. Menderes operasyonlarında;

- Hızla büyüyen kentin en önemli sorunlarından biri olan trafiğe çözüm üretmek hedeflenerek, kentin topografik yapısı ve tarihi kimliğini oluşturan elemanları yok sayılmış, trafiğin düğümlendiği meydanlar ve ana yollar yıkılarak genişletilmiş,

- Meydanların ve camilerin çevreleri açılarak Haussmann'vari bir estetik anlayışı İstanbul'da da sağlanmaya çalışılmış,
- Üçüncü hedef olarak ise tarihi eserleri tahrip eden ilk iki anlayışı kabul etmeyen bir tavırla, camilerin ve dini yapıların restorasyonları yapılmıştır (Tekeli, 1993).

2.3.3.4 Piccinato Planı

Piccinato'nun getirdiği öneriler, önceki planlama çalışmalarından iki bakımdan farklılıklar içermektedir. Piccinato;

- Önceki dönemlerde benimsenen-öngörülen radyo-konsantrik kent formu yerine, lineer bir kent şeması önermektedir,
- Sanayi kentin doğusu yönünde desantralize edilmeli, İstanbul üretim değil, ticaret, kültür ve yönetim merkezi olmalıdır,
- Haliç'e ve Boğaz'a yapılacak köprülerle ulaşımın kent şemasını desteklemesi sağlanmalıdır,
- Yerleşik ve yüksek yoğunluklu, sanayi ve konutun iç içe bulunduğu alanlarda oluşturulacak Marmara Denizi kıyısı boyunca doğrusal kent planı ile yoğunluk düşürülmelidir.

Piccinato'nun hazırladığı plan, meslek çevrelerinde olumlu karşılanmasına rağmen, yapılacak bölge planlama çalışmalarına göre revize edilmesi gerektiği gerekçesiyle İmar İskan Bakanlığı tarafından onaylanmamıştır (Yollu, 2006).

2.3.3.5 İstanbul Sur İçi İmar Planı

Haliç sahillerinin turizm olanaklarının geliştirilebilmesi için ıslah çalışmalarının gerekliliği vurgulanmıştır. Ayrıca,

- Tarihi değeri olan mimari eserlerin, kalıntıların bir park olarak değerlendirilmesi ve bu alanların Eyüp ile bağlantılarının kurulması,
- Bu aksta yeni sanayi alanlarının yer almasına ve eski sanayi alanlarının gelişme göstermesinin önlenmesi,
- Haliç kıyılarında yapı yüksekliğinin en fazla 6.50 olması önerilmiştir (Yüçetürk, 2001).

2.3.3.6 Planlı Kalkınma Dönemi

Marmara Bölge Planlama Bürosu, Piccinato'nun önerileri doğrultusunda, kıyı şeridindeki yoğun yapılaşma baskısını azaltmak için doğrusal bir kent gelişim aksı önerilmiştir. Doğu yakasının payının artırılması, Boğaz geçişlerinin sınırlandırılması için batı yakasının nüfus büyüklüğü ve ekonomik ağırlık oranının korunması hedeflenmiştir (Yenen ve Kılıç, 2001).

2.3.3.7 Dalan Operasyonu

1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı olmasıyla başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (M.İ.A) desantralizasyonu sürecinde gerçekleştirilen yıkımlar önemli tartışmalara yol açmıştır. Bu yıkımlar sırasında Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı tarihi binalar da yok olmuştur.

Operasyonların en temel amacı sanayinin ve ona bağlı kirletici tüm unsurların Haliç'ten çıkarılması ve fiziksel açıdan çöküntü sürecine girmiş olan tüm yapıların yıkılarak temizlenmesidir.

Dalan operasyonları Haliç'in bugünkü kimliğinin oluşmasında önemli bir yere sahiptir. Özellikle kıyı alanlarının işlevsel kullanımının değişimi, Haliç'in bir sanayi alanından rekreasyon ve konut alanına dönüşmesine neden olmuştur.

2.3.3.8 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı

1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı'nın ardından 1990 yılında İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı onaylanmıştır. Planın temel amacı; alanın sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal mirasın korunarak gelecekteki gelişiminin sağlanması ve var olan potansiyele zarar vermeden düzenlenmesi, İstanbul'un, Türkiye'nin ve hatta tüm dünyanın hizmetine sunulmasıdır. Bu plan ile alınan kararları ise şöyle özetleyebiliriz:

- Tarihi eser ve sit kapsamındaki sokak, yapı vs. tüm dokunun geniş çevresi ile birlikte korunması, iyileştirilmesi ve yaşatılması,
- Tarihi Yarımada'dan imalat, depolama vs. fonksiyonların uzaklaştırılarak tarihi bölgelerde (Haliç, Hanlar Bölgesi) kültür, turizm, rekreasyon ve ilgili ticaret faaliyetlerinin yapılacağı merkez ve odaklar oluşturulması,
- Fatih ve Eminönü kesimlerindeki mevcut konut stokunun yerleşik nüfusu arttırmaksızın korunarak, mevcut halk için gerekli sağlıklı yaşam çevrelerinin oluşturulması,

- Haliç ve Marmara kıyılarının kültür, turizm, rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi ve Tarihi Yarımada'da su-kıyı ilişkisinin güçlendirilmesi,
- Sur ve çevrelerinde yerleşik halkın gereksinimlerini karşılamak üzere kültür, turizm ve rekreasyon hizmetlerinin sağlanması,
- Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunması ve genel mekânın iyileştirilmesi, tarihi eserlerin etrafının açılarak değil doku karakteri ile bütünleştirilerek düzenlenmesi,
- Tarihi Yarımada ile ilgili olmayan trafiği Yarımada dışına atmak üzere "by-pass" ulaşım sistemlerinin, mevcut dokuyu tahrip etmeksizin oluşturulması,
- Kara, deniz ve demir yollarından oluşan ve özel araç yerine toplu taşımaya ağırlık veren sistemlerin geliştirilerek, Yarımada içinde ve Metropoliten Alan ile bütünleştirilmesi olarak özetleyebiliriz (İ.M.P, 2006).



Harita 2.3 1990 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı (İ.M.P)

2.4 Çalışma Alanının Günümüzdeki Durumu

Çalışmanın bu bölümünde çalışma alanının halihazırdaki durumunun anlaşılması amacı ile bölgenin problemleri ve potansiyelleri ortaya konulmuştur. Bu veriler çalışmanın ilerleyen bölümlerinde, bölgenin iyileştirilmesine yönelik getirilecek önerilere altlık oluşturması açısından gereklidir.

2.4.1 Çalışma Alanının Problemleri ve Potansiyelleri

19. yüzyılda Osmanlı'da sanayileşme hareketlerinin başlaması ile birlikte Haliç kıyılarında ve Topkapı bölgesinde imalathaneler ve sanayi yapıları konumlanmaya başlamıştır. Haliç, Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret merkezi olan İstanbul'un doğal limanıdır. Üretilen mamüllerin sevkıyatı, üretim için gerekli hammaddenin tesislere ulaştırılmasında ağırlıklı olarak deniz yolu kullanılmaktaydı. Üretim tesislerinin ve depoların Haliç kıyılarında konumlanması durumu Osmanlı döneminden sonra Cumhuriyet Döneminde de devam etmiştir. Henry Prost'un İstanbul için hazırladığı planlarda da Haliç sanayi bölgesi olarak önerilmiştir. Haliç kıyılarındaki sanayi yapıları 1980'lere kadar varlıklarını sürdürmüşlerdir. 80'lerin ortalarına kadar süren bu periyotta imalathaneler ve depolar Haliç ile konut dokusu arasında bir set oluşturmuş, çevre kirliliğine sebep olmuştur. İmalathanelerin yaratmış olduğu istihdam nedeniyle bölge potansiyel göç alanı haline gelmiştir. Aynı zamanda nüfus hareketleri bölgede plansız yapılaşmayı beraberinde getirmiştir. Bu süreçte inşa edilen yapılar Haliç kıyıları ile ilişki kurmaksızın inşa edilmiştir. Tez çalışmasının gerçekleştiği alandaki siluet bozulma sürecine girmiştir.

1980 sonrasında Haliç kıyıları sanayi yapılarından arındırılmış, kıyı bandı yeşil alan olarak işlevlendirilmiştir. Ancak su-kıyı şeridi ve kullanıcı ilişkisi sınırlı düzeydedir.

Yukarıda saydığımız sebeplerden dolayı zayıflayan kıyı-kullanıcı ilişkisi bölgenin gelişmesinde ve değişmesinde de belirleyici etken olmuştur. Bölge içe dönük olarak gelişmeye başlamış, bölgedeki işlevlerin çeşitliliği ve kapasitesi ancak iç dinamiklere yetecek seviyeye kadar gelişebilmiştir. Bölgeye dışarıdan gelecek kullanıcılara yönelik işlevler de yeterli seviyede değildir. Çalışma alanında sınırlı sayıda konaklama yapısı ve nitelikli yeme-içme mekanı mevcuttur. Dışarıdan gelen ziyaretçilere yönelik işlevlerdeki bu durum bölgeyi, tarihi yarımada'nın kültür rotasının önemli bir parçası olabilmesinin önünde bir engeldir.

Tarihi yarımada'nın güney kesimini oluşturan, Sultanahmet –Topkapı Sarayı-Kapalıçarşı üçgenine baktığımızda, dış kullanıma yönelik fonksiyonların sayısının yüksek olduğu görmekteyiz. Örneğin; 2008 rakamlarına göre bölgede çeşitli ölçeklerde 682 konaklama tesisi bulunmaktadır. Çalışmaya konu olan bölgede ise bu sayı sadece 14'tür. Bu altyapı eksikliği sebebiyle çalışma alanına gelen ziyaretçiler, konaklama, yeme-içme gibi ekonomik girdi sağlayacak faaliyetlerde bulunmamakta, kısa süreli ziyaretlerin ardından bölgeyi terk etmektedir (İ.M.P, 2006).

Dışarıdan gelecek kullanıcıların bölgeye yeterince çekilememesinin başka bir sebebi de, sahip olduğu kültürel ve tarihi taşınmaz mirasın plansız kentleşme nedeni ile niteliksiz yapıların arasında kaybolmuş olmasıdır. Bu yapıların bir kısmı da görsel olarak algılanması zor ve ana hareket akslarının üzerinde bulunmamaktadır. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde yapılacak olan analiz çalışmaları ile bu durum bilgisayar aracılığı ile sayısal olarak da ortaya konulmuştur.

Yapı bazında belirttiğimiz bu olumsuzlukların yanı sıra, açık alan kullanımı bakımından incelediğimizde de, hem bölgede yaşayan halk hem de ziyaretçiler açısından çözüm bekleyen problemler bulunmaktadır. Çalışma alanındaki yeşil alanların %68'lik kısmını Haliç kıyısındaki yeşil alanlar oluşturmaktadır. Kalan %31'lik bölüm ise yapı yoğunluğunun yüksek olduğu bölgelerde bulunmaktadır. Bu alanların bir kısmı ise özel mülktür. Kıyıdaki büyük yeşil alanların kullanımı sınırlı seviyededir. Bu alanlardaki destekleyici işlevlerin azlığı ve yeşil alan kullanım kültürünün tam olarak yerleşmemiş olması, bu alanların kullanımında sınırlayıcı etkenlerdir.

Kıyıdaki yeşil alanların kullanımını azaltan bir diğer etken de sahil yoludur. Ayvansaray ve Abdülezelpaşa Caddelerinden oluşan bu yoldaki trafiğin hızı yüksektir. Bu yol yerleşim birimleri ile kıyıdaki yeşil alanlar arasında özellikle de yayalar açısından bir set oluşturmaktadır. Sahil yolu kent içi yol olmaktan çok bir transit yok niteliğindedir.

Sahil yoluna benzer şekilde çalışma alanının güneyinden geçen ve Karaköy ile bağlantıyı sağlayan Atatürk Bulvarı ile batısından geçen Fevzi Paşa Caddesi de çok hızlı bir trafik akışına sahiptir. Üç tarafı hızlı trafiğe sahip yol ağaları ile çevrili olan bölgenin tarihi yarımada'nın kalan kısımları ile bağlantısı zayıflamıştır. Sultanahmet-Eminönü aksından bölgeye yaya olarak ulaşmak için bahsettiğimiz ana ulaşım akslarının geçilmesi gerekmektedir. Bu durum bölgeler arasındaki yaya akışını zedelemektedir. Bölge üç taraftan güçlü karayollarıyla ve kuzeyden de İstanbul surları ile çevrelenmiş bir ada kimliğindedir. Bu

durum bölgeye araçla ulaşımı kolaylaştırıyor olarak gözüke de tarihi yarımadanın kalanıyla olan teması azaltmaktadır.

Bahsettiğimiz güçlü araç yolları bazı önemli yapıların çok yakınından geçmektedir. Örneğin; Fatih Külliyesi ve Cedid Ali Paşa Medresesi Fevzi Paşa Caddesi üzerinde, Zeyrek Sarnıcı ise Atatürk Bulvarı üzerinde konumlanmıştır. Yollar fiziksel olarak yapılarda yıpranmaya yol açtıkları gibi hava ve gürültü kirliliği yaratarak da yaşam kalitesini düşürmektedir.

Bölgeyi çevreleyen kara yolları ulaşımında kullanılan ana öğelerdir. Doğu sınırı tamamen Haliç’le çizilmiş olmasına rağmen, bölgeye ulaşımında deniz yollarının payı düşük seviyededir. 2007 verilerine göre tarihi yarımada da deniz yolu ile ulaşımın tüm ulaşım yolları içindeki payı %4’tür (Ulaşım A.Ş. 2007 Yılı Faaliyet Raporu). Deniz yolunun ulaşımında bu denli az kullanılmasının sonucunda, kullanıcıların kıyı ile etkileşimi sınırlı düzeyde kalmaktadır.

Belirtilen tüm problemlerine rağmen bölge, konumu, kültürel ve tarihi birikimi sebebiyle harekete geçirilmeyi bekleyen dinamiklere sahiptir. Tüm olumsuz etkilere rağmen çalışma alanını çevreleyen güçlü araç yolları sayesinde bölge, ulaşımı kolay olan bir noktada konumlanmıştır. Karayollarının yanı sıra bölgeye deniz yolu ve raylı sistemle de ulaşılabilir olması bölgeyi iyice merkezileştirmektedir.

Daha önceki belirtildiği gibi bölge birçok kültürel ve tarihi değere sahiptir. İstanbul’daki en iyi korunmuş konut dokularından olan Zeyrek, Fener ve Balat bu bölge içerisindedir. Ayrıca bölgede bulunan Fatih Külliyesi ve Fener Rum Patrikhanesi gibi yapılar taşıdığı dini sebeplerden dolayı önemli çekim noktalarıdır. Doğu Roma İmparatorluğu’ndan kalan Anemas Zindanları ve Tekfur Sarayı da yerli kullanıcılar kadar yabancı turistlerin de önemli çekim noktalarıdır.

Bu kültürel varlıkların yerli ve yabancı kullanıcıların hizmetine sunulması, bölge için ekonomik ve sosyal gelişmeyi sağlayacaktır. Dışarıdan gelecek kullanıcıların bölgede konaklama talebi de yüksektir. Bu talebin çeşitli yan fonksiyonlarla desteklenmesi bölgenin değişiminde etkin rol oynayacaktır.

Turist açısından bakıldığında gezilecek ve görülecek yerlerin yanı sıra yeme içme, eğlenme, bilgi alma gibi eylemlerin karşılanabilmesi için yeterli sayıda ve nitelikli tesisin olması gereklidir. Turizmi tamamlayıcı elemanlar olarak kabul edilen lokanta, kafe gibi yeme-içme mekânları ile bar, gece kulübü vb. eğlence yerleri açısından bakıldığında bu tür olanakların Beyoğlu bölgesinde yoğunlaştığı görülmektedir. Beyoğlu bölgesi tarihi yarımada da oranla turizmi tamamlayıcı sektörler daha fazla çekici öğeye sahiptir. Turist gözüyle bakıldığında turizmin temel elemanları olarak tarihsel ve kültürel mirasın yoğun olduğu tarihi yarımadanın,

tamamlayıcı elemanlar ve özellikle de eğlence mekânları açısından daha güçsüz kaldığı görülmektedir. Tarihi yarımada turizm ve ticaret aktivitelerinin getirdiği gündüz yoğunluğunu ve canlı kent ortamını ‘gece ekonomisinin’ olmaması nedeni ile akşam saatlerinden itibaren büyük ölçüde kaybetmekte, sessizliğe ve karanlığa bürünmektedir. Çalışma alanının gece ekonomisine sahip olmaması, ekonomik girdileri azaltırken ziyaretçilerin bölgedeki kalış sürelerini de azaltmaktadır.

Giderek artan sayıda turistlerin seyahatlerini özel ilgi alanlarına göre planladıkları, tarihi ve kültürel miras ile çeşitli sanatsal ve kültürel aktivitelerin artık turistlerin en önemli seyahat nedenleri arasında ilk sıralarda yer aldığı günümüz turizm pazarında, çalışma alanının turizm potansiyellerinin turistlerin yeni eğilimleri göz önüne alınarak değerlendirilmesi ve turizmi geliştirme politikalarının kültür eksenli stratejiler üzerinden kurgulanması gerekmektedir (İ.M.P, 2006).

3. KENT MEKANLARININ OKUNABİLİRLİĞİ

Bir konuda yargıya varabilmek, o konu hakkında görüş belirtebilmek, bir probleme çözüm getirebilmek ya da konuya katkıda bulunabilmek için öncelikle konunun anlaşılması, yeterli seviyede bilgiye sahip olunması gereklidir. Bir doktor nasıl hastası hakkında tüm tetkikleri yapmadan bir tedavi ya da bir operasyon öneremezse veya bir avukat dava ile ilgili tüm araştırmaları yapmadan müvekkilini savunamazsa, kent parçasının tamamına ya da bir bölümüne müdahale edecek olan kişiler de o bölge hakkında tüm verilere sahip olmadan, bölgeye müdahale etmemelidirler. Bu veriler sadece fiziksel girdilerle değil, mekanların sosyal yapılarının da ortaya konulması ile oluşturulmalıdır. Söz konusu bir hasta olduğunda muayene ve gerekli testler, bir davalı olduğunda ifade ve ön araştırmalar olarak karşımıza çıkan gerekli bilgiler, söz konusu bir kent mekanı olduğunda kentin okunabilirliği olarak karşımıza çıkar. Kentin okunması, o kente yapılacak her türlü müdahale için bir önkoşuldur.

Çalışmanın bu bölümünde kent mekanlarının okunabilirliği tartışılmıştır. Öncelikle okunabilirlik kavramı, bileşenleri ve gerekliliği ele alınmış, daha sonra kent okumada bir araç olarak kullanılan ‘mekan dizim’ (space syntax) yöntemi açıklanmıştır. Bu yöntem çalışma alanının analizinde de kullanılacak yöntemdir.

3.1 Okunabilirlik Kavramı

Okunabilirlik dilbilim tabanlı bir kavramdır. Yazı karakterlerinin birbirleri ile ilişki kurmalarını olası hale getiren bir değişkendir. Bu durum harf karakterlerinin formu, aralarındaki mesafeler, karakter genişlikleri gibi özellikleri içerir. Örneğin, aynı yazı karakterine sahip farklı harf ve sayıların okunabilirlik düzeyi yüksektir (Anon, 2003).

Dilbiliminde okunabilirliği oluşturan en önemli aktörler yazı karakterleri iken kent ölçeğinde bu aktörler yapılı ve doğal çevreyi oluşturan elemanlara dönüşür. Bu tekil elemanlar bir araya gelerek katmanlar halini alır. Kentin her katmanı kendi içinde tutarlı bir çok farklı “kod” barındırır. Bir kente ait kodlar, bize ait olduğu katman hakkında bilgiler, bazense ipuçları verir. Kent katmanlarını doğru anlamlandırabilmek için, o topluma ait sosyal ve kültürel kodların çok iyi bilinmesi ve yorumlanabiliyor olması gerekir. Bu katmanlardan oluşan kent bütünü, parçaların toplamına indirgenemeyecek bir bütündür. Yani kent parçaların yada katmanların toplamından daha fazla bir şeydir. Bu birçok taşın bir araya geldiğinde bir taş yığını olabildiği gibi, sayısız biçimde yapı da oluşturabildiği anlamına gelir (Çalak ,2007).

Bir yapının ya da kent parçasının kavranabilmesi için öncelikle barındırdığı kodlar ve katmanlar çözümlenmelidir. Bu katmanlar tarihi, sosyal, kültürel, işlevsel, simgesel, ekonomik veriler barındırırlar. Katmanların çözümlenmesi bir mekanın okunabilmesi açısından gerekli önkoşuldur. Bir kenti okumak kente bakmak, kentteki ilişkileri araştırmak, hemen fark edilemeyenleri görünür kılmak, örüntüleri okumak hem de bunlardan mekana dair anlam çıkarma yöntemidir (Çil, 2006).

Mekansal organizasyon açısından okunabilirlik, bir kişinin kaybolmadan çevresini kapsamlı bir şekilde keşfetmesini sağlayan çevre özelliğidir (Nasar, 1988). Aydınli (1999)'ya göre çevrenin okunması kentsel mekâna ait görsel imgelerin ve kodların sürekli birbirine dönüşen kavramlarla yeniden üretilmesidir. Lynch (1960)'e göre ise parçaların belirgin bir düzen içinde fark edilmesi ve organize edilmesi kolaylığıdır. Uyum, düzen ve basitlik bir çevrenin okunabilmesinde gerekli olan özellikler olarak karşımıza çıkmaktadır (Lynch, 1960).

Okunabilirlik bakımından kentsel mekân birbirleri arasında pozitif, negatif, kapalılık, büyüklük ve dinamizm gibi mekân ilişkilerine sahip üç boyutlu yapı topluluklarının birbirlerine iki boyutlu düzlemler ile bağlandığı büyük boyutlu ancak harita üzerinde belirlenebilir sınırları olan bir yerleşme türü olarak tarif edilebilir (Erem ve Erkman ,2003).

Bu yerleşme türünü oluşturan kentsel elemanlar sadece durağan elemanlardan oluşmaz. Kent, kentlilerin kültürü, yaşam biçimi ve alışkanlıkları, sosyal ve ekonomik özellikleriyle birlikte yaşayan ve canlı bir organizma gibi sürekli kendi kendini yenileyen bir bütündür (Mumford, 1940). Kentsel elemanlar da sürekli devinim ve değişim içerisindedir. Kent, sürekli değişim içerisindeki elemanlar ve durağan elemanların bileşkesinden oluşan karmaşık bir yapıdır. Bu karmaşıklık kenti keşfedilmeyi bekleyen çekici bir yapı haline getirirken, okunmasını da aynı derecede zorlaştırmaktadır. Fiziksel yapı sürekli değişim içerisinde olabileceği gibi, kullanıcıların oluşturduğu sosyal, ekonomik ve kültürel yapı da sürekli değişim halindedir.

Değişim ve gelişim halindeki bu yapıyı anlamak için sadece fiziksel yapıyı incelemek yetersiz kalır. Ancak kimi zaman tasarımcıların düştüğü en büyük hata, kent mekanlarını sosyal yapıdan soyutlayarak sadece fiziksel yapı ile ilgilenmektir. Ancak bir kent parçasını kullanıcılardan soyutlayarak anlamamanın imkanı yoktur. Fiziksel olanla olgusal olanın, soyut olanla (simgesel, kavramsal, düşsel, anısal) somut olanın arasındaki ilişkiyi anlamamız gerekir. Bu sayede, mekan deneyimini kavrama yolunda nesnel adımlar atılmış olur ve bir yer (kent), onun bütün boyutları göz önüne alınarak değerlendirilir (Çil, 2006).

3.2. Okunabilirliğin Gerekliiği

Günümüzde kentlerde yaşıyan insanların mekânsal anlamda en önemli ihtiyaçlarından biri, yaşadığı kentte zaman kaybetmeden, rahat ve huzurlu bir şekilde yaşamını sürdürebilmesidir (Erem,2003). İyi planlanmış, ikinci ve üçüncü boyutta okunabilirliği yüksek olan kentlerin kullanıcıları, kentin taşıdığı birçok avantajdan da yararlanmış olacaktır.

Okunabilirliği yüksek olarak tasarlanmış bir kent mekanının kullanıcılarına sunduğu avantajlar şunlardır;

- Kullanıcılarda kaybolma hissini azaltır (Wener ve Kaminoff, 1983).
- Hareket etme ve yön bulma konusunda hız ve kolaylık sağlar. Bu avantaj da zaman kazancını beraberinde getirir.
- Sosyal açıdan toplumsal ortak grup psikolojisinin gelişmesini sağlar (Erem ve Erkman, 2003).
- Duygusal güven verir (Yeung ve Savage, 1996).
- İnsan deneyiminde potansiyel derinliği ve yoğunluğu artırır (Erem ve Erkman,2003).
- Psikolojik ve duygusal olarak içerisinde yaşıyan insanın rahatsızlıklarını azaltır.

İyi planlanmış ve yukarıda sayılan avantajları bünyesinde barındıran bir kent mekanının kullanıcıların belleklerinde yer etmesi daha kolay olacaktır. Kentsel bellek, kentlinin ve ziyaretçilerin mekânı deneyimlemesi ve zihninde haritalandırabilmesi ile ilgilidir. Bölgenin tarihsel topografyasını belirleyen odak noktaları kentsel bellekte yerini aldıkça tarihsel bilinç oluşabilecektir. Bu fikirden hareketle bölgede ikamet edenlerin yanı sıra dışından gelecek yerli ve yabancı ziyaretçilerin de alanı deneyimlemesi için gerekli alt yapının oluşturulması önem kazanmaktadır. Bu amaçla kent mekânlarının okunabilirliğinin artırılması için gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Yukarıda sayılan faktörlere karşılık, bilinmeyen çevreler bizim üzerimizde özel istekler, heyecanlar ve keşfetme duygusu uyandırır. Ancak, en basit düzenekler anlamlı hale gelmek amacıyla düzenlenmezse, bir bilgi karmaşası olarak kalabilir (Pollet ve Haskell, 1991).

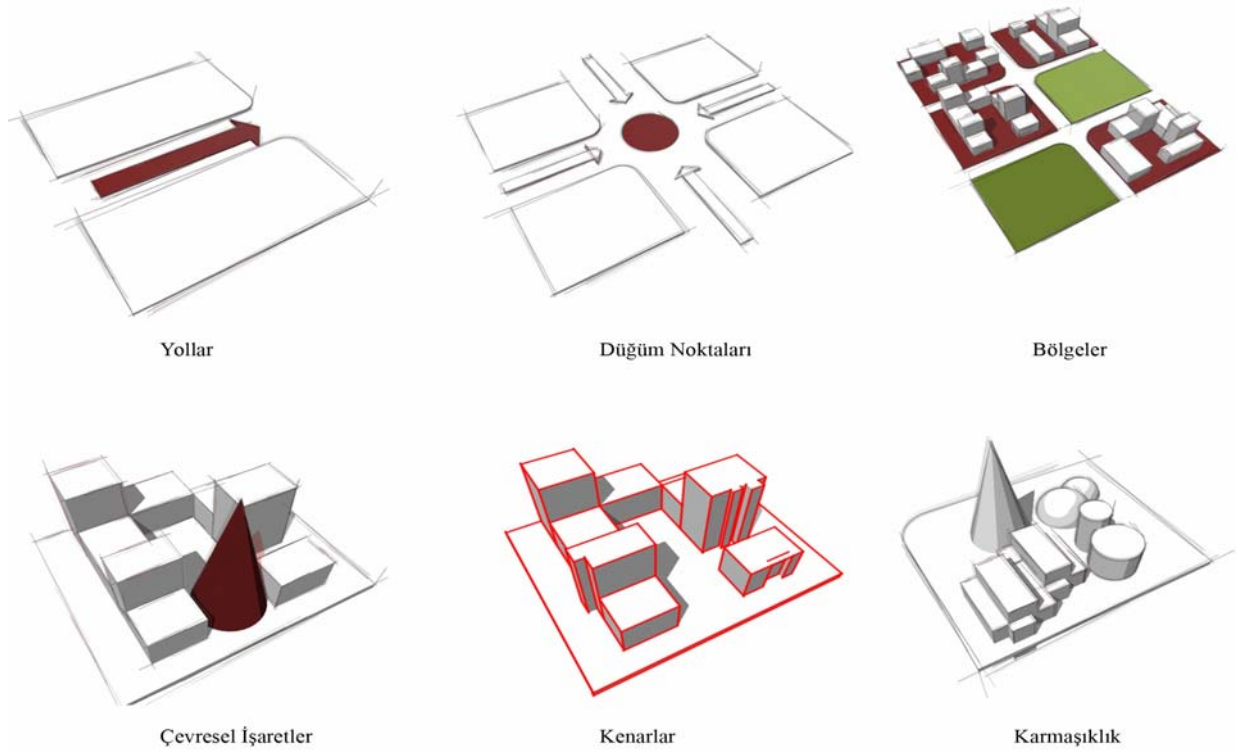
3.3 Okunabilirliğin Bileşenleri

Kentin okunabilirliği kavramı ilk kez Lynch tarafından 1960 yılında A.B.D.'nin üç şehri üzerine yaptığı araştırma sonrasında ortaya atılmıştır. Lynch'e göre okunabilirlik, kent

mekânının kolayca fark edilebilmesi ve belirli bir doku olarak organize edilebilmesi kolaylığıdır. Düzenli, okunabilir bir kentsel mekân somut bir referans sistemi, aktiviteler veya bilgi düzenleyicisi olabilir. Böyle bir strüktür bireye seçme olanağı ve daha fazla bilgi edinmek için başlangıç sağlar (Erem ve Erkman, 2003).

İnsanlar, kenti bilmekten yada onun tarihini anlamaktan mutlu olurlar, bildikleri bir kentte olmak onlara güven verir. Böylelikle, oluşan güçlü mekan hissi, kişisel kimliği destekler. Kentlilerin yada kente turist olarak gelenlerin büyük ölçeği anlayabilmeleri-kentin okunabilirliği, yerleşmedeki bazı önemli öğeler yardımıyla olur. Bunlar kentin ana yapısını ortaya koyan temel elemanlardır (Lynch, 1960).

Şehirsel mekânda bulunan bu öğeler, insan mekân arasında duygusal bir bütünleşmenin kurulabilmesinde önemli bir rol alır. Bu öğeler bireysel niteliklere ve yaşantıya bağlı öğeler olabileceği gibi toplumsal değerlerin ifade bulduğu mekânlar ve mekân öğeleri de olabilirler (Yılmaz, Şen Beyazlı, 2006). Lynch'e göre kentin okunabilirliğini belirleyen beş ana öğe vardır. Bu unsurlar; yollar, düğüm noktaları, çevresel işaretler, kenarlar ve bölgelerdir. Bu unsurların yanına kentin fiziksel bileşenlerinden olan yapıları da karmaşıklık başlığı altında ekleyebiliriz (Erem ve Erkman, 2003; Lynch, 1960).



Şekil 3.1 Kentsel mekânın okunabilirlik bileşenleri

Yollar, kentteki farklı işlevlere hizmet eden bölgeleri birbirine bağlar ve ardışık algılama aracılığıyla sürekliliği ve hareketi sağlarlar. Yollar çizgisel olarak şekillenebileceği gibi, organik ve eğrisel bir yapıya da sahip olabilirler. Çizgisel yapıya sahip olan yol dokusunda yönlendirici etki baskındır. Kullanıcılar sonunu algılayabildikleri bir yol üzerinde kendilerine daha güvende hissederler. Kullanıcıların mekanı okumasında kolaylık sağlayan bu durum, kullanıcıların zihninde daha az bilinmez oluşturur. Bu durum beraberinde kullanıcı zihninde tekdüzelik ve seçeneksizlik hissi oluşturabilir. Organik bir yapıda yol ağlarına sahip kent parçaları ise kullanıcılar tarafından daha fazla sürprize açık olarak algılanır. Okunabilirliği daha zor bu yol ağları, kullanıcılar açısından daha fazla bilinmezi içerisinde barındırır. Bu durum çoğu zaman insan zihninde kaybolma ve daha az güvende olma hissi yaratırken, doğru mekansal planlamalarla avantaja çevrilebilir.

Okunabilirliğin bir diğer unsuru da düğüm noktalarıdır. Düğüm noktaları kentin okunabilirliğine yardımcı olan ve odak noktası oluşturan toplayıcı mekanlardır. Düğüm noktası, duraklama ve orada herhangi bir tür sosyal etkileşime katılma mekanıdır. Kent mekanının oluşumunda, düğüm noktalarının dağılımı ve yolların organizasyonu önemli rol oynar (Birol, 2007). Başka bir tanımla düğüm noktaları hareketliliğin hat safhada olduğu, kentin diğer bölgelerine geçilebilen, yoğun yaşanan, kentsel aktivite merkezleridir. Bu noktalar yoğun yaya ve araç trafiğine maruz kalabilirler.

Çevresel işaretler, mimari ve şehirselle boyutlarda, mekân içinde kendi nitelikleriyle ayırt edilebilen, yüksek yapılar, kuleler, meydanlar, anıtlar, parklar, ağaç grupları olabilirler. Bu doku öğeleri, genelde doku içinde seçilebilen yapıtlardır. Bu yapılar kentin dokusundan farklı olarak, kentte yaşayanlara ve kentin ziyaretçilerine yön belirlemede yardımcı olurlar. Mekân içinde kente yeni gelenlerin rahat dolaşmalarına ve diğer öğelerin daha rahat algılanmasına yardımcı olurlar (Giritlioğlu, 1998). Bu işaretler kullanıcıların kent mekanlarını kullanımda yardım etme işlevi üstlenebildikleri gibi, bir adım ileri gittiklerinde, kent mekanlarının yerel ve küresel simgesi haline de gelebilirler. Örneğin; İzmir saat kulesi ya da Taksim meydanı kullanıcılar tarafından bulundukları yeri tayin etmek, toplanmak ve buluşmak gibi işlevler için kullanılırlar. Bu işlevlerinin yanı sıra bu işaret ve bölgeler bulundukları şehrin birer simgesi haline gelmişlerdir.

N.Schulz'a göre ise kent insanların bir araya geldiği bir 'karşılama yeri' ve insanları saran, yakınlaştıran bir 'mikrokosmos' dur. Schulz, kent imgesini, geometrik olarak birbiriyle ilişkili 'aynı' parçalardan oluşmayıp tanımlanmış bir bütün olarak ele alır. Mekanı oluşturan temel nitelikleri kapalılık, yakınlık, süreklilik olarak açıklamaktadır. Schulz *Geneus Loci*'de yerin

kendine ait karakteristiğinden bahsetmekte ve yeri doğal ve insan ürünü olmak üzere iki şekilde tanımlamaktadır (Erdönmez, 2005).

N.Schulz bu karakteristik özelliklerden olan insan ürünlerini yapıları açıklarken Heidegger'in felsefesinden yararlanmıştır. Schulz mimarinin orijinini ve arketipik yapıyı mekânın ruhu (genius loci) ile ilişkilendirmiştir (Schulz, 1971). N.Schulz, bu çalışmaları duvar, döşeme ve tavan gibi arketipik elemanların insanların deneyimlerindeki önemini vurgular. Mimarlık, bu elemanların sadece fiziksel olarak bir araya gelip mekân oluşturmaları süreci olarak düşünülmemelidir. Mimarlıkta zorunlu olan, mimarlığın orijinini oluşturan, bu elemanların deneyimsel ve algısal yönlerinin irdelenerek, mekânın oluşturacağı alanın özellikleriyle beraber bir bütün haline dönüştürülmesidir (Güney, 2007; Schulz 1971).

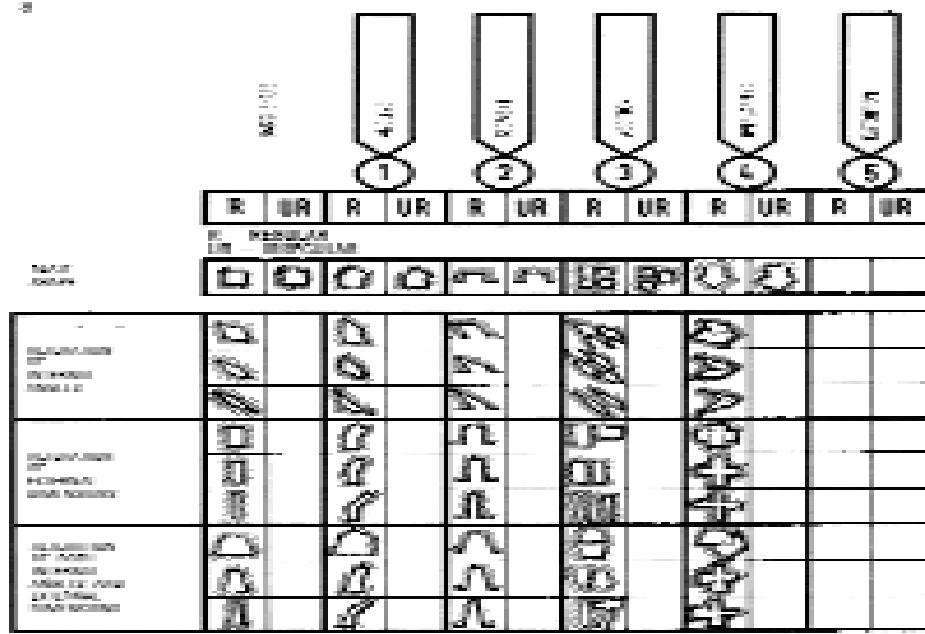
N.Schulz, hangi tip olursa olsun açık kent mekânlarının, kendilerini çevreleyen yapı biçimleriyle ilişkili olduklarını ve kolektif yaşamı devam ettirebilmeleri için, üç tür işlevin olduğunu belirtmektedir. Bu işlevler;

- Açık kent mekânı, kolektif-toplumsal yaşamın oluşmasına ve her türlü aktiviteye olanak sağlamalı ve aynı zamanda doğal çevrenin topografik yapısıyla ilişkili olmalıdır.
- İkinci olarak, kentsel mekânı oluşturan yapı biçimleri, kolektif bir kimlik oluşturacak şekilde ifade edilmelidir.
- Mekânsal şekillerin, kent dokusu içinde organizasyonu sağlayıcı bir şekilde yer alması gerekir (Erdönmez, 2005; Schulz 1971).

Krier'in morfolojik bakış açısına göre ise kentsel mekânların sınıflandırılması, mekânların geometrik olarak şematize edilmesi ve bu şemaların bir araya geliş kurallarının kentsel mekânın yerel özelliklerine göre açıklanmasıyla mümkündür. Dolaşım şeması, özel hiyerarşiler ve ritme ilişkin kentsel ve mimari elemanların birleşimi ile ifade edilen düzensel kurallar bütünüdür (Birol, 2007; Krier 1979).

Krier'in Kentsel Mekân (Urban Space) isimli çalışmasında fotoğraf, çizim ve yazının yanı sıra matrislerle fikirlerini ifade etmiştir. Bir matriste, kentsel mekânın morfolojik sınıflandırmasını sadece kare, daire ve üçgenden oluşan üç ana şekil ve bu şekillerin değişim süreçleri (açılanma, parçalanma, eklenme, üst üste gelme ve çarpışma) geçirerek oluşturdukları formlar olduğunu gösterir. Diğer bir matriste ise, sokaklarla bir karenin dört farklı şekilde bir araya gelmesini gösterir. Bu sınıflandırma sistemini daha sonra Mimari Kompozisyon

(Architectural Composition) çalışmasında bina ölçeğinde de kullanmıştır (Güney, 2007; Krier 1979).



Şekil 3.2 Architectural Composition (Krier, 1988)

3.4 Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekân Dizim Yöntemi

Mekan dizimi yapıları mekanları tanımlamak amacı ile 1970'lerin sonu 1980'lerin başında Bill Hiller ve Julline Hanson önderliğindeki araştırma grubu tarafından Bartlett School Collage London'da geliştirilmiş bir mekan okuma yöntemidir. Mekân dizim analizi, fiziksel kompozisyonun biçimsel özelliklerinden farklı olarak yerleşim kurgusunun insanları bir araya getirme potansiyelini anlama amaçlı kurgulanmıştır (Çil, 2006). Bu analiz yöntemi mekânı yaratan sosyal yapının mekanın fiziksel kurgusundan çıkarılabileceği fikrine dayanmaktadır. Bu fikirden hareketle sosyal yapı ve mekân arasında karşılıklı bir ilişkinin varlığının olduğu bu analiz yönteminin fıkırsel temelini oluşturmaktadır. Mekân dizimi yöntemi nesnel olarak mekânı okumaya yararken, fiziksel yapı ile sosyal yapı arasında doğrudan bir ilişki olduğunu savunur. Özellikle de kentin açık alanlarında hareket ve görüş alanlarını çakıştırarak insanların bir araya gelme potansiyellerini ortaya koyar.

Mekân dizimi analizi, kent örüntüsünün yeniden temsil edilmesiyle başlar. Kent örüntüsünü analiz etmek üzere yapıların dışında kalan tüm alanlara çizilebilecek en uzun doğru, içinden geçebileceği en çok alanı kat ederek çizilir. Birbiriyle kesişerek çizilen bu çizgiler bir anlamda, kentsel mekânda hareket eden kişinin potansiyel olarak en uzağa erişen göz hizasıdır. Çizilen doğrular ya da 'görüş aksları'(lines of sight ya da axial lines), hareket

alanları ile potansiyel görüş alanlarının çakıştırıldığı bir temsil biçimidir. Aslında “hareketin” ‘mekân algısı’ nı ‘görsel algı’ dan ayıran en önemli faktör olduğu da düşünülecek olursa mekânsal dizim analizinin harekete verdiği önem ortaya çıkar. (Çil, 2006)

Analizde kullanılacak olan altlık, bu harita üzerinde alanı doğrusal olarak geçen akslarının tümünün işlenmesiyle oluşturulan “Eksensel Harita”dır. Eksensel haritalar yerleşme içinde hareket etmekte olan bir kişinin bir mesafeden çeşitli yönler baktığında, en uzun görüş mesafesinin ne uzunlukta olduğunun saptanmasını sağlamaktadır. Bu haritalar bir yerleşmenin, kamuya ait tüm açık alanlarının içinden, hiç kesilmeksizin geçen en uzun ve minimum doğruları elde edecek şekilde çizilir. Böylece bir sistemin boyutları metre yerine, doğru sayıları cinsinden ifade edilir. Eksensel haritalar yapı blok formlarını geometrik olarak veren algoritma serilerinin bilgisayarda kullanılmasıyla otomatik olarak çizilebilen, hatlar arası bağıntıların oluşturduğu rastlantısal düzey ve her eksensel hattın numaralandığı düzey sunumuna çevrilebilen haritalardır (Cerderia vd, 1996).

Bu çalışmada mekan dizim yönteminin biçimlenme özelliklerinin parametrelerinden biri olan ‘bütünleşme değeri’ adı verilen hatların genel biçimlenme içerisindeki yerini ve genel sistemle bütünleşme derecesini tanımlayan ölçüt kullanılacaktır. Bütünleşme değeri; her hattın sistemdeki tüm hatlarda n ortalama derinlik değerinin hesaplanması ile bulunur. Bu alanın tamamına ilişkin bütünleşme (R_n) değeridir. Tüm şehir planları için uygulanabilmektedir. Ayrıca en önemli yerel değer, bir şehrsel alan içinde her hattın kendine 3 hat derinlikte olan hatlarla ilişkisini tüm yönlerde veren “yerel bütünleşme (R_3)” değeridir. Biçimlenme analizinde küresel bütünleşme (R_n) değeri, hatların genel biçimleniş içindeki yerini ve genel sistemle bütünleşme derecesini tanımlayan değerdir. Bütünleşme değerleri şehrsel şebekelerin bütün ve yerel görünümünün biçimlenme yapısını göstermektedirler (Hillier, 2003).

Bu analizin amacı, içinden en çok geçilen açık alanlardan en az kullanılan mekâna doğru, yerleşimdeki sokakların hiyerarşisini oluşturmaktır. Bu amaçla, dijital ortamda açık alanların içine görüş aksları çizilir ve bu aksların kesişimleri karşılaştırmalı hesaplanır. Bu hesaplama bir yerleşimdeki açık alanları, içinden insanların en sık geçtiği mekânlardan daha az insanın bulunma olasılığı olan alanlara doğru hiyerarşik bir biçimde dizer. İnsanların bir arada olma potansiyelinin en fazla olduğu açık alanlar (sokaklar ve meydanlar) bütünleşikliği en yüksek olan mevkilerdir; az insanın bulunma olasılığı olan mekânlar ise yalıtılmış olarak adlandırılır. Dijital ortamda yapılan analizlerin sonunda en bütünleşik görüş akslarından en yalıtılmış

olanına doğru renklerle kodlandırılmış yeni bir harita ortaya çıkar (Çil, 2008). Bütünleşiklik değeri ne kadar küçükse çizgi o kadar maviye; ne kadar büyükse o kadar kırmızıya yaklaşır.

Kent bağlamındaki analizde potansiyel hareket şebekesini açıklamak üzere en az iki farklı ölçek dikkate alınır; mikro ölçek, makro ölçek. Makro analiz sadece yerleşim sakinlerinin birbirleriyle bir araya gelmesine değil, aynı zamanda ziyaretçilerle karşılaşma olanağının bulunduğu alanları da açığa çıkarır. Mikro analiz ise, mahalli örüntülerin kendi aralarındaki hiyerarşisini belirler ve daha çok yerleşimde ikamet edenlerin birbirine rastlama olanağının fazla olduğu alanları gösterir.

En bütünleşik bölgenin, bir yerleşime dışarıdan gelenlere doğrudan açık olan bir alanla üst üste çakışması en muhtemel sonuçtur. Bütünleşik alan, bir yerleşimin geometrik olarak da merkezinde ise, bir başka deyişle, görece yalıtılmış mahallerin ya da semtlerin çoğuna eşit uzaklıkta ise, o yerleşimin dışarıdan gelenleri içine alan bir sistem olduğu söylenebilir. Bunun aksi, ziyaretçilerin hareket şebekesine entegre olmadan yerleşime girip çıktıklarını gösterir.

Makro ile mikro ölçekteki analizleri birbiriyle ilişkilendiren kavram ‘okunabilirlik’tir. Bu bağlamda okunabilirlik, parçaların birbiriyle bağlanabilmesi yoluyla bütünü çıkartılması olarak tanımlanabilir. Hillier’in belirttiği gibi “kentsel mekânın bütünü, insanın durduğu noktadan tam olarak görülemez ve deneyimlenemez; kişinin sistem içinde hareket etmesi ve parçaları zaman içinde birleştirerek resmin bütününe elde etmesi gerekir”. Bir anlamda, hem makro hem de mikro analizde bütünleşikliği yüksek olan kentsel açık alanlar, semt sakinleriyle kent sakinlerini (ya da mahalleli ile diğer kasabalıları) bir araya getirme olasılığı en yüksek olan kent mekânlarıdır. Ancak okunabilirlik, sadece sosyal mekân oluşturma potansiyelinin yüksekliğini tanımlayan bir terim değildir. Daha işlevsel bir anlamda, okunabilirliği yüksek değerde bir sokakta yolumuzu bulabileceğimiz savlanır. Bu yerler mekân dizimsel analiz açısından yerleşimin en “okunabilir” mekânlarıdır (Çil, 2006; Hillier, 2003).

Mekân dizimi açısından okunabilirlik, görsel idrakten çok, sokak şebekesine ait ‘hareketi yönlendirme potansiyeli’ ile ilgilidir. Bir başka deyişle, hem makro hem de mikro ölçekte de bütünleşik sokaklarda yürüyen biri, yerleşimin bütününe dair imgeyi aklında daha kolay tutabilmekte ve bulunduğu yerden “merkez” olarak idrak edilen yere ulaşmayı, o yere yabancı bile olsa tahmin edebilmektedir. Bu demektir ki, mikro seviyede bütünleşik ama makro seviyede yalıtılmış olan sokaklar, bütüne ait imgeyi sunmada görece zayıf olan kent mekânlarıdır. Bu açıdan en zayıf olan sokaklar ise, tahmin edilebileceği gibi, her iki ölçekte de yalıtılmış olan sokaklardır.

Sınırlarını kavrayabildiğimiz açık alana dair verilerle o yöne doğru gitmesek bile görebildiğimiz başka alanlara dair verilerin eşzamanlı olarak ilişkilendirilebilmesi yönlenme açısından mekân algısının püf noktasıdır. Özellikle, fiziksel çevre karmaşıktıkça iki farklı ölçekten gelen verilerin o mekân içindeki birey tarafından kavranması önem kazanır; bunun tersi bir durum ise yönlenme sorunlarını ortaya çıkarabilir. Mekân dizimsel analizin okunabilirlik kavramı, bu iki ölçeğin çakıştırılabilmesidir. ‘Okunabilirlik’ ve ‘bütünleşiklik,’ mekân dizimi analizinin, bir yerleşimin biçimsel özellikleri ile onun sosyo-kültürel dünyası arasındaki ilişkiyi yorumlamaya imkân veren iki temel kavramıdır. Hareket ve görüş olanağı, bir mekânsal örgütlenmenin içindeki bireye nereye ve ne kadar erişim olanağı sunduğunu ortaya seren parametreler olduğu kadar, tam yanına gitmeden de bazı şeyleri görüp göremediğimizi, dahası görünmeden de görüp göremediğimize dair bilgi verir. Görürken görünmeme ya da aynı mekânda olmadan mekândakileri görebilme bir toplumdaki kontrol ve güç ilişkilerine dair ipuçları verebilir. Bir mekân içinde, hareket ve görünebilirliği sosyal kontrolü oluşturan mekânsal kompozisyon ve o kompozisyonu örgütleyen işlevlerle ilişkilendirdiğimizde o mekânları kullananlara dair sosyal hiyerarşi açısından yorum yapabiliriz. Görüş aksları, ‘mekânın dizimi’yle ‘görünürlüğü’ analizin daha ilk aşaması olan temsil bağlamında birbirleriyle ilişkilendirdikleri için kontrol ve mahremiyete dair yorum yapılmasına olanak sağlar (Çil, 2006).

3.4.1 Mekân Dizim Yönteminin Kullanım Alanları Ve Örnek Projeler

Mekan dizim yöntemi, kent ve bina ölçeğinde, mekânın sosyal, kültürel ve organizasyonuna dair kritik tasarım kararlarının değerlendirilmesinde, çevresel etkenlerle suç oranı arasındaki ilişkinin aydınlatılmasında, ofis ve araştırma bürolarında mekânsal düzenin iş verimliliğine ve yaratıcılığa etkisinin, mekânsal algının ve yönlenmenin bilgisayar desteğiyle objektif olarak araştırılmasında kullanılan etkin bir analitik tekniktir. (Kubat, 2005)

Mekan dizim yöntemi, mimarlıktan şehir ölçeğindeki ulaşım planlarına kadar geniş bir yelpazede kullanılan bir araçtır. Yöntem bir yapının mekanları arasındaki ilişkiyi incelemek için kullanılmasının yanı sıra, bir kent parçasının trafik akışının tayini, suç haritalarının çıkarılması ve yaya hareketlerinin belirlenmesi amacıyla da kullanılır. Mekan dizim yönteminden planlama disiplinlerinin yanı sıra insanbilimi, arkeoloji gibi sosyal bilimlerde de yararlanılmaktadır.

3.4.1.1 Cidde Kent Planı

Suudi Arabistan'ın en büyük şehirlerinden olan Cidde, Kızıldeniz kıyısında Mekke yakınlarında kurulmuş bir şehirdir. Şehrin merkezini eski kent denilen bölge oluşturmaktadır. Ancak son elli yıl içerisinde şehir eski kent merkezinden dışarıya doğru yayılmaya başlamıştır. Bu yayılım günümüzde de devam etmektedir. Şehrin planlı bir şekilde genişlemesini sağlamak için yeni bir kent planı hazırlanmıştır. Bu kent planı hazırlanırken mekan dizim yöntemi mekansal sorunların belirlenmesi ve getirilecek çözümlere altlık oluşturmak için bir araç olarak kullanılmıştır.

Bu çalışmanın iki ana amacı vardır. Bunlar;

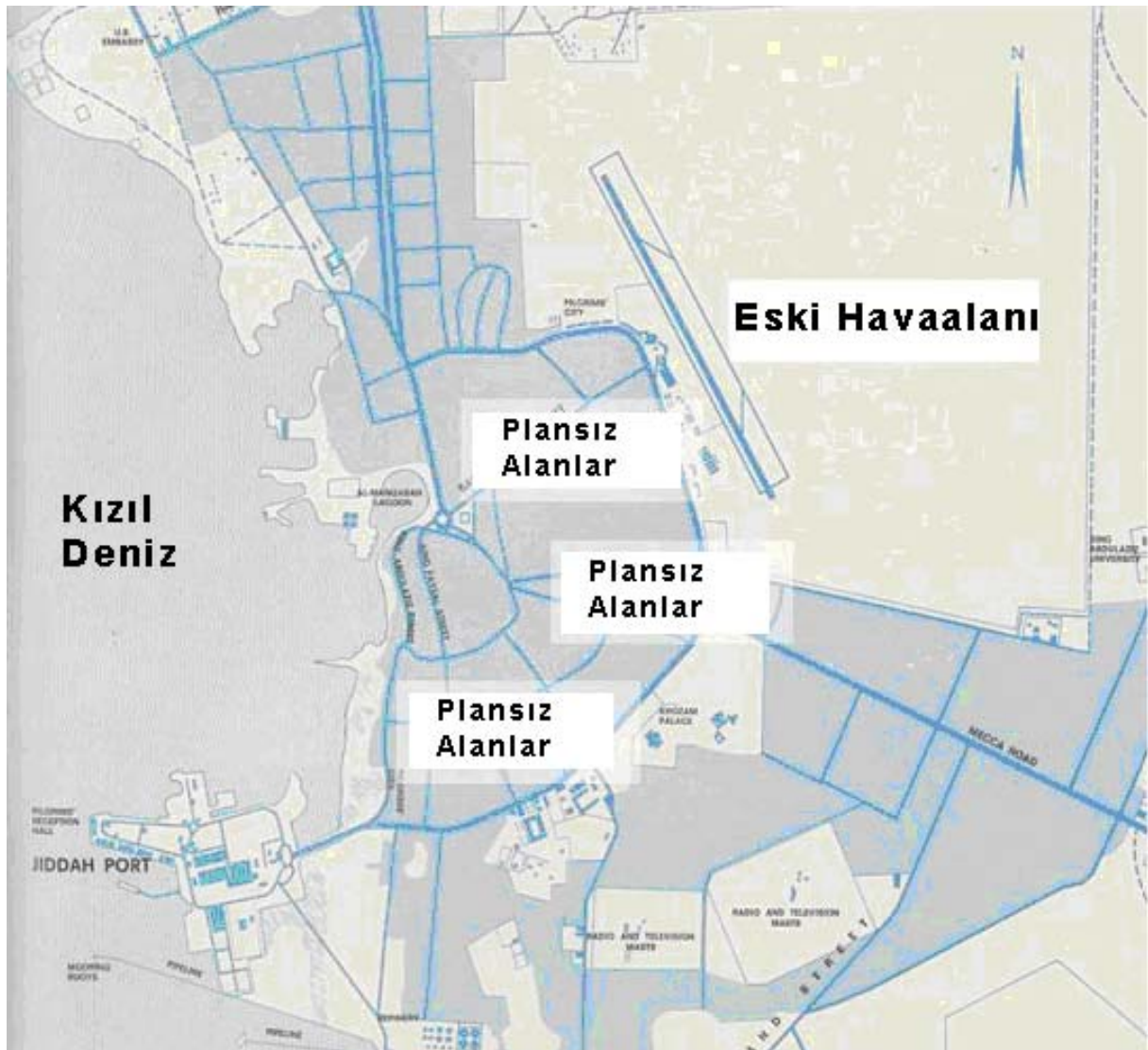
- Tarihi kent merkezi ile yeni gelişen alanlar arasında oluşan mekansal bağlantı problemlerinin çözümüne katkıda bulunmak,
- Diğer sert faktörler (arazi kullanımı ve yoğunluğu) ile yumuşak faktörlerin (yüzey iyileştirmeleri) mekansal kullanımlarla nasıl ilişkilendirilebileceğini göstermek.



Harita 3.1 Yeni Kent Planına Konu Olacak Bölgeler

Haritadan da anlaşılabacağı gibi kültürel ve tarihi değerlere sahip olan tarihi kent merkezi, günümüzde gelişmeye açık alanlar ve planlanmadan gelişmiş yerleşimler tarafından sarılmış durumdadır. Günümüz ihtiyaçları ile tarihe karşı yapılacak müdahalelerde hassas davranılması zorunluluğu ve sosyal baskılar bir tasarım problemi olarak karşımıza çıkmaktadır.

1960 ve 1970’lerde kent Mekke-Medine aksında radyal olarak gelişme göstermiştir. Cidde’nin ilk havaalanı kentin kuzeydoğuya doğru gelişiminin önünde bir bariyer oluşturmuştur (Harita 3.2). Ayrıca planlanmadan gelişmiş bölgelerden geçen ve bu bölgeleri de parçalamış olan ana ulaşım aksları da kentin gelişimi için ikinci bir bariyer oluşturmuştur.

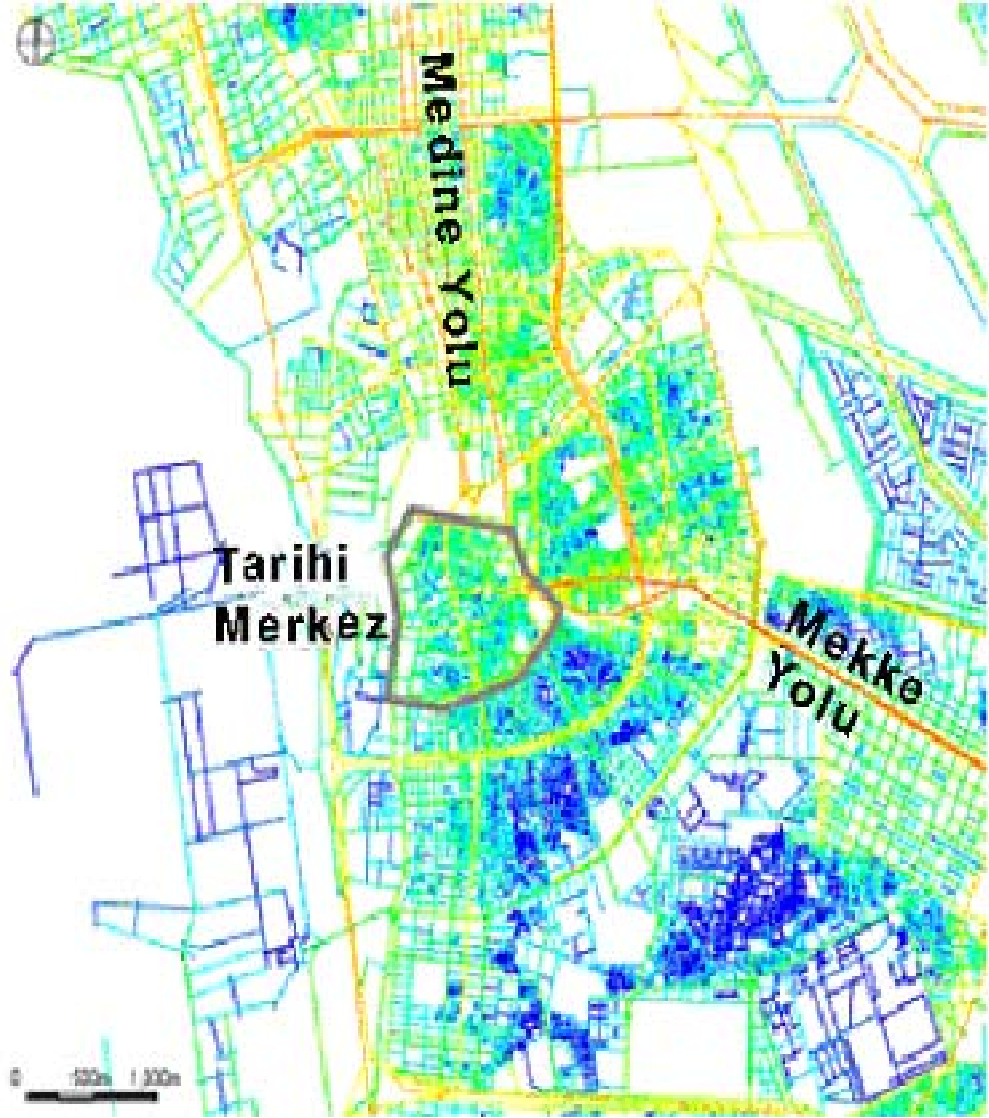


Harita 3.2 1960 ve 1970’lerde Kentin Gelişim Aksları

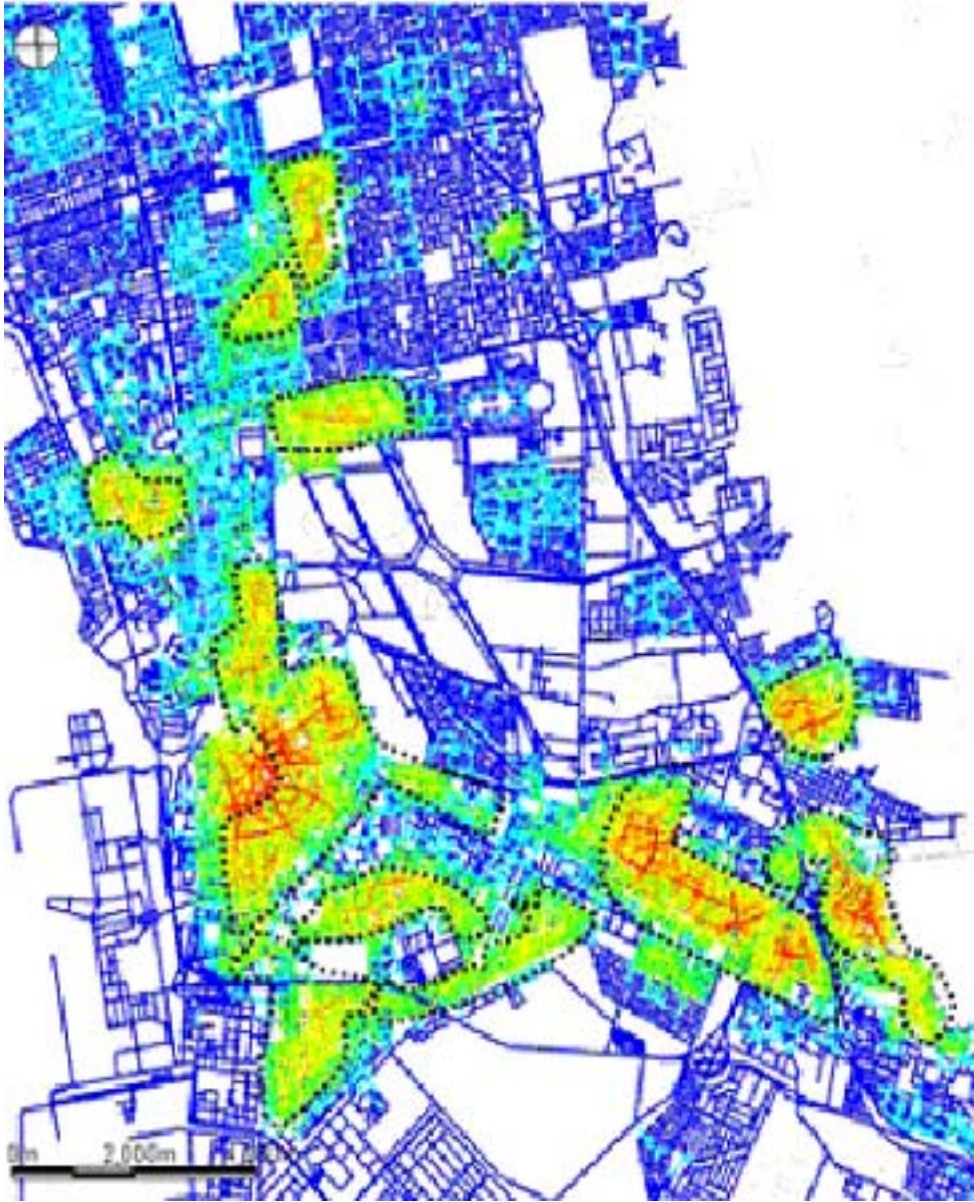
Tarihi kent merkezi önemli ulaşım akslarının çok yakınında olmasına karşın, bypass edilmiş durumdadır. Bu durum tarihi kent merkezini yalıtılmış bir bölge haline getirmiştir. Yalıtılmışlık seviyesi bu şekildeki bir kent merkezi için alışılmadık derecede yüksektir (Harita

3.3). Global ölçekte yalıtılmışlık seviyesi yüksek olan eski kent merkezi, yerel ölçekte ise yüksek bütünleşiklik derecesine sahiptir (Harita 3.4).

Bu verilerden bölgenin içe dönük olarak gelişme gösterdiği, etrafında yeni gelişmekte olan bölgelerle entegre olamadığı sonucunu çıkartabiliriz.



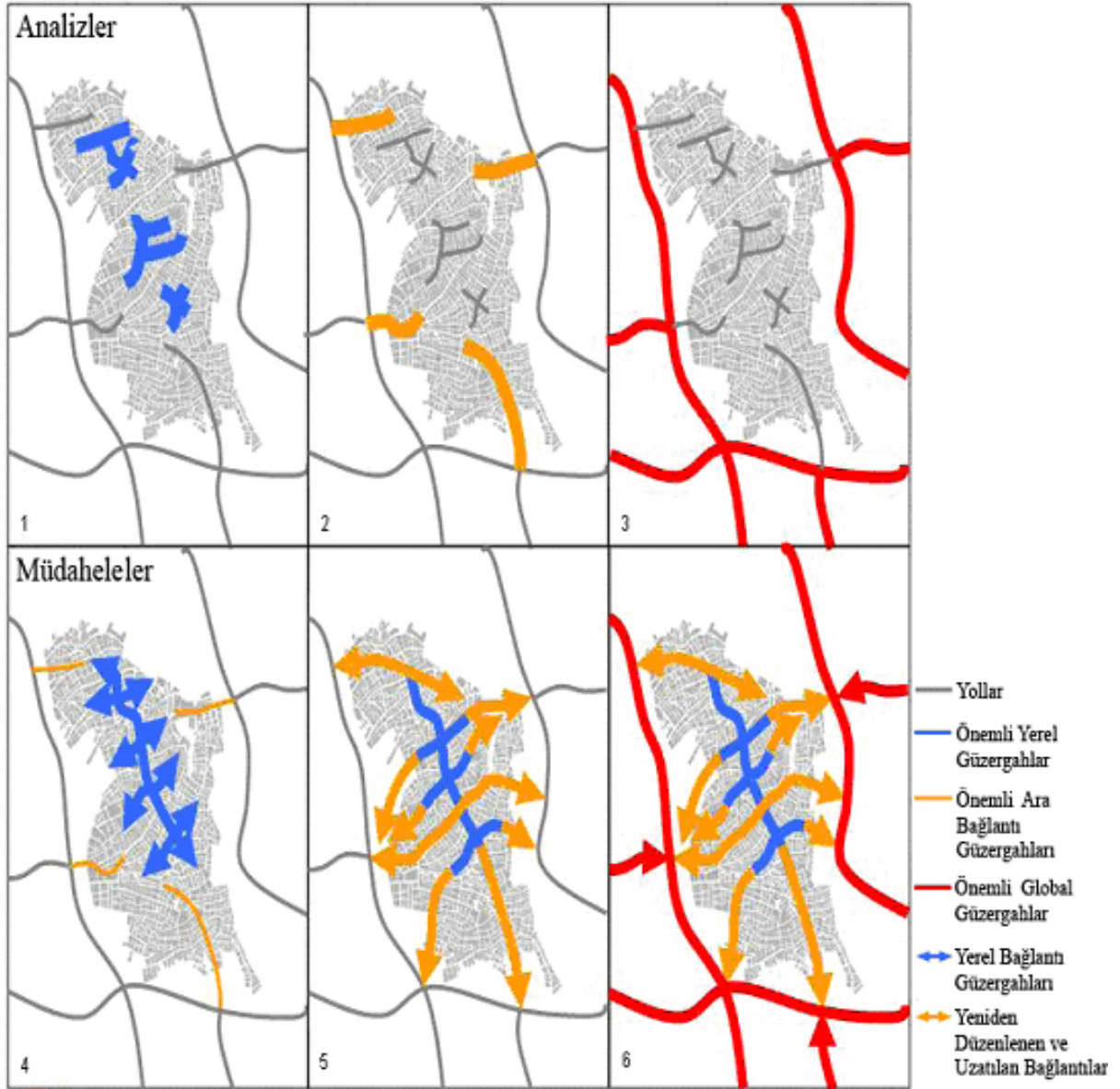
Harita 3.3 Kentin Günümüzdeki Global Bütünleşme Haritası



Harita 3.4 Kentin Günümüzdeki Yerel Bütünleşme Haritası

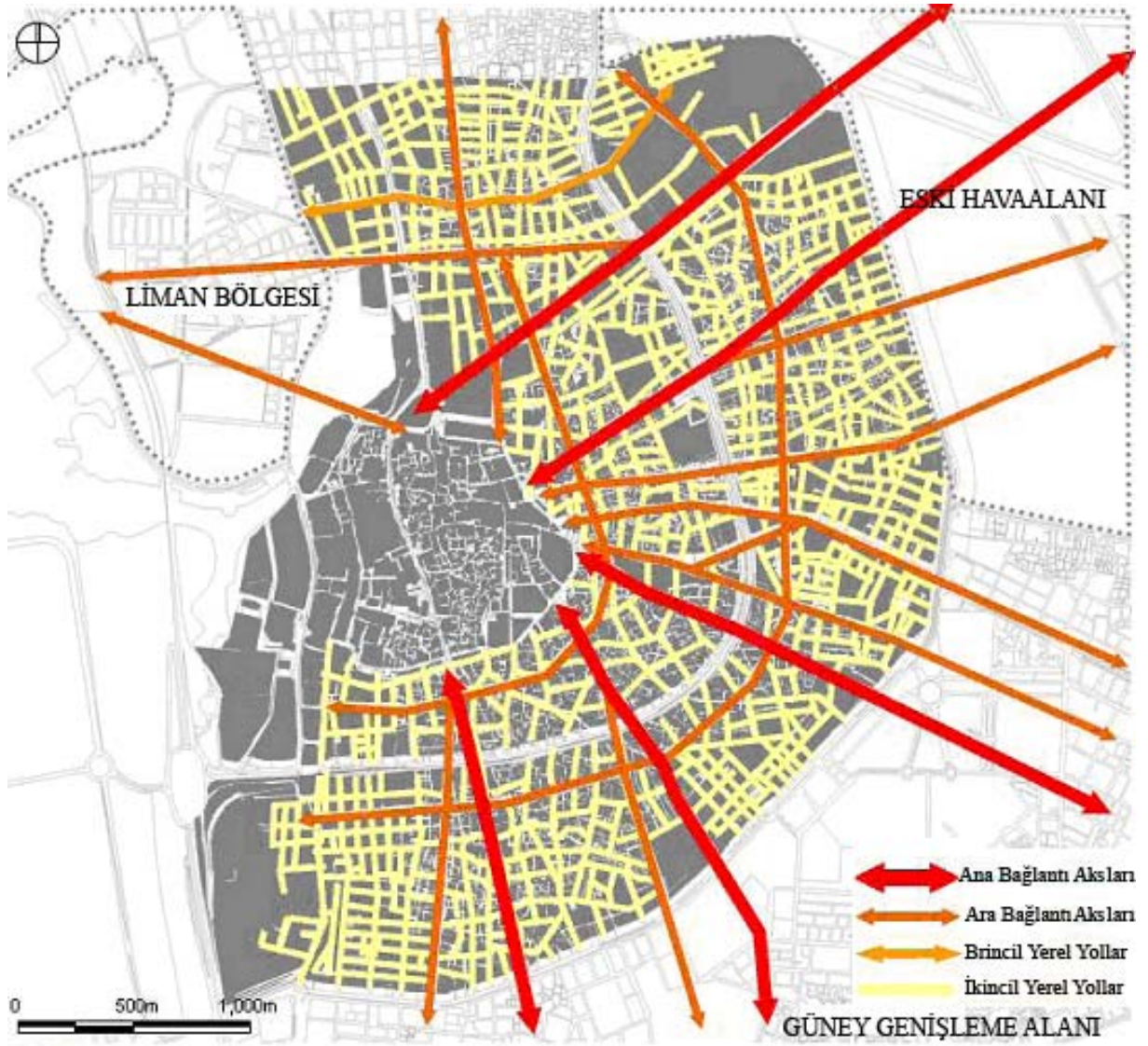
Bölgenin global ölçekte bu kadar yalıtılmışken, yerel ölçekte yüksek bütünleşiklik seviyesine sahip bölgelere sahip olması, yapılacak tasarımın ana çıkış noktasını oluşturmuştur. Öncelikle mevcut durumdaki yerleşimlerle ilgili veriler ortaya konulmuş ve bu yerleşimlerin daha geniş sistemlerle bağlantılarının güçlendirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Yapılan müdahalelerin her aşamasında oluşan etkilerin kontrolü amacı ile mekan dizim yöntemi kullanılmıştır.

Mekana ait öneriler getirilirken bina durumları (ekonomik ve fiziksel durumları), kentsel mekanların kalitesi ve miktarı, kentin altyapısının durumu ve imkanları da göz önüne alınmıştır. Örneğin; mevcut yolların düzenlenmesi ya da yeni yollar açılması gibi iki seçenekli durumlarda, ekonomik ve sosyal olarak maliyeti daha az olan seçenekler üzerinde durulmuştur.



Harita 3.5 Kentin Analizleri ve Müdahaleler

Projenin daha sonraki aşamasında, belirlenen yerel bağlantı aksları daha geniş cadde ağları haline getirilmiştir. Bu ağlar eski kent merkezinin ana giriş kapılarına ulaşmaktadır. Tarihi merkez etrafını saran planlanmadan gelişmiş bölgeler de bu yeni bağlantı aksları aracılığı ile eski kente, birbirlerine ve yeni oluşturulacak olan kent parçalarına bağlanmıştır (harita 3.5).

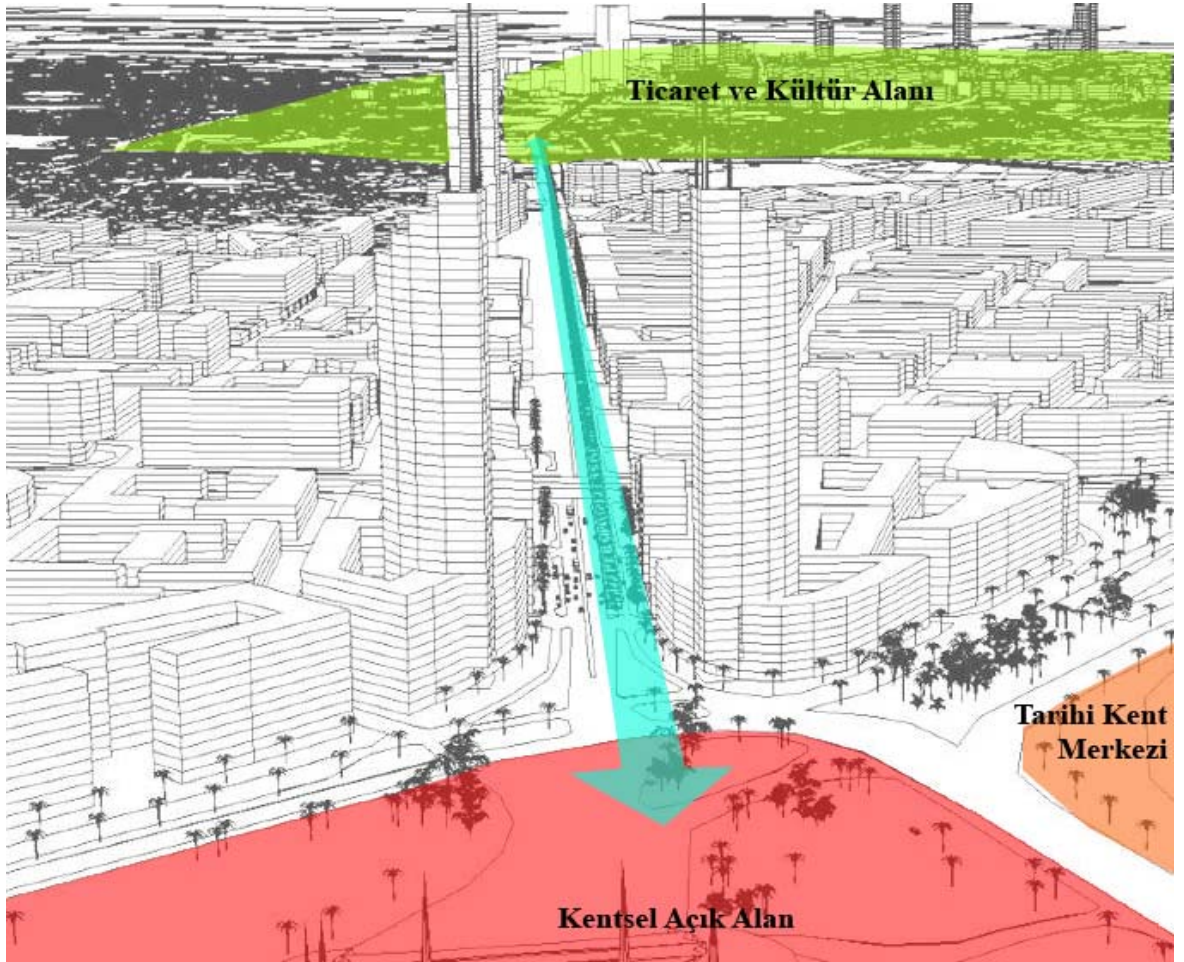


Harita 3.6 Önerilen Yeni Akslar

Çalışmanın sonraki aşamalarında yeni ticaret ve kültür merkezi fonksiyonu verilmiş olan eski havaalanı bölgesinin ve liman bölgesinin eski kent merkezi ile nasıl ilişkilendirilebileceği irdelenmiştir. Liman bölgesinin eski kent merkezi ile kesiştiği noktada kentsel açık alan oluşturulması öngörülmüştür. Bu alandan yeni ticaret ve kültür merkezine geniş bir aks bağlantı kurulmuştur. Aks üzerinde kentlinin kullanabileceği ticaret, kültür ve eğlence alanları yerleştirilmiştir. Eski kent merkezinin çevresine kentsel açık alanlar konumlandırılmış ve buradaki yaşam kalitesine katkıda bulunulması amaçlanmıştır. Eski kent merkezinin liman bölgesi ile entegrasyonunu güçlendirmek için yeni bağlantı köprüler önerilmiştir (Şekil 3.4).

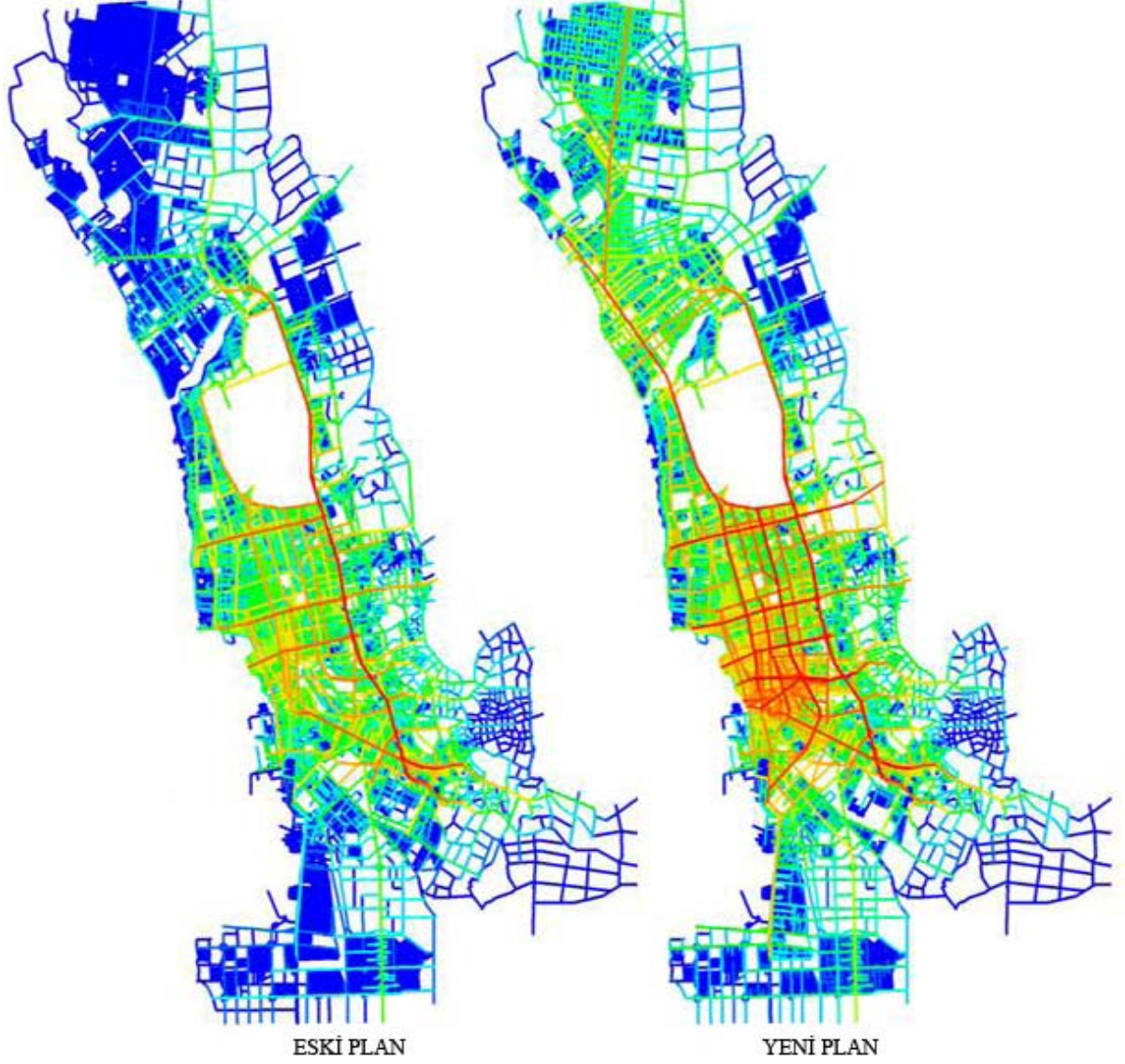


Şekil 3.3 Liman Bölgesi ve Eski Kent Merkezi İlişkisi



Şekil 3.4 Ticaret-Kültür Bölgesi ve Eski Kent Merkezi İlişkisi

Cidde kenti yeni planı her aşamasında mekan dizim yöntemi ile analiz edilen ve bu şekilde yönlendirilen bir plandır. Kentin planlama öncesi ve planlama sonrası durumuna bakıldığında, eski kent merkezinin global ölçekte sistemle daha bütünleşik olduğunu, yeni genişleme bölgesi olan eski havaalanı ile liman ve tarihi kent merkezinin daha güçlü bir şekilde ilişkilendirilebildiği görülmektedir (Şekil 3.5).



Harita 3.7 Cidde Kentini Eski ve Yeni Bütünleşme Haritaları

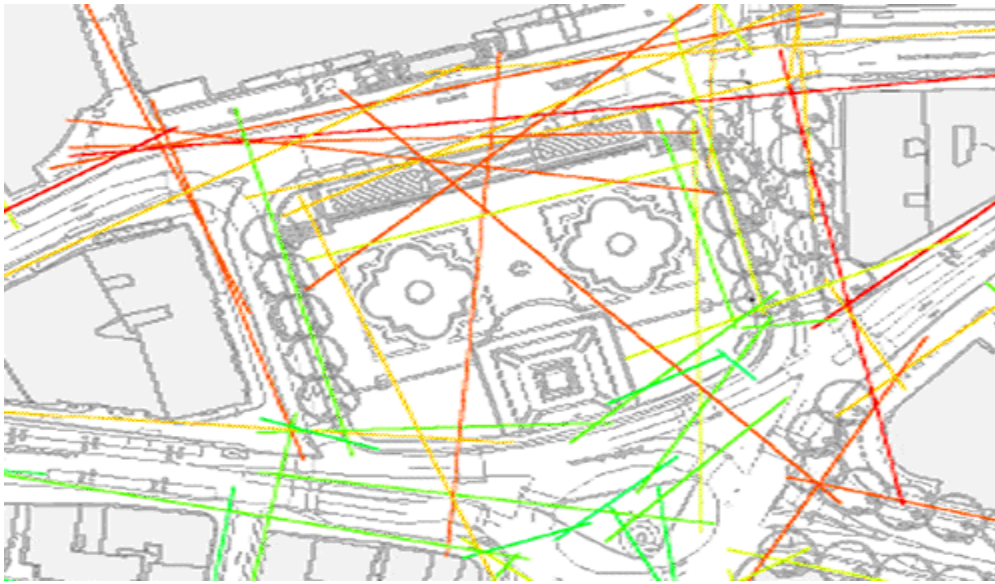
3.4.1.2 Trafalgar Meydanı

Space Syntax, Trafalgar Meydanı stratejik tasarım hedeflerinin belirlenmesinde kullanılmış ve yayaların mekan kullanımı, hareket ve mekansal tasarım konuları üzerinde tarafsız fikirler geliştirilmesine yardımcı olmuştur.

Space Syntax çalışmasının bir parçası olarak Londra'nın merkezinde yaya hareketlerine dair yapılmış en detaylı araştırma yürütülmüştür. Bu araştırmanın sonuçları meydanın, sadece taşıtların varlığı ile değil, aynı zamanda mekanın fiziksel tasarımı ve özellikle meydanın üst ve alt kısımları arasındaki kot farkı ile çevresinden nasıl koparıldığını göstermektedir. Yeni tasarım önerileri meydanın izole olmasına, alana yeni, merkezi bir merdiven ile kot farkının üstesinden gelerek ve şu anda iki kopuk mekan olan alanları tek bir mekan haline getirerek karşı koymaktadır (<http://www.arkitera.com/>).



Harita 3.8 Projelendirme Öncesinde Meydanın Durumu

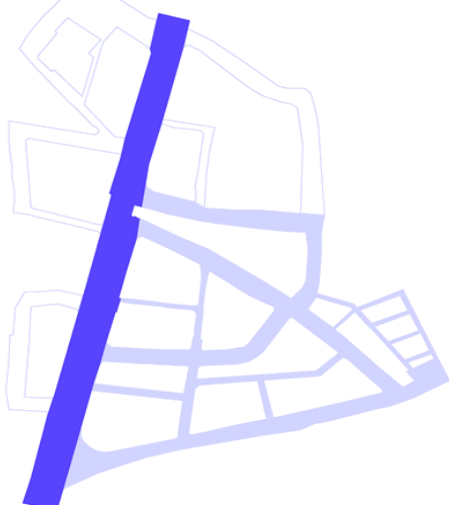


Harita 3.9 Projelendirme Sonrası Meydanın Durumu

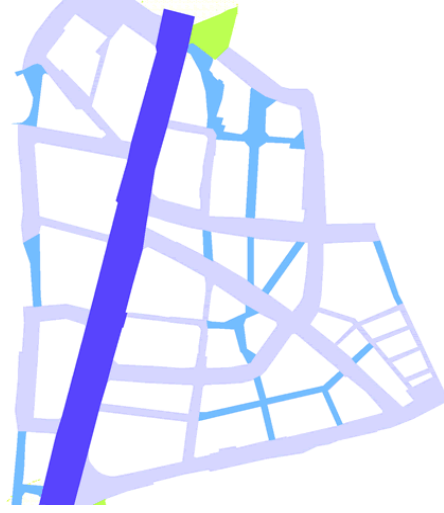
3.4.1.3 Brixton Şehir Merkezi

Londra'nın güney merkez kısmında bulunan Brixton şehir merkezinin yeniden tasarlanması için gelişme stratejileri önerileri hazırlanmıştır. Yerel yönetim, Brixton'da daha fazla gelişmeyi hedeflemektedir. Özel sektör konuya ilgi göstermektedir, fakat aşırı gelişme, Brixton'ın tarih içinde gelişmiş, farklı etnik gruplar barındıran karakterini tehdit etmektedir

Space Syntax'ın stratejik tasarım önerileri, bir dizi yeni yaya bağlantısı yaratarak şehir merkezinin potansiyellerinin önünü açmaktadır. Bu yeni bağlantılar, şehir merkezi boyunca hareketi teşvik edecektir. Bunu yapmaktaki amaç High Street ve Electric Avenue üzerindeki yükü hafifletmek ve benzer yerlerdeki gelişme alanlarının değerleri üzerindeki baskıyı azaltmaktır (<http://www.arkitera.com/>).



Şekil 3.5 Bölgenin Mevcut Durumu



Şekil 3.6 Öneri Genişleme Aksları



Şekil 3.7 Öneri genişleme Aksları ile Oluşturulan Proje

4. ALAN ÇALIŞMASI

Tarihi yarımada; ülkemiz ve dünya için tarihi ve kültürel mirasın önemli bir parçasıdır. Bu sebeple birçok bakımdan koruma altına alınmıştır. Ancak bölge, bir yandan da hâlâ içinde yaşanan, büyüyen ve gelişim halinde olan bir yerdir. Bu nedenle bölgeye yapılacak herhangi bir müdahaleden önce, bu müdahalelerin yapılacağı yerlerin tarihi süreçte yaşadıkları dönüşümü tespit etmenin yanı sıra günümüzdeki durumunu da iyi anlamak gerekir.

Mekân dizim analizi, biçimsel katman ve yaya hareketi katmanı karşılaştırılarak doku ve potansiyel aktivite alanları arasındaki ilişkiyi irdelemeyi mümkün kılmaktadır (Çil, 2008) . Çalışmanın bu bölümünde öncelikle çalışma alanının mevcut durumu mekan dizim yöntemi kullanılarak analiz edilmiş ve bu analiz sonucunda elde edilen veriler yorumlanmıştır. Yorumlanan bu veriler ışığında tespit edilen problemlerin çözümü amacı ile bölgeye bir proje önerisi getirilmiştir. Öneri proje; bölgeye turistlerin çekilmesini, gelen ziyaretçilere yönelik yeni işlevlerin bölgeye entegrasyonunu ve bu yolla bölgenin tarihi-kültürel değerlerinin korunmasına katkıda bulunulmasını amaçlamaktadır. Daha sonra, bölgeye önerilen proje mekan dizim yöntemi ile yeniden analiz edilmiş ve öneri proje sonucunda elde edilen veriler yorumlanmıştır.

4.1 Bölgenin Mevcut Durumunun Mekan Dizim Yöntemi İle Analizi

Hillier ve Hanson, mekânsal şemaları analiz etmek için önce basit geometriyi unutmak, önce insanların mekânsal davranışlarını düşünmek gerektiğini vurgular. İnsanların doğrular boyunca hareket etmeleri ve içbükey mekânlarda bir araya gelmesi, insan faaliyetlerinin doğal bir geometrisi olduğunu göstermektedir. Hareket ağı biçiminin başlıca özelliği ‘yaya hareketi’ yolu ile bazı mekânların diğerlerine göre ayrıcalıklı ve üstün kılmasıdır (Hillier ve Hanson, 1984).

Mekânın fiziksel özelliklerinin anlaşılması, bu özelliklerin insan hareketleri üzerindeki etkilerinin görülmesi amacı ile çalışma alanının aksiyel haritası hazırlanmıştır. Bu harita üzerinden mekânların global bütünleşme değerleri (R_n) ve yerel bütünleşme değerlerinin (R_3) elde edilebilmesi amacı ile ‘çekirdek haritalar’ hazırlanmıştır. Bu harita hazırlanırken bölgenin 1995 yılında oluşturulmuş olan haritasından yararlanılmıştır.

Çalışma sonucunda toplam 1087 doğru ile ifade edilen aksiyel harita oluşmuştur. Doğrular analiz haritası üzerinde maviden kırmızıya doğru renkler almışlardır. Doğruların rengi

kırmızıya yaklaştıkça sistem içerisindeki bütünleşme değerlerinin (R_n ve R_3 değerleri) arttığı, maviye yaklaştıkça ise bütünleşme değeri azaldığı belirlenmiştir.

4.1.1 R_n (global bütünleşme) Analizi

Mekân dizim yöntemi ile yapılan çalışma sonucunda çalışma alanının ortalama R_n bütünleşme değeri 0,728963 olarak bulunmuştur. Bütünleşme haritasında görüleceği gibi çalışma alanında en yüksek R_n (global) bütünleşme değerine sahip akslar;

L475 kodu ile temsil edilen ve 1.030 R_n değerine sahip Ali Naki Sokak

L478 kodu ile temsil edilen ve 1.012 R_n değerine sahip Fethiye Caddesi

L797 kodu ile temsil edilen ve 1.008 R_n değerine sahip Darüşşafaka Caddesi

L441 kodu ile temsil edilen ve 1.002 R_n değerine sahip Fethiye Caddesi (devamı)

L487 kodu ile temsil edilen ve 1.001 R_n değerine sahip Draman Caddesi'dir.

Global ölçekte en yüksek bütünleşme değerine sahip akslar Yavuz Selim Mahallesi ve Çukurbostan bölgesinde yoğunlaşmıştır. Çıkan bu sonuca bakarak global ölçekte en yüksek bütünleşmeye sahip bu bölgenin çalışma alanının merkezini oluşturduğu sonucuna varabiliriz. Bölgede yapılan gözlemlerde de sözü edilen akslar üzerinde yoğun yaya hareketinin mevcut olduğu ve aks üzerinde ticaret mekânlarının yoğunlaşmış olduğu gözlemlenmiştir.

R_n bütünleşme değerinin en düşük olduğu akslar ise;

L323 kodu ile temsil edilen ve 0.410 R_n değerine sahip Şair Belig Sokak

L321 kodu ile temsil edilen ve 0.423 R_n değerine sahip Tepedelen Sokak

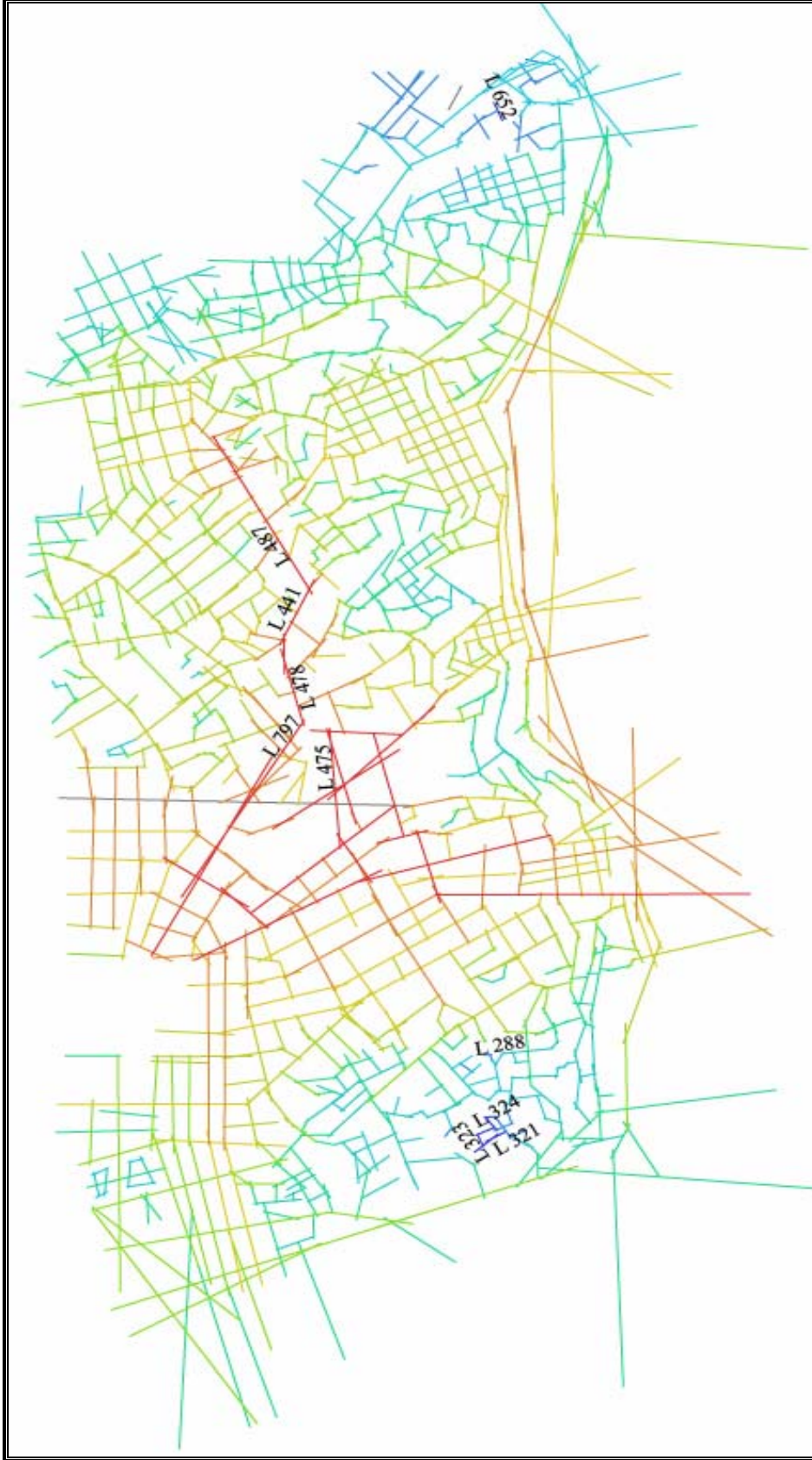
L324 kodu ile temsil edilen ve 0.424 R_n değerine sahip Tepedelen Çeşmesi Sokak

L652 kodu ile temsil edilen ve 0.449 R_n değerine sahip Ahmet Rufai Sokak

L288 kodu ile temsil edilen ve 0.474 R_n değerine sahip Keseci Çıkmazı'dır.

En düşük bütünleşme değerine sahip akslar Ayvansaray ve Zeyrek bölgesinde toplanmışlardır. Ayrıca bu iki bölgenin yanı sıra Fener bölgesi de ortalama R_n bütünleşme değerinin altına kaldığı görülmektedir. Bu bölgeler içerisinde bazı kültürel-tarihi yapılar ve korunmuş kent dokuları bulunmaktadır. Harita 4.3'te önemli kültürel, tarihi ve dini yapı bölgelerin global bütünleşme değerinin düşük olduğu bölgelerde konumlandığını görebiliriz. Bu yapı ve

bölgeler, çalışma alanının merkezini oluşturan bölgeye entegrasyonu en düşük noktalardadır. Diğer bir deyişle bu bölgeler sistemin en yalıtılmış alanlarında konumlanmışlardır.



Harita 4.1 Çalışma Alanının Mevcut Durumunun Rn Bütünleşme Grafiği

4.1.2 R3 (yerel bütünleşme) Analizi

Global bütünleşme (R_n) değerleri, akslar ile temsil edilen herhangi bir bölgenin içinde bulunduğu sistemin tamamına göre sisteme ne kadar entegre olup olmadığı konusunda bize bilgi verir. Yerel bütünleşme değeri (R_3) ise her hattın kendisine 3 hat derinlikte olan hatlarla ilişkisidir. Yani R_3 yerel bütünleşme değeri bir hattın sistemin tamamına göre değil de kendisine komşu olan hatlarla ne kadar ilişkilendiği hakkında bize bilgi verir.

Bölgenin ortalama R_3 bütünleşme değeri 1,791 bulunmuştur. Bölgenin yerel bütünleşme (R_3) değeri baz alınarak yapılan analizine baktığımızda en yüksek değerlere sahip aksların;

L117 kodu ile temsil edilen ve 3.156 R_3 değerine sahip Çobancı Çeşmesi Sokak

L112 kodu ile temsil edilen ve 3.127 R_3 değerine sahip Ayan Caddesi

L196 kodu ile temsil edilen ve 3.115 R_3 değerine sahip Kara Sarıklı Sokak

L847 kodu ile temsil edilen ve 3.115 R_3 değerine sahip Karadeniz Caddesi

L437 kodu ile temsil edilen ve 3.104 R_3 değerine sahip Haliç Caddesi'dir.

Yerel ölçekte en yüksek bütünleşme değerine sahip akslara baktığımızda, aksların kent dokusunun organik bir gelişme gösterdiği bölgelerde değil, birbirini dik kesen sokakların oluşturduğu ızgara planlı yerleşim bölgelerinde toplandığı görülmektedir. Bölgenin tarih içerisindeki gelişimini açıklandığı bölümde de değinildiği gibi, bu ızgara planlı yerleşmeler ya bölgenin geçirmiş olduğu yangın ve doğal afetler sonucunda yeniden inşa edilen bölgeler ya da 1960 sonrası bölgenin almış olduğu göçler sebebi ile yeni oluşan kent dokularıdır.

Bu beş aksın aldığı ortalama R_n bütünleşme değerleri 0.898'dir. Bu değer bölgenin ortalama R_n değerinin üzerindedir. Yani yerel ölçekte en yüksek bütünleşiklik değerine sahip olan akslar, global ölçekte de sistemin bütünüyle yüksek derecede bütünleşmiştir.

Bölgenin R_3 değeri baz alınarak yapılan analizinde en düşük bütünleşme değerlerini alan akslar ise;

L606 kodu ile temsil edilen ve 0.333 R_3 değerine sahip Hacı Maslağı Sokak

L288 kodu ile temsil edilen ve 0.422 R_3 değerine sahip Kaseci Çıkmazı

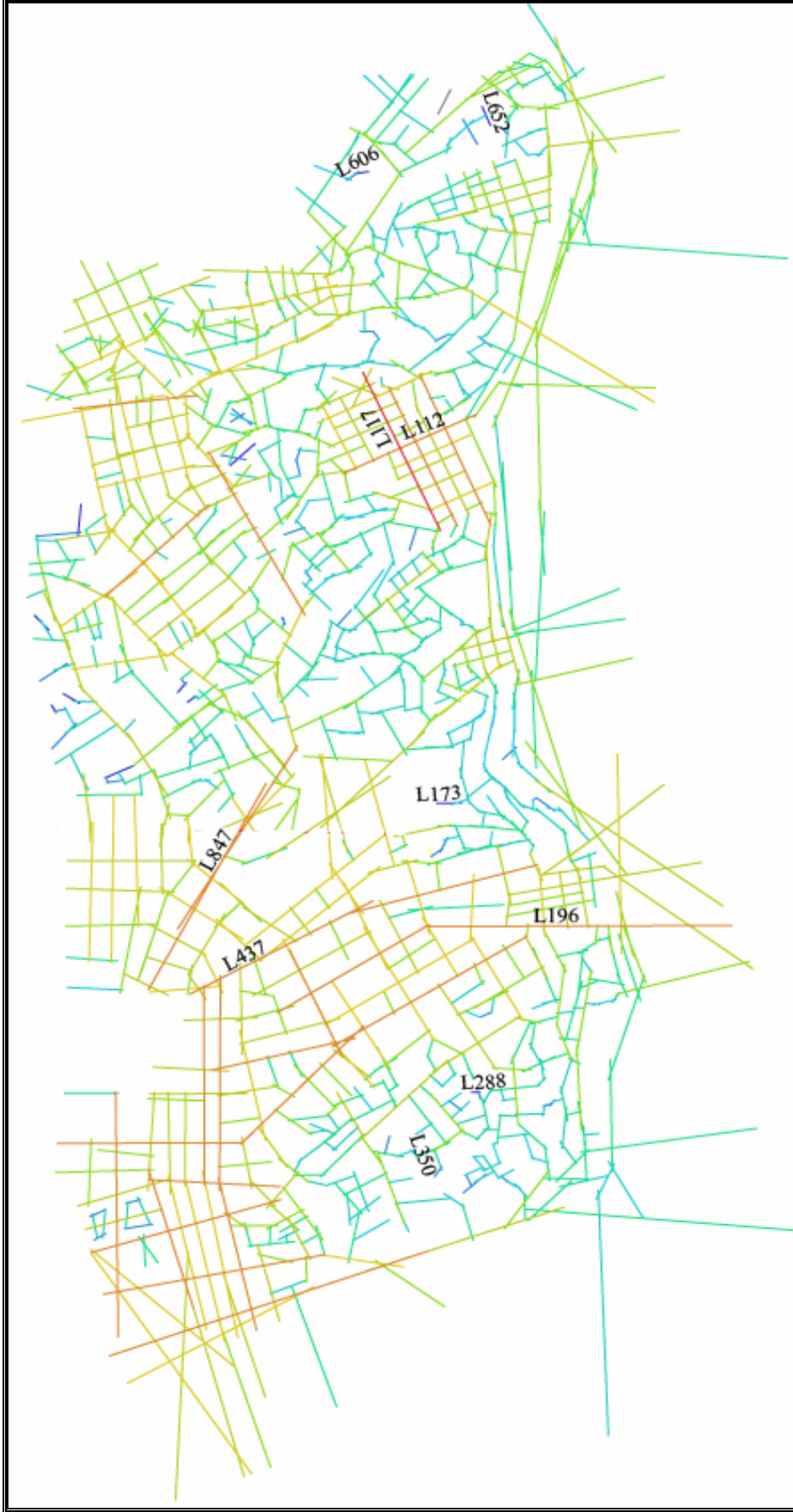
L173 kodu ile temsil edilen ve 0.498 R_3 değerine sahip Kırkbasamak Sokak

L652 kodu ile temsil edilen ve 0.527 R_3 değerine sahip Ahmet Rufai Sokak

L350 kodu ile temsil edilen ve 0.689 R_3 değerine sahip Musa Bey Sokak 'tır.

Yerel ölçekte düşük bütünleşme değerine sahip aksların, yüksek değerlere sahip aksların aksine bölgenin organik kent dokusuna sahip parçalarında yoğunlaştığı görülmektedir. Bu parçalar tarihi kent dokusunun belli ölçüde korunabildiği Zeyrek ve Ayvansaray bölgelerindedir. Aynı şekilde Fener-Balat bölgelerindeki aksların da R3 değerlerinin, sistemin ortalama R3 değerinin altında kaldığını görülmektedir.

En düşük yerel bütünleşme değerine sahip beş aksın ortalama R_n değeri de 0.494'dır. bu değer ortalama değer olan 1,932'in hayli altındadır.



Harita 4.2 Çalışma Alanının Mevcut Durumunun R3 Bütünleşme Grafiği

4.1.3 Okunabilirlik Grafiği

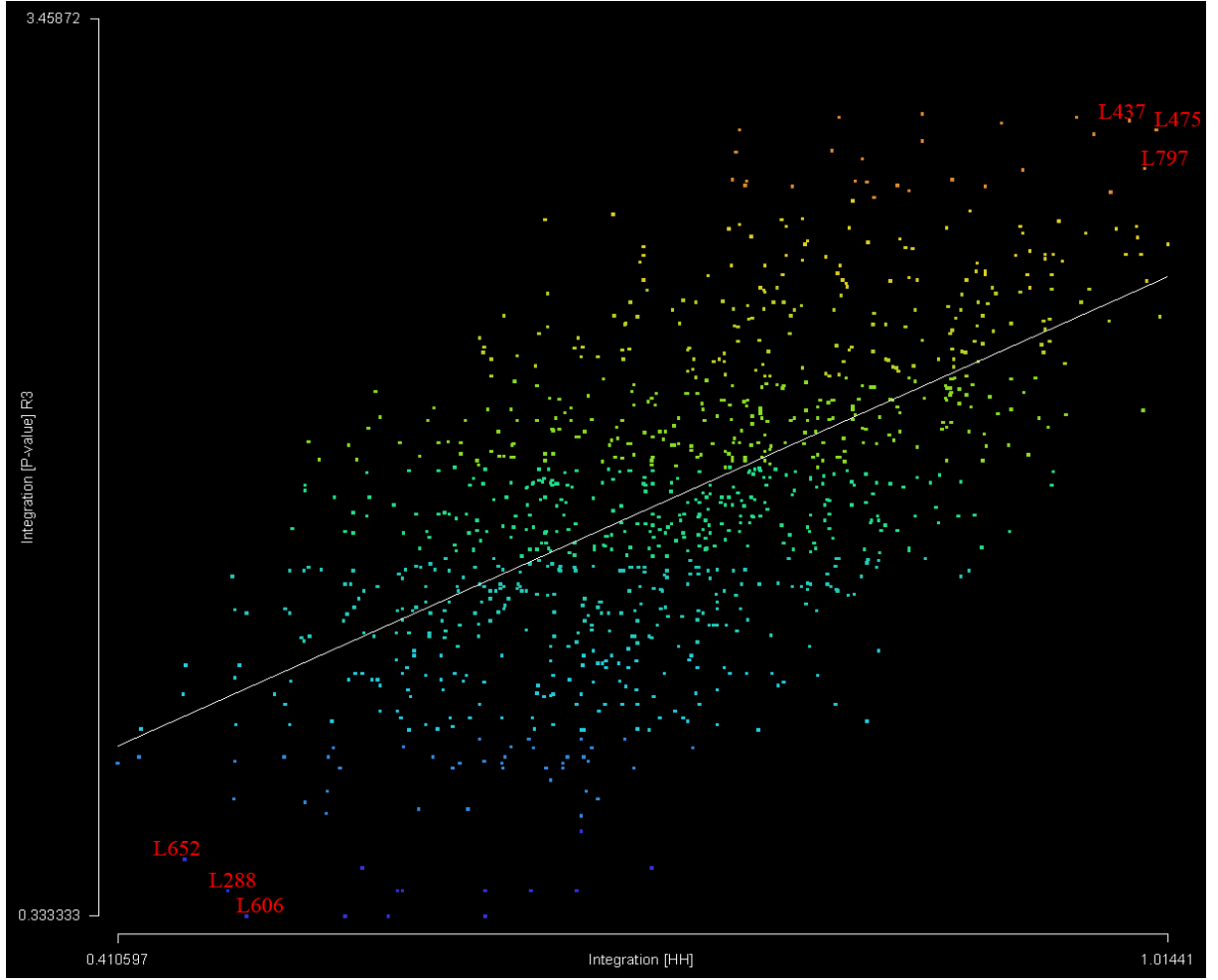
Okunabilirlik grafiği bize R_n ne R_3 değerlerinin tek bir tabloda karşılaştırılabilmesine imkan sağlar. Bu tablo goblal bütünlüşiklik (R_n) değerine ile yerel bütünlüşiklik (R_3) değerinin X ve Y eksenlerine yerleştirilmesi, bu değerlerin kesişiminin bir nokta ile ifade edilmesi ile oluşturulur. Bu noktalar aksiyel haritalarda olduğu gibi maviden kırmızıya doğru değişen renklerle ifade edilirler. Daha sonra bir doğru ile aksların almış olduğu değerlerin ortalamasını birleştirilir. Bu doğru mekânın hem global hem de yerel bütünlüşiklik derecesini verir. Ortalama değerine veren bu doğru ile X ve Y eksenin arasında kalan aç 45 dereceye ne kadar yakınsa mekânın genel bütünlüşiklik derecesi de o derece yüksektir. Başka bir deyişle mekânların R_n ve R_3 değerlerinin ortalaması birbirine ne kadar yakınsa mekânın okunabilirliği de o derece yüksektir.

Grafik 4.1’de çalışma alanının okunabilirlik grafiği görülmektedir. Tabloda L475 ile temsil edilen Ali Naki Sokak en yüksek okunabilirlik değerine sahip mekân olmuştur. Onu sırasıyla L797 ile temsil edilen Darüşşafaka Caddesi ve L437 ile temsil edilen Haliç Caddesi takip etmiştir.

Tabloda L652 ile temsil edilen Ahmet Rufai Sokak en düşük okunabilirlik değerine sahip mekân olmuştur. Onu sırasıyla L288 ile temsil edilen Kaseci ıkmaızı ve L606 ile temsil edilen Hacı Maslağı Sokak takip etmiştir.

Bölgedeki aksların ortalamalarını birleştiren doğrunun X eksenine ile yaptığı aç 25 derecedir. 45 derecenin hayli altında olan bu değer bize bölgenin düşük okunabilirlik seviyesine sahip olduğunu göstermektedir.

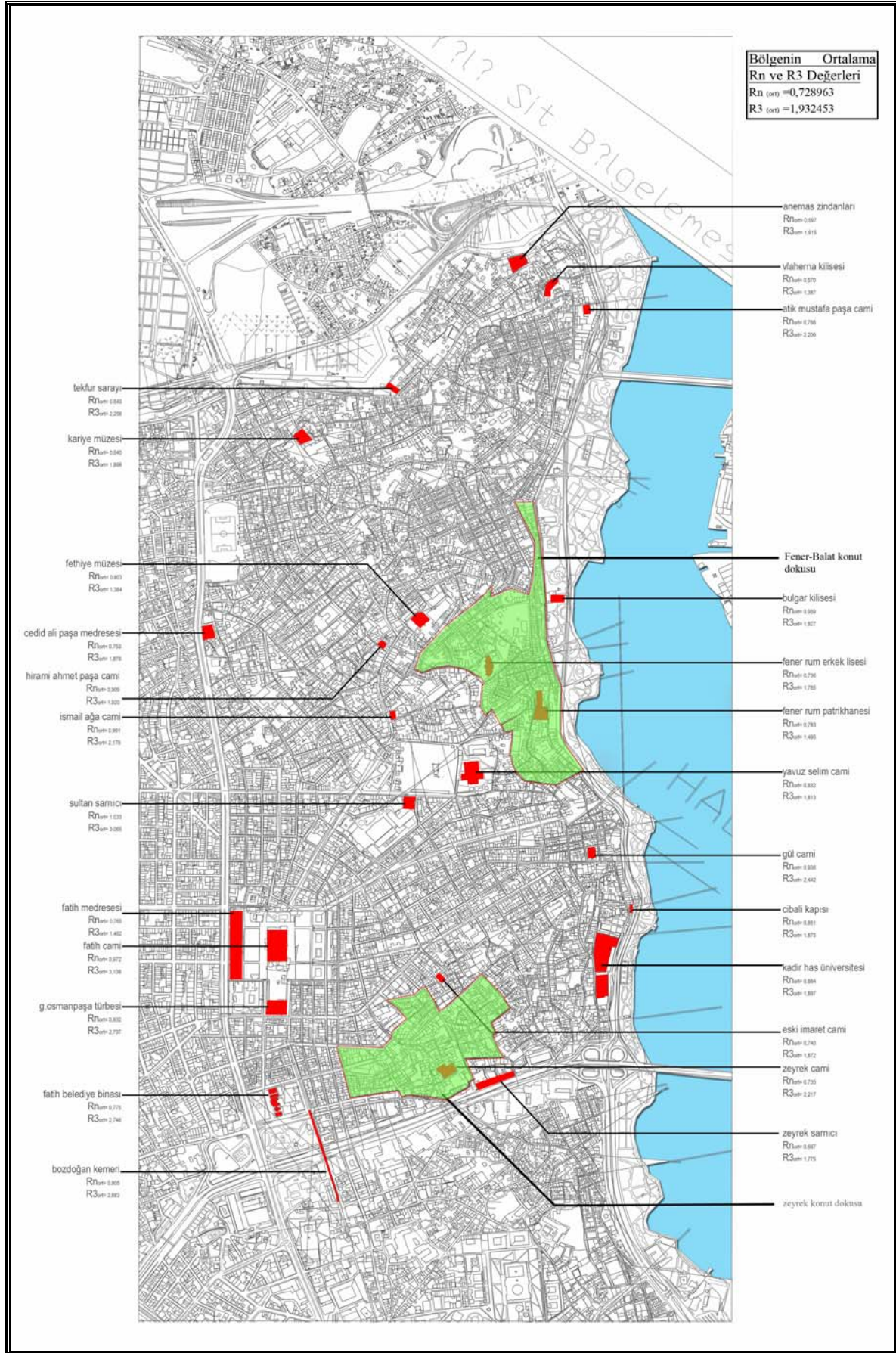
Oluşturulan dağılım tablosu verileri ile aksiyel haritalardan elde edilen veriler örtüşmektedirler. Aksiyel haritalarda hem global hem de yerel bütünlüşiklik değerleri yüksek çıkan mekânların okunabilirliği de yüksek düzeyde bulunmuştur. Aynı zamanda düşük okunabilirlik seviyesine sahip mekânların global ve yerel ölçekte de bütünlüşiklik değerleri de düşüktür.



Grafik 4.1 Çalışma Alanının Mevcut Durumunun Okunabilirlik Grafiği

4.1.4 Değerlendirme

Çalışma alanının halihazırdaki durumunu global bütünleşme (R_n) ve yerel bütünleşme (R_3) haritaları üzerinden analizleri yapılmıştır. Analizler sonucunda Yavuz Selim ve Şeyhresmi mahallelerinin oluşturduğu bölge hem R_n hem de R_3 analizinde en yüksek değerlere sahip aksları içerisinde barındırmaktadır. Başka bir deyişle bu mahaller bölgenin çekirdeğini oluşturmaktadır. Bölgenin bütünleşiklik değeri en düşük bölgeleri çalışma alanının kuzey sınırları oluşturan Ayvansaray-Edirnekapı aksı, güney sınırını oluşturan Zeyrek-Unkapanı bölgesi ve Fener-Balat bölgesinin bir kısmıdır. Bu kent parçalarına baktığımızda, çalışma alanı içerisindeki 1960 sonrası yapılaşmadan en az etkilenen ve organik kent dokusunu koruyabilmiş oldukları görülür. Bu analizleri şu anki yapı stoku ile karşılaştırdığımızda önemli bir sonuç ortaya çıkar. Mevcuttaki önemli kültürel-tarihi değerler yapılar ve yapı alanları, ağırlıklı olarak bölgenin sistemle bütünleşme değerlerinin düşük olduğu bölgelerde konumlanmıştır. Bu durum harita 4.3'te görülmektedir.



Harita 4.3 Çalışma Alanındaki Önemli Yapı ve Ket Dokularının Bütünleşme Değerleri

4.2 Bölgenin İçin Öneri Proje

Bir önceki bölümün sonucunda bölgenin Rn ve R3 bütünleşme değerleri bulunmuştur. Ortalama bütünleşme değerinin altında kalan yani; sistemle daha az bütünleşik olan bölgeler incelendiğinde, bir çok nitelikli yapının ve kent dokusunun bu bölgelerde konumlandığı görülmektedir. Örneğin; Molla Zeyrek Camii, Zeyrek Evleri, Tekfur Sarayı, Anemas Zindanları ve Kariyer Müzesi bu bölgelerdedir. Bu veriler ışığında bölgedeki önemli yapıların ve yapı gruplarının çekirdeğin dışındaki bölgelerde, çalışma alanının çeperlerinde konumlandıklarını söyleyebiliriz.

Tarihi, kültürel ve mimari değer taşıyan bu yapıların sisteme mümkün olduğunca entegre edilmeleri, yapıların korunmalarına ve ilerideki yıllara aktarılabilmesine yardımcı olacağı gibi bölgenin sosyal, fiziksel ve ekonomik açıdan iyileştirilmesine katkıda bulunacaktır.

Bu amaçla çalışmanın bu bölümünde önerilerde bulunulmuştur. Bu öneriler dört başlık altında toplanmıştır. Bunlar;

- Tarihi yarımadaanın diğer alt bölgeleri ile yaya ve araç bağlantıları güçlendirilmesi
- Turizmi destekleyici işlevlerin bölgeyle verilmesi ile bölgenin canlandırılmasıdır.
- Anıt yapıların sistemle bütünleştirilmesi
- Büyük yapı adalarının parçalanması

4.2.1 Bölgenin Tarihi Yarımadaanın Diğer Alt Bölgeleri İle Bağlantılarının Güçlendirilmesi

Kentsel mekanlar arası süreklilik ve bir mekandan diğer bir mekana geçiş, erişebilirliğin gerçekleşmesiyle ilgilidir. Erişebilirlik, kent içi kapalı veya açık mekanların birbirlerine olan ilişkilerinin, özellikle yayaların hareketi söz konusu olduğunda, mümkün olduğunca kesintisiz sağlanması ile, kuramsal anlamda kesinlik kazanır. Taşıt trafiğinin, özellikle kentsel merkezlerde çok yoğun olduğu ve sıklıkla yayaların dolaşım haklarına müdahalede bulunularak taşıt yol platformunu genişletmek adına yaya alanlarında daraltmaya gidildiği düşünülürse, bir yaya olarak, özellikle kentsel merkez içindeki mekansal erişim daha da önem kazanmakta, dolayısıyla yapıli kentsel çevre içerisinde bulunan mekanlar arası erişebilirlik kavramı, yapılacak düzenlemelerin özünde yer alarak daha değerli hale gelmektedir. (Kaplan ve Kaya, 2008).

İnsanların kent mekanları içerisinde hareketliliği bir trafik oluşturmaktadır. Yaya erişilebilir kentsel mekanlar bağlamında, kent yaşamı içerisinde önemli bir yere sahip olmaktadır. Kent mekanları içerisinde yayaların rahat, güvenli ve sağlıklı dolaşımını sağlamak, erişilebilir

kentsel mekanlar düzenlemede her zaman vazgeçilmez öncelikte bir öneme sahiptir (Kaplan ve Kaya, 2008).

Kent içi yollarda taşıt trafiği için yapılan düzenlemeler taşıtlar için devamlı kesintisiz bir ulaşım sağlama amacındadır. Fakat bu tür düzenlemeler, kendi içinde ne kadar tutarlı görünürse görünsün, kentsel ulaşım bütünü içerisinde yaya trafiğinin de olduğunu, bu trafiğin mümkün olduğu kadar kesintisiz bir ulaşım ihtiyacı olduğunu genelde göz ardı etmektedir. Bu iki trafiğin birbirini en az derecede kesintiye uğratacak biçimde tasarlanması sorunu, motorlu taşıtları özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra hissedilir biçimde artmasından beri varolmuş ve birçok kent tasarım sürecinin konusu olmuştur (Kaplan ve Kaya, 2008).

Çalışma alanı tarihi yarımadanın diğer alt bölgeleri ile yaya bağlantıları açısından zayıf durumdadır. Güçlü araç yolları tarafından çevrelenmesi sebebi ile bölgenin Eminönü, Aksaray ve Eyüp alt bölgeleri ile doğrudan araç ve yaya trafiği kesintiye uğramıştır. Örneğin; bir yayanın yürüyerek çalışma alanına ulaşabilmesi için, hızlı araç trafiğine sahip önemli araç yollarını geçmesi gerekmektedir.

Doğrudan yaya ve araç bağlantılarının güçlendirilmesi, bölgenin ulaşılabilirliğinin artırılması açısından büyük öneme sahiptir. Bağlantıların güçlendirilmesi amacı ile diğer alt bölgelerden çalışma alanına doğrudan yaya girişleri sağlanması önerilmiştir. Bu yaya girişlerinin çalışma alanındaki kentsel açıklıklara ulaşmaları öngörülmüştür. Böylece bu bağlantı noktaları hem ulaşım hem de kentsel toplanma mekanları kimliği kazanacaktır. Bölgeye yaya bağlantılarının şu noktalardan sağlanması öngörülmüştür;

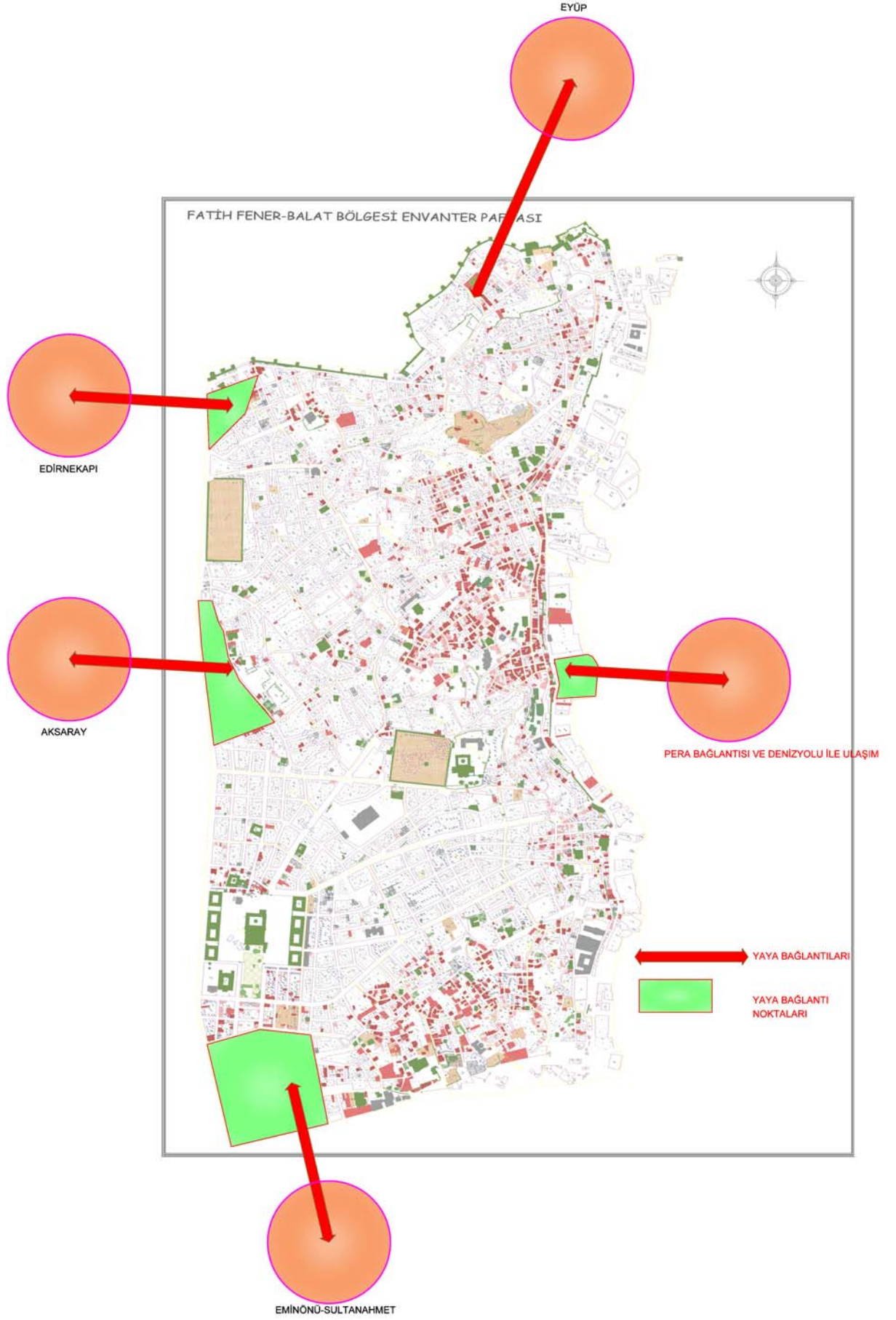
Eminönü-Sultanahmet bölgesinden Saraçhane bağlantısı

Aksaray bölgesinden Karagümrük bağlantısı

Topkapı bölgesinden Edirnekapı bağlantısı

Eyüp bölgesinden Ayvansaray bağlantısı

Beyoğlu bölgesinden Fener İskelesi bağlantısı (Harita 4.4)



Harita 4.4 Öneri Yaya Giriş Noktaları

4.2.2 Bölgeye Yeni İşlevlerin Verilmesi

Kentler, insanların yerleşme, barınma, çalışma, dinlenme, eğlenme ve özellikle kültürel gereksinimlerini karşıladığı, sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan mekânlardır. Yaşayan bir organizma olan kentlerin yaşamlarını sürdürebilmeleri için kentlere özgü niteliklerin, devamlı olması gerekmektedir. Tarihsel süreç içerisinde kentler, toplumların kültürlerini yansıtan mekânlar olmuşlardır. Kentlerin yaşamlarını sürdürebilmeleri için, kenti oluşturan toplumların kültürel etkileşim içerisinde olmaları şarttır (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2002).

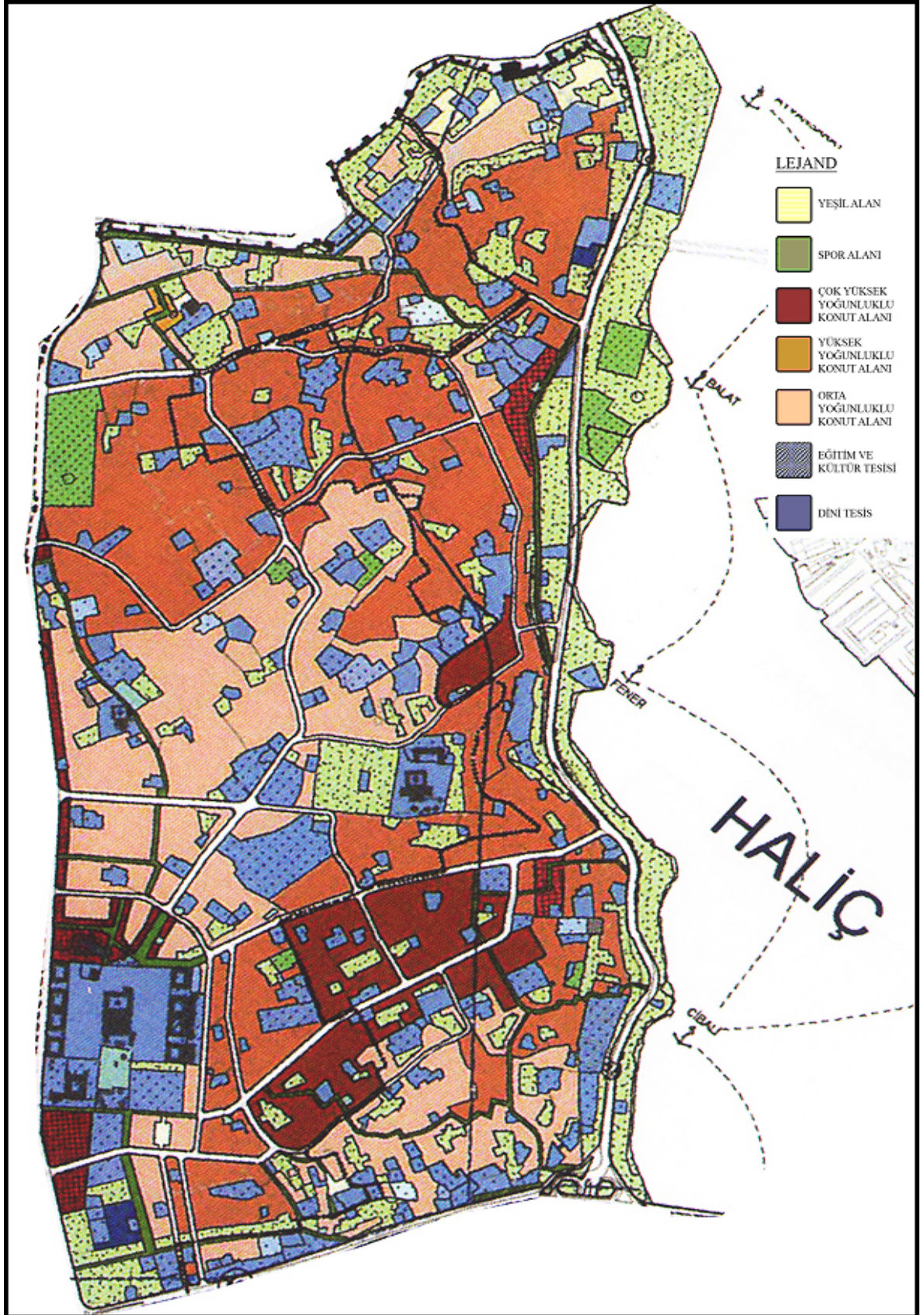
‘Yaşayan kent’ in tanımı, karma kullanım, canlılık, sosyal, kültürel ve ticari aktivitelerin çeşitliliği olarak ifade edilebilir. Kentler, ticaretin, yaratıcılığın, kültürün merkezidir. Aynı zamanda geleneği, kimliği, ülkeleri ve kıtaları simgelerler. Asıl önemli olan ise, kentlerin banliyö ya da küçük birer kasabaymış gibi planlanmaması ya da yönetilmemesidir. İyi kentlerin farklı kimlik ve karakterleri vardır. Günlük yaşantılarında ritim ya da nabızı vardır (Montgomery, 1995). Her kentin sahip olduğu kendine özgü bu özellikleri çeşitliliği ve canlılığı da beraberinde getirecektir.

Kentsel canlılık, mekanın hareketliliği, farklı zamanda gerçekleşen aktivitelerin ve insanların çeşitliliği gibi bileşenlerden oluşmaktadır. Aynı zamanda kültürel, sosyal ve ticari aktivitelerin canlılığı ve çeşitliliği olarak da ifade edilebilir. Genellikle küçük ölçekli işletmelerin iyi sunulduğu kentlerin, en canlı ve ilginç tarafı mekansal çeşitliliktir. Başarılı bir kent mekanı için farklılık önemlidir. Farklı eğilimlere hitap edebilen ve farklı tatları kullanıcılarına sunabilen kent mekanları, kullanıcıları bölgeye çekebilecek yeterli çeşitliliği de elde edebilmektedir.

Çeşitlilik; bir dizi sosyal, kültürel ve ticari aktiviteyi yansıtır ve tanımlar. İnsanlar buluşur, alışveriş yapar, satın alır ve satar (yemek, içki, gazete, otel odası, tiyatro performansı...vb.); ayrıca diğer kişilerle buluşarak hareketlilik meydana getirir, gün boyunca ve gece de devam edecek sosyal, kültürel ve ticari aktiviteler yaratırlar. Bu bağlamda kentsel canlılık fikri ve buna bağlı olarak akşam ekonomisi kavramı, sosyal, kültürel ve ticari aktivitelerin yapılabilmesindeki en önemli etmenlerdir (Montgomery, 1995).

Bir kent mekânının canlılığını koruyabilmesi için sadece barınma ihtiyacına cevap vermesi çoğu zaman yetersiz kalmaktadır. Destekleyici işlevlerin var olması gerekmektedir. Çalışma alanının fonksiyon dağılımına baktığımızda ise bölgenin ağırlıklı olarak konut dokusundan oluştuğunu görebiliriz (Harita 4.4). Konut alanları bölgenin yaklaşık olarak %68 ini oluşturmaktadırlar. % 16’lık bir alan ise (büyük çoğunluğunu sahildeki yeşil alan bandı

oluşturmaktadır) yeşil alan niteliğindedir. %14'lük bölümü dini, kültürel ve eğitim amaçlı yapılar oluştururken, diğer fonksiyonlar (trafo, iskele vb.) %2'lik dilimi oluşturmaktadırlar.



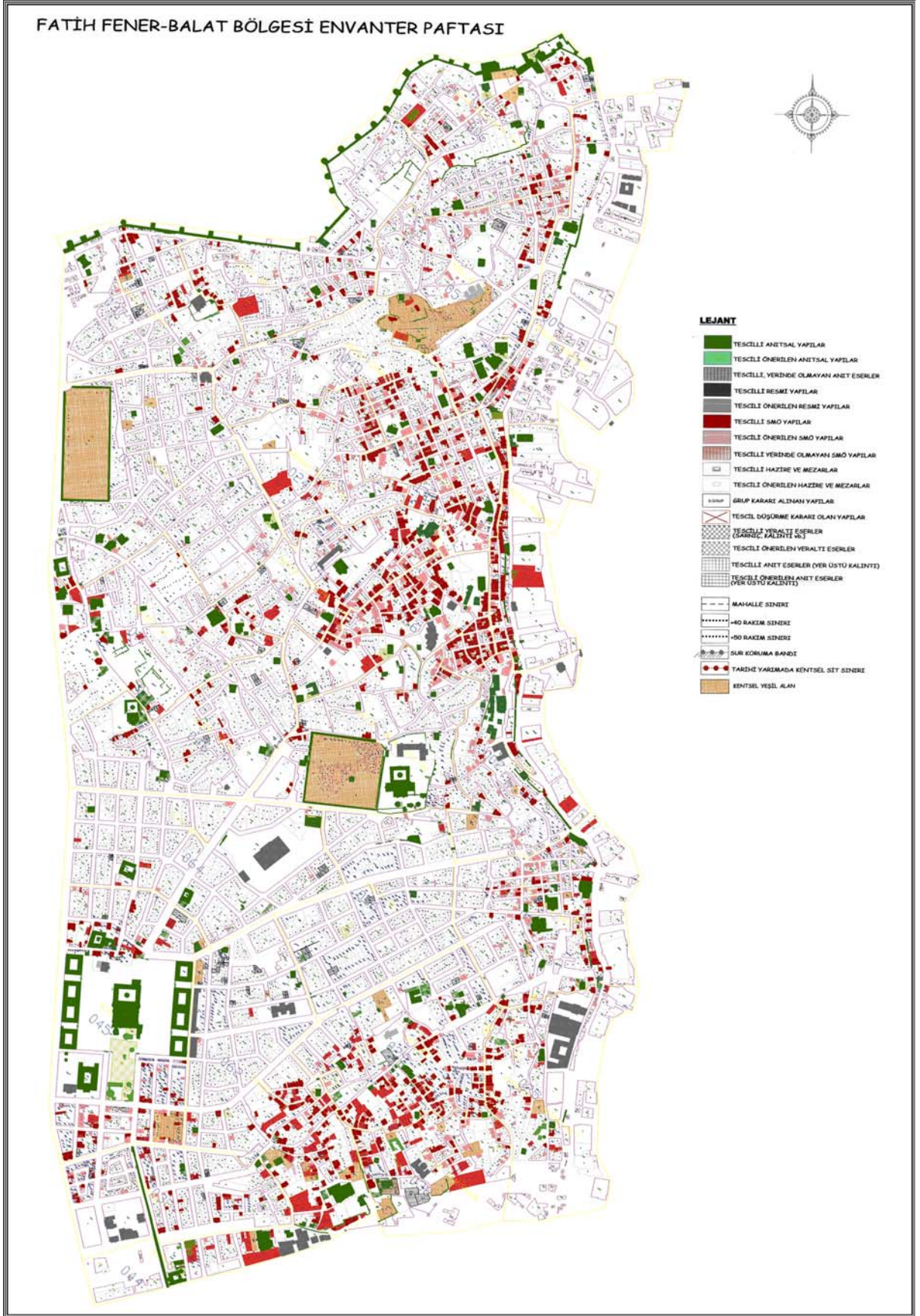
Harita 4.5 Çalışma Alanındaki Fonksiyonların Dağılımı

Çalışma alanını mevcuttaki şekliyle sadece konut alanı olarak bırakmak bölgenin potansiyellerini göz ardı etmek anlamına gelir.

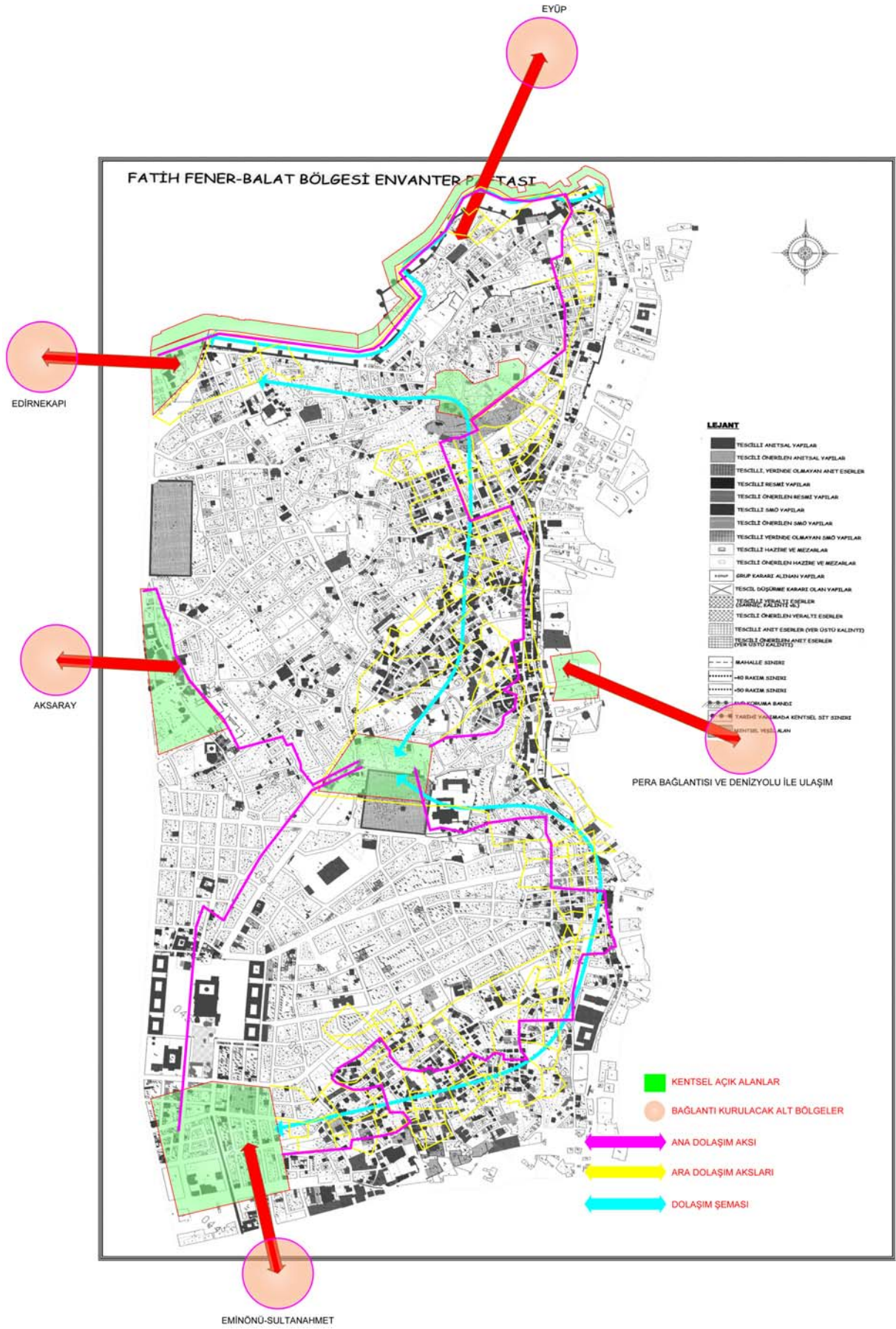
Bölgenin yeterince değerlendirilemeyen potansiyellerini harekete geçirmek, bölgede bulunan tarihi ve kültürel varlıkların sistemle bütünleşikliğini artırmak, bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel yapısına katkıda bulunmak için turizm eksenli yeni işlevlerin eklenmesi önerilmiştir. Turizmin bölgenin sosyal, ekonomik ve kültürel yapısına yapabileceği katkılarının daha iyi anlaşılabilmesi için çalışmanın bu bölümünde turizm eksenli yeniden canlandırma kavramına değinilecektir.

Bu çalışma kapsamında ele alına bölgenin fiziksel ve sosyal yapısındaki iyileşmelerini sağlayabilmek ve elde edilen kazanımları sürdürülebilir hale getirebilmek amacı ile turizm eksenli işlevlerin bölgeyle bütünleştirilmesi önerilmiştir. Bu işlevler, konaklamanın yanı sıra konaklamayı destekleyici olarak; eğlence, ziyaret, yeme-içme gibi işlevlerdir. Bu işlevlerin nereye konumlandırılacağına karar verebilmek için bölgenin envanter listesinden hareket edilmiştir (Harita 4.5 ve ekler). Bu envanterde; tescilli yapılar, tescili önerilen yapılar, kentsel boşluklar, niteliksiz yapı alanları gibi veriler okunabilmektedir. Bu bilgiler incelendiğinde bölgede nitelikli yapıların kümelenmiş olduğu üç ana bölge tespit edilmiştir(Harita 4.8). Bu bölgeler; Zeyrek, Fener-Balat ve Ayvansaray bölgeleridir. Ancak bu bölgeler ya birbirlerinden kopuk yada birbirlerine çok zayıf bağlantılar ile bağlıdırlar. Ayrıca global bütünleşme (Rn) ve yerel bütünleşme (R3) haritalarından gördüğümüz gibi bu bölgeler sistemin yalıtılmış bölgelerini oluşturmaktadırlar. Bu envanterden yapabileceğimiz başka bir çıkarım ise; Anemas Zindanları, Kariye Müzesi ve İstanbul Surları'nın Kuzey Kısmı gibi nitelikli yapıların bu bölgelerin dışında münferit olarak konumlandığıdır.

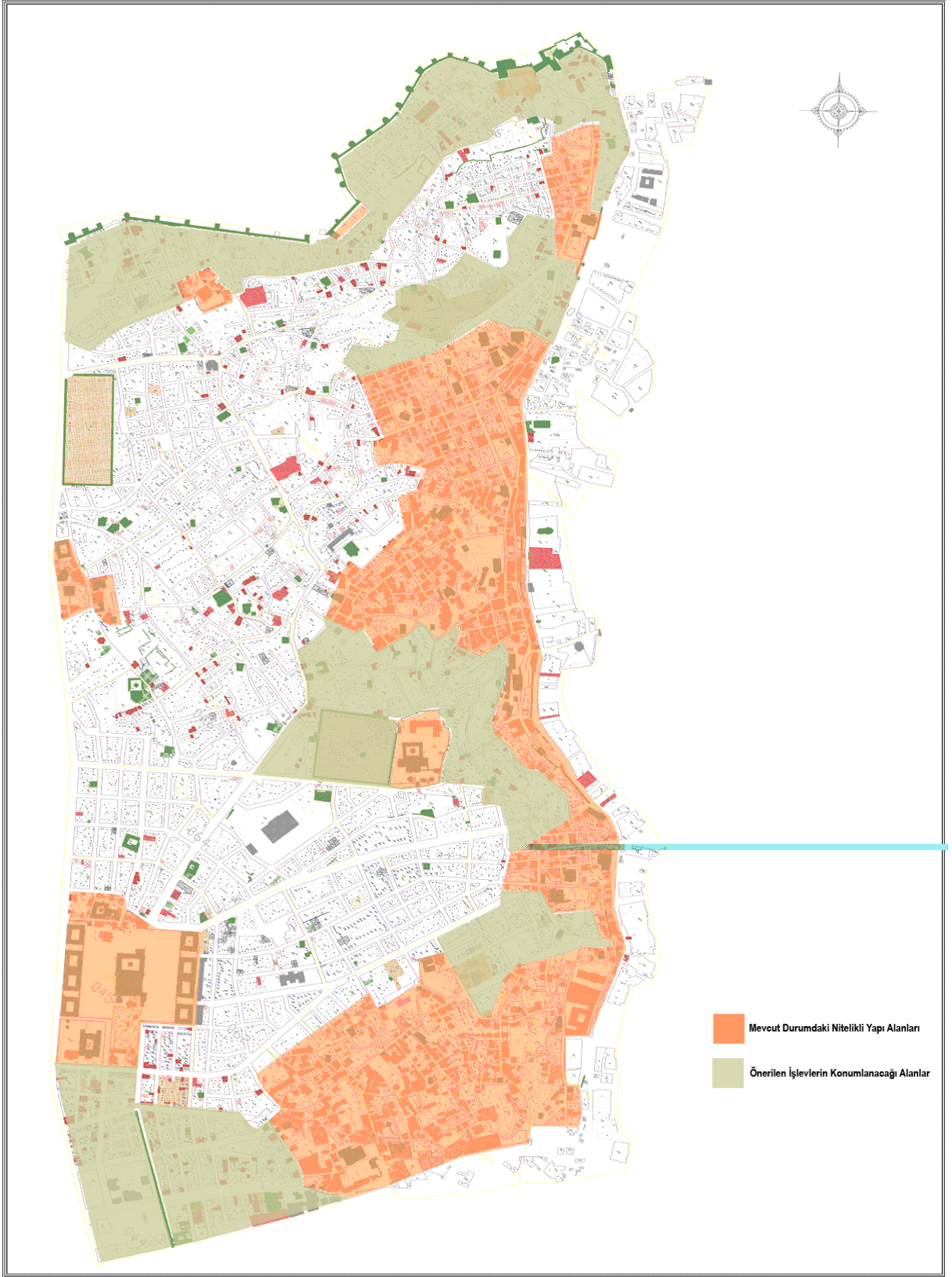
Birbirinden kopuk bölgeleri ve yapıları turizme yönelik bir dolaşım aksı oluşturacak şekilde birbirine bağlanması için kullanılması gereken bölgeler vaziyet planında tespit edilmiştir. Bu bölgeler belirlenirken mevcutta bulunan ve oluşturulacak olan kentsel açıklıkların da sisteme dahil edilmesi önemli bir kriter olarak göz önünde bulundurulmuştur. Belirlenen bu alanlara verilecek işlevlerin bölgenin 24 saat canlı kalmasına, kullanıcıların bölgede güvenli olarak yaşabilmesine ve ziyaretçileri geceleri de bu bölgede tutulabilmesine yönelik işlevlerin olması önerilmiştir.



Harita 4.6 Çalışma Alanının Envanter Haritası



Harita 4.7 Önerilen Dolaşım Aksları



Harita 4.8 Mevcut Durumda Nitelikli Yapı Alanları

4.2.3 Anıt Yapıların Sistemle Bütünleştirilmesi

Proje kapsamındaki başka bir öneri de; anıt yapıların sistemle bütünleştirilmesi için müdahaleler yapılmasıdır. Bu amaçla bölgenin mekan dizim yöntemiyle yapılan analizinden yararlanılmıştır. Sistemle daha az bütünleşmiş olan bölgelerin kullanıcılar tarafından daha iyi okunabilmesi amaçlanmıştır. Bölgedeki bazı anıt yapılar, bunların algılanmasını zayıflatacak şekilde niteliksiz yapılar tarafından çevrelenmiştir. Bu anıt yapıların algılanmasını arttırmak amacıyla çevresindeki oluşumların mümkün olduğunca temizlenmesi önerilmiştir. Böylece, hem kent dokusu içinde bölgenin ölçeğine uygun kentsel açık alanlar oluşturulmuş olacak hem de okunabilirliğin bileşenlerinden olan çevresel işaretler daha da belirgin hale getirilmiş olacaktır. Örneğin; Anemas Zindanları'nın çevresi İvaz Efendi Camii'sini de içine alacak şekilde bir meydancık olması önerilmiş bu şekilde ortalama 0.48 bütünleşme değerine sahip akslardan oluşan bölge görüş mesafelerinin arttırılması ile ortalama bütünleşme değerinin artırılması amaçlanmıştır. Böylece kentsel bir odak noktası da ortaya çıkartılmış olacaktır.

4.2.4 Büyük Yapı Adalarının Parçalanması

Bütünleşme değerlerinin arttırılması için getirilen başka bir öneri ise, önemli yapı ve bölgelerin ziyaretçilerin kullandıkları akslarla olan bağlantılarını görsel ve işlevsel olarak kesen yapı adalarının mümkün olduğunca parçalanarak yeni akslar açılmasıdır. Örneğin; Haliç Kıyıları ile kıyıya paralel bir sokağın görsel ve ulaşım bağlantısını kesen bir yapı adasında aks açılması önerilmiş ve böylece kıyı ile kullanıcı arasında bağlantı kurulmuştur. Bu durum kullanıcıların yer tayinini kolaylaştırılmış, kaybolma hissi azaltılmıştır. Açılacak bu yeni akslar sayesinde kullanıcıların bölgedeki simgesel elemanlarla görsel olarak temasa geçmesi sağlanmıştır.

4.2.5 Öneri Proje Şemaları

Getirilen bu öneriler için dört pilot nokta önerilmiştir. Bu noktalar seçilirken çeşitli kriterler göz önünde bulundurulmuştur. Bu kriterler;

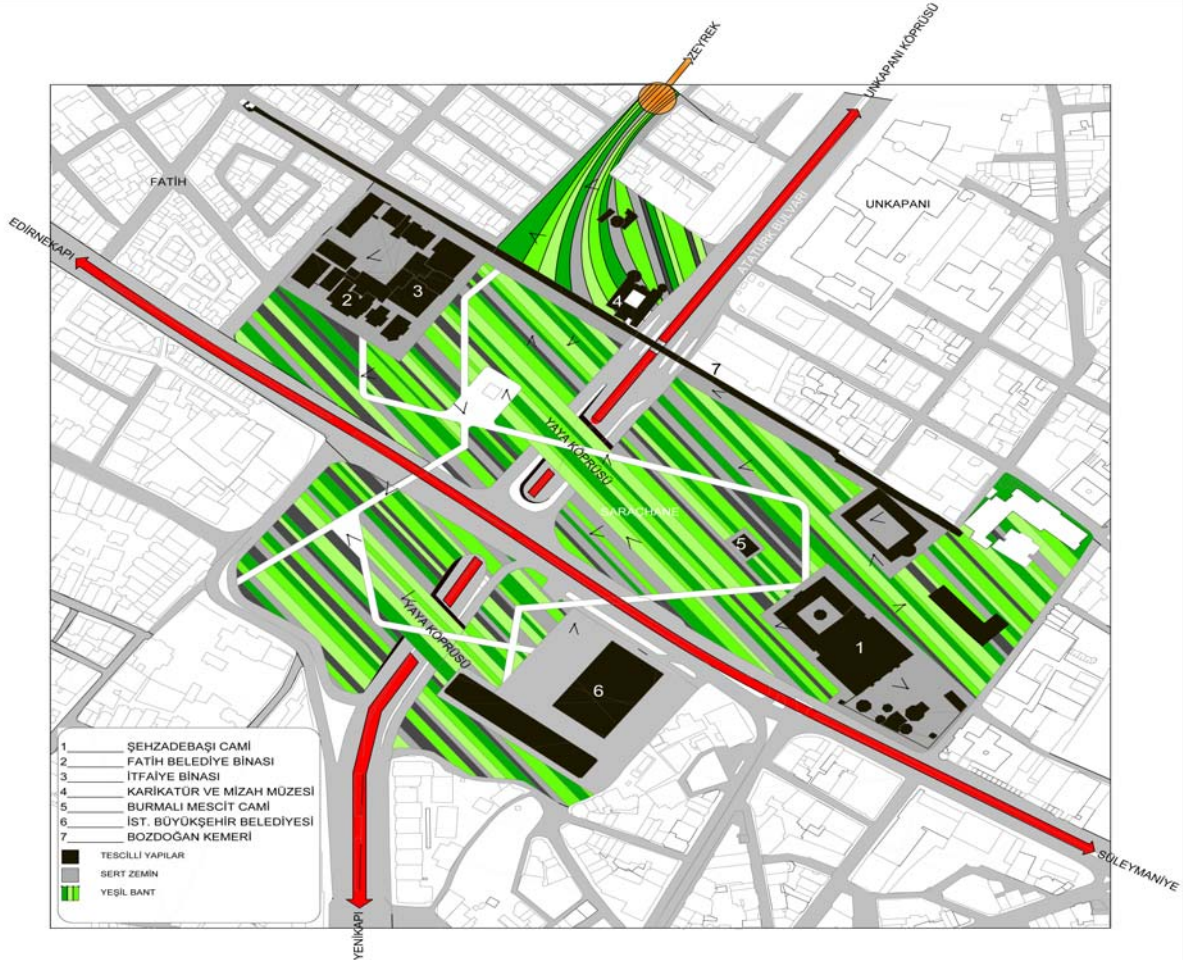
- Bölgenin diğer alt bölgelerle temas noktalarında olması.
- Bölgenin içerisinde yeterli miktarda nitelikli yapı stoku barındırması.
- Bölgenin içerisinde noktasal olarak yerleşmiş nitelikli yapıların yanı sıra kentsel ölçekte de nitelikli kent dokusunu barındırması.
- Bölgenin farklı ulaşım araçları (karayolunun yanı sıra denizyolu) ile ulaşılabilir olabilmesi.

- Bölgede yeterli miktarda yeşil alanın bulunması

Bu kriterler göz önünde bulundurularak proje önerileri için dört bölge seçilmiştir. Bunlar Saraçhane, Zeyrek, Fener ve Ayvansaray bölgeleridir (Harita 4.9, 4.10, 4.11, 4.12).

4.2.5.1 Saraçhane Bağlantısı

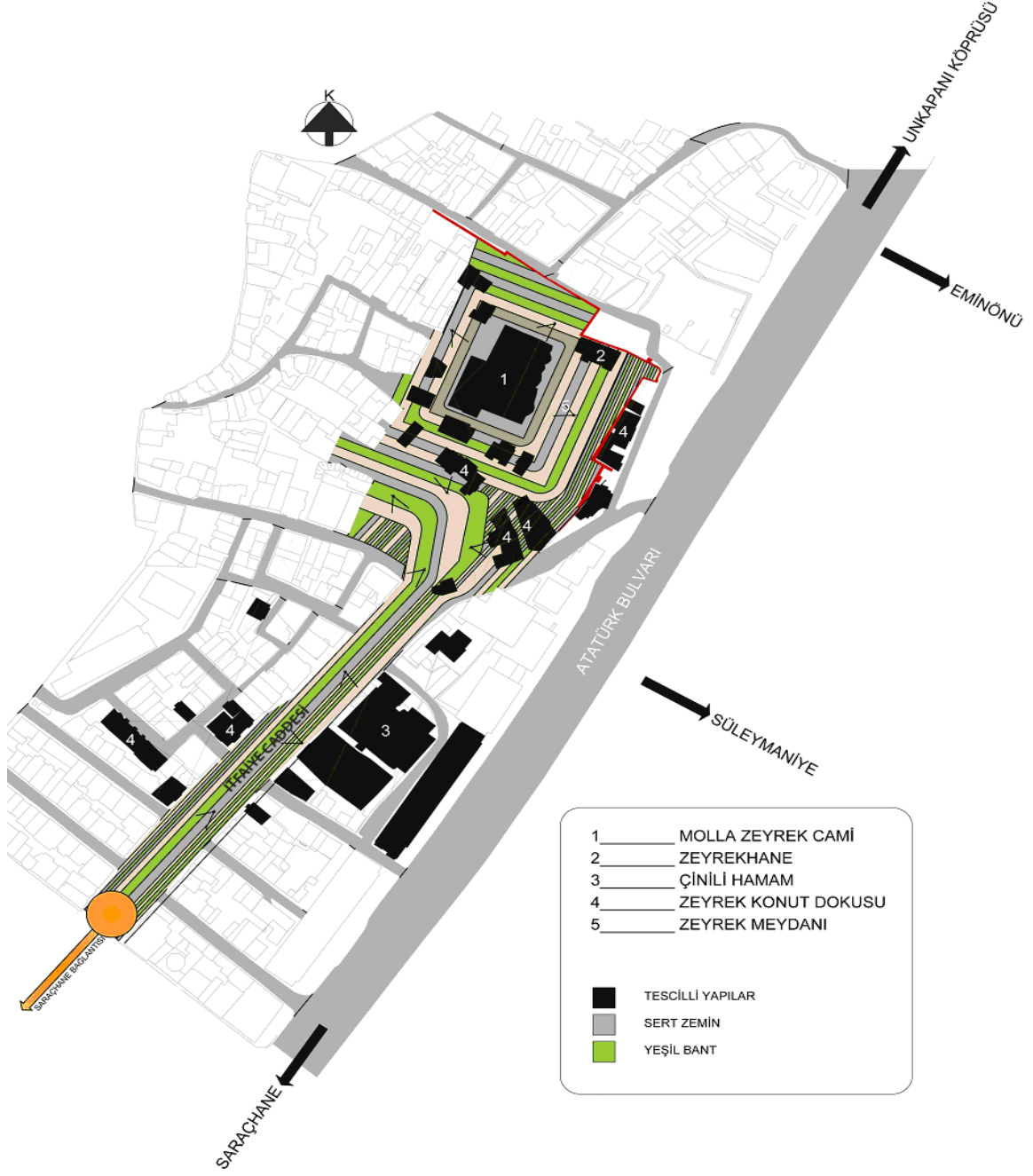
Çalışmanın daha önceki kısımlarında belirtildiği gibi bölge çok güçlü araç yolları ile çevrelenmiştir. Bu sebeple tarihi yarımadanın diğer alt bölgeleri ile yaya ve araç bağlantısı sınırlı seviyededir. Bu sebeple bölgenin yaya ve araç bağlantılarının güçlendirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla çalışma alanının güney sınırını oluşturan Fatih belediye parkı, Şehzadebaşı Cami'nin konumlandığı yeşil alan ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin sahip olduğu yeşil alan araç yollarının üst kotundan geçen yaya bağlantıları ile birbirine bağlanmıştır. Bu yeşil alanların birbirine bağlanması ile içerisinde Şehzadebaşı Cami, Bozdoğan Kemer ve Fatih Belediyesi'nin tarihi hizmet binasının da bulunduğu bir kent parkı oluşturulmuştur. Bu kent parkı çalışma alanı için bir yaya giriş noktası olacaktır. Bu giriş noktası ayrıca Zeyrek bölgesine doğru uzanan bir yaya dolaşım aksının da başlangıcı olacaktır (Harita 4.9).



Harita 4.9 Saraçhane Bağlantısı

4.2.5.2 Zeyrek Cami ve Çevresi

Saraçhane’de oluşturulan yeşil alan ve yaya giriş noktası Zeyrek bölgesine doğru devam eden bir yaya dolaşım aksının başlangıç noktası haline getirilmiştir. Bu noktadan hareket eden yaya İtfaiye Caddesi’nden Molla Zeyrek Cami’sine ve cami çevresinde oluşturulan olan Zeyrek meydanına ulaşacaktır. Günümüzde İtfaiye Caddesi üzerinde yeme-içme ve alışveriş mekanları bulunmaktadır. Ancak bu mekanların nitelikli hale getirilmesi ve caddenin ziyaretçiler için gün içerisinde zaman geçirebilecekleri bir mekan haline getirilmesi gerekmektedir. Bu aksın güneybatı ucunda Bozdoğan Kemerı yer alırken kuzeydoğu ucu ise günümüzde 1960 sonrası yapılmış olan yapılar tarafından tıkanmış durumdadır. Bu durumun değiştirilmesi amacı ile niteliksiz yapılar temizlenmesi önerilmiş ve aksın kuzeydoğu ucunun Molla Zeyrek Cami’sini göreceğ şekilde düzenlenmiştir. Benzer bir arındırma işlemi de Cami çevresinde yapılmıştır. Böylece Molla Zeyrek Cami’nin merkezde konumlandığı küçük ölçekli bir meydan elde edilmiştir. Büyük oranda Haliç görüşüne sahip olan bu meydan Saraçhane’de oluşturulacak yeşil alan ile başlayan , Bozdoğan kemerı ve İtfaiye Caddesi’nde oluşturulan yeme-içme-alışveriş aksı ile devam eden yaya dolaşım yolunun bir mola noktası olmuştur (Harita 4.10).



Harita 4.10 Zeyrek Cami ve çevresi

4.2.5.3 Fener Bölgesi ve Deniz Bağlantısı

Çalışma alanına alternatif ulaşım yollarından bir tanesi de deniz yoludur. Günümüzde yeterli seviyede olmayan deniz ulaşımını cazip hale getirilmesi ile bölgeye ulaşımında lastik tekerlekli ulaşım önemli bir alternatif sağlanması önerilmiştir. Kıyı kullanımında da yeşil alan dışında işlev önerileri getirilmiştir. Bu işlevler; açık seyir terasları, su sporları için mekanlar ve az katlı yeme-içme mekanlarıdır. Böylece yerel kullanıcıların ve ziyaretçilerin Haliç kıyılarını daha yoğun kullanması sağlanmıştır. Kıyı kullanımı deniz yolu ile gelen ziyaretçilerin yoğun

kent dokusuna girmeden önce kullanabilecekleri bir kademelenme oluşturmuştur. Bu işlevler Haliç ile Fener bölgesinin görsel bağlantısını kesmeyecek şekilde kurgulanmıştır.

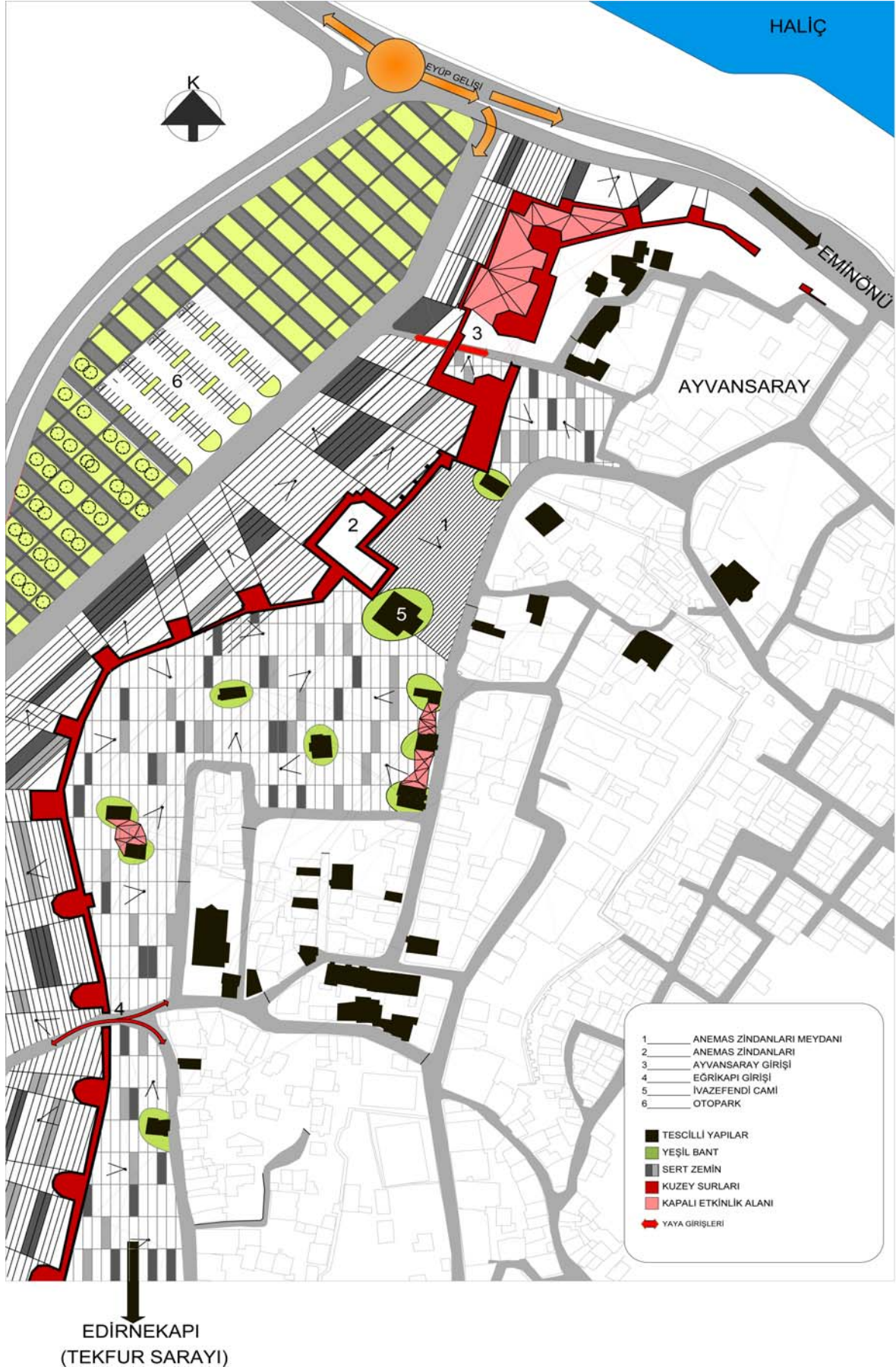
Kıyı bölgesi için tespit edilen sorunlardan biri olan hızlı trafik akışından Haliç kıyısını kullanacakların etkilenmemesi için kıyıdan Fener bölgesine ulaşan yaya köprüleri oluşturulmuştur. Bu köprülerin görüşü engellememesi için sahil yolunun mümkün olan noktalarda yerin altına alınmış ve yaya köprülerinin hemzemin olarak kurgulanmıştır. Yaya köprülerinin Fener kent dokusuna temas ettiği noktalarda küçük ölçekli meydanların oluşturulmuştur. Meydanlarda ziyaretçilere yönelik bilgilendirme ve yönlendirme işlevleri yer alacaktır. Bu noktalar Fener-Balat bölgesinde kurgulanmış olan ziyaretçi dolaşım aksının da başlangıcını oluşturmuştur.



Harita 4.11 Fener Bölgesi ve Deniz Bağlantısı

4.2.5.4 Kuzeybatı Surları ve Ayvansaray Bölgesi

Çalışma alanının Eyüp alt bölgesi ile temas noktası Ayvansaray bölgesi ve İstanbul surlarının kuzeybatı kısmıdır. Eyüp bölgesi İstanbul surlarının dışında yer almasına rağmen sahip olduğu tarihi ve kültürel değerler sebebi ile özellikle dini turizm açısından önemli bir çekim noktasıdır. Bu bölge ile çalışma alanının temasının Ayvansaray bölgesi ile kurulmuştur. Bölgeye gelecek ziyaretçiler araç kullanmayacak yaya olarak hareket etmesi önerilmiştir. Bu amaçla O-1 otoyolu ile surlar arasında kalan bölgede ziyaretçilere yönelik bir otopark tasarlanmıştır. İstanbul surlarının içe ve dışa bakan bölgeleri surlara çok yakın inşa edilmiş niteliksiz yapılardan temizlenmesi önerilmiştir. Böylece surlar boyunca Edirnekapı'dan başlayıp Ayvansaray'a kadar uzanan bir yürüyüş aksı oluşturulmuştur. Bu aks üzerindeki sur yüzeylerinin ve burçların kullanılması ile görsel yayınlar ve geçici sergiler gibi faaliyetlerin gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Bu yürüyüş aksı üzerinde üç önemli durak noktası bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Tekfur Sarayı'dır. Doğu Roma İmparatorluğu'ndan günümüze kalan son sivil mimarlık örneklerinden olan yapı önerilen yürüyüş aksının güneybatı yönündeki önemli bir durak noktasıdır. Yürüyüş aksı üzerindeki ikinci önemli durak ise Anemas Zindanları'dır. Günümüzde üzerinde İvaz Efendi Cami'side bulunan bu yapı sahip olduğu mekan derinliği ile müze, sergi gibi işlevler için uygun bir kurguya sahiptir. Ayrıca yapının önünde bulunan ve İvaz Efendi Cami ile bütünleşen meydan ziyaretçilere yönelik gösterilerin organize edilmesi için yeterli büyüklüğe sahiptir. Yürüyüş aksı üzerindeki son durak noktası ise surların Ayvansaray kesiminde yer alan çift cidarlı bölümüne önerilen müze ve etkinlik yapısıdır. Bu yapı bölgenin tarihi, kültürel ve sosyal yapısı ile bilgiler verildiği, bölgeden elde edilmiş eserlerin sergilendiği bir müze yapısı olarak kurgulanmıştır. Kurgulanan bu yürüyüş aksı doğudan gelen Fener-Balat yürüyüş aksı ve Edirnekapı'dan yapılan yaya girişleri ile bütünleşmiştir.



Harita 4.12 Kuzeybatı Surları ve Ayvansaray Bölgesi

4.3 Önerilen Proje Sonrasında Bölgenin Durumunun Mekan Dizim Yöntemi İle Analizi

Çalışmanın bir önceki bölümünde öneriler müdahaleler bölgenin vaziyet planına yansıtılmış ve aksiyel haritaları öneri proje sonrası duruma göre yeniden oluşturulmuştur. Bölgeye önerilen yeni akslarla birlikte oluşturulan yeni harita 1145 adet akstan oluşmuştur.

4.3.1 Rn (global bütünleşme) Analizi

Yapılan analiz sonucunda öneri proje sonrası bölgenin ortalama Rn bütünleşme değeri 0,735 olarak bulunmuştur. En yüksek Rn (global) bütünleşme değerine sahip 5 aks, mevcut durumdaki akslarla aynıdır. Sadece en yüksek bütünleşiklik değerine sahip 4. aks ile 5. aks yer değiştirmiştir. Bu akslar;

L475 kodu ile temsil edilen ve 1.020 Rn değerine sahip Ali Naki Sokak

L478 kodu ile temsil edilen ve 1.018 Rn değerine sahip Fethiye Caddesi

L797 kodu ile temsil edilen ve 1.016 Rn değerine sahip Darüşşafaka Caddesi

L487 kodu ile temsil edilen ve 1.008 Rn değerine sahip Fethiye Caddesi (devamı)

L441 kodu ile temsil edilen ve 1.001 Rn değerine sahip Draman Caddesi'dir.

En yüksek bütünleşiklik değerine sahip aksların değişmemesi sebebi ile sistemin çekirdek bölgesi de değişmemiştir.

Rn bütünleşme değerinin en düşük olduğu akslara baktığımızda ise, mevcut durumda Zeyrek bölgesinde yoğunlaşmış olan bu aksların, öneri proje sonrasında Ayvansaray bölgesindeki akslara kaydığı görülmektedir. En düşük Rn değerini alan akslar;

L654 kodu ile temsil edilen ve 0.484 Rn değerine sahip Marul Sokak

L636 kodu ile temsil edilen ve 0.491 Rn değerine sahip Anemas zindanlarına ait meydan

L606 kodu ile temsil edilen ve 0.492 Rn değerine sahip Hacı Maslağı Sokak

L635 kodu ile temsil edilen ve 0.504 Rn değerine sahip Anemas zindanlarına ait meydan

L652 kodu ile temsil edilen ve 0.508 Rn değerine sahip Ahmet Rufai Sokak'tır.

Öneri proje sonrası analizi incelediğimizde mevcut durumda da düşük değerler alan aksların, öneri sonrasında da düşük değerler aldığını görüyoruz. Ancak bu aksların sistemle bütünleşme değerleri artmıştır. Örneğin; L323 ile temsil edilen aksın 0.410 olan bütünleşme değeri 0.538341'e L321 ile temsil edilen aksın bütünleşme değeri 0.423'den 0.575'e yükselmiştir.



Harita 4.13 Öneri Proje Sonrası Durumun Rn Bütünleşme Grafiği

4.3.2 R3 (yerel bütünleşme) Analizi

Yeni oluşturulan harita üzerinden yapılan analiz sonucunda öneri proje sonrası durumun ortalama R3 bütünleşme değeri 1,791'ten 1,837'a yükselmiştir. Mevcut durumdaki en yüksek R3 (yerel) bütünleşme değerine sahip 5 aksın 2'si yine ilk 5 içerisinde bulunurken diğer 3 aksın R3 değerleri artmıştır. En yüksek değerleri alan bu akslar;

L847 kodu ile temsil edilen ve 3.115 R3 değerine sahip Karadeniz Caddesi

L437 kodu ile temsil edilen ve 3.104 R3 değerine sahip Haliç Caddesi

L864 kodu ile temsil edilen ve 3.096 R3 değerine sahip Ders Vekili Sokak

L797 kodu ile temsil edilen ve 3.084 R3 değerine sahip Darüşşafaka Caddesi

L793 kodu ile temsil edilen ve 3.061 R3 değerine sahip Darüşşafaka Caddesi 'dir.

Öneri proje sonrasında bölgenin R3 değeri baz alınarak yapılan analizinde en düşük bütünleşme değerlerini alan akslar ise;

L366 kodu ile temsil edilen ve 0.333 R3 değerine sahip Çırakçı Çeşmesi Sokak

L940 kodu ile temsil edilen ve 0.333 R3 değerine sahip Bakkalzede Sokak

L606 kodu ile temsil edilen ve 0.422 R3 değerine sahip Hacı Maslağı Sokak

L954 kodu ile temsil edilen ve 0.422 R3 değerine sahip Hattat Rakım Sokak

L970 kodu ile temsil edilen ve 0.422 R3 değerine sahip Nakkaş Çıkmağı 'dır

Yeni oluşturulan R3 bütünleşme haritasına baktığımızda, mevcut durumdan farklı olarak en düşük değere sahip 5 aksın Zeyrek, Fener-Balar ve Ayvansaray bölgesinde toplanmadığı görülmektedir. Öneri proje sonrası durumda bu akslar Fevzi Paşa Caddesi yönündeki çıkmaz sokaklardır. Mevcut durumda en düşük R3 değerlerine sahip aksların, bölgeye önerilen proje sonrasında değerlerinin arttığı görülmüştür.



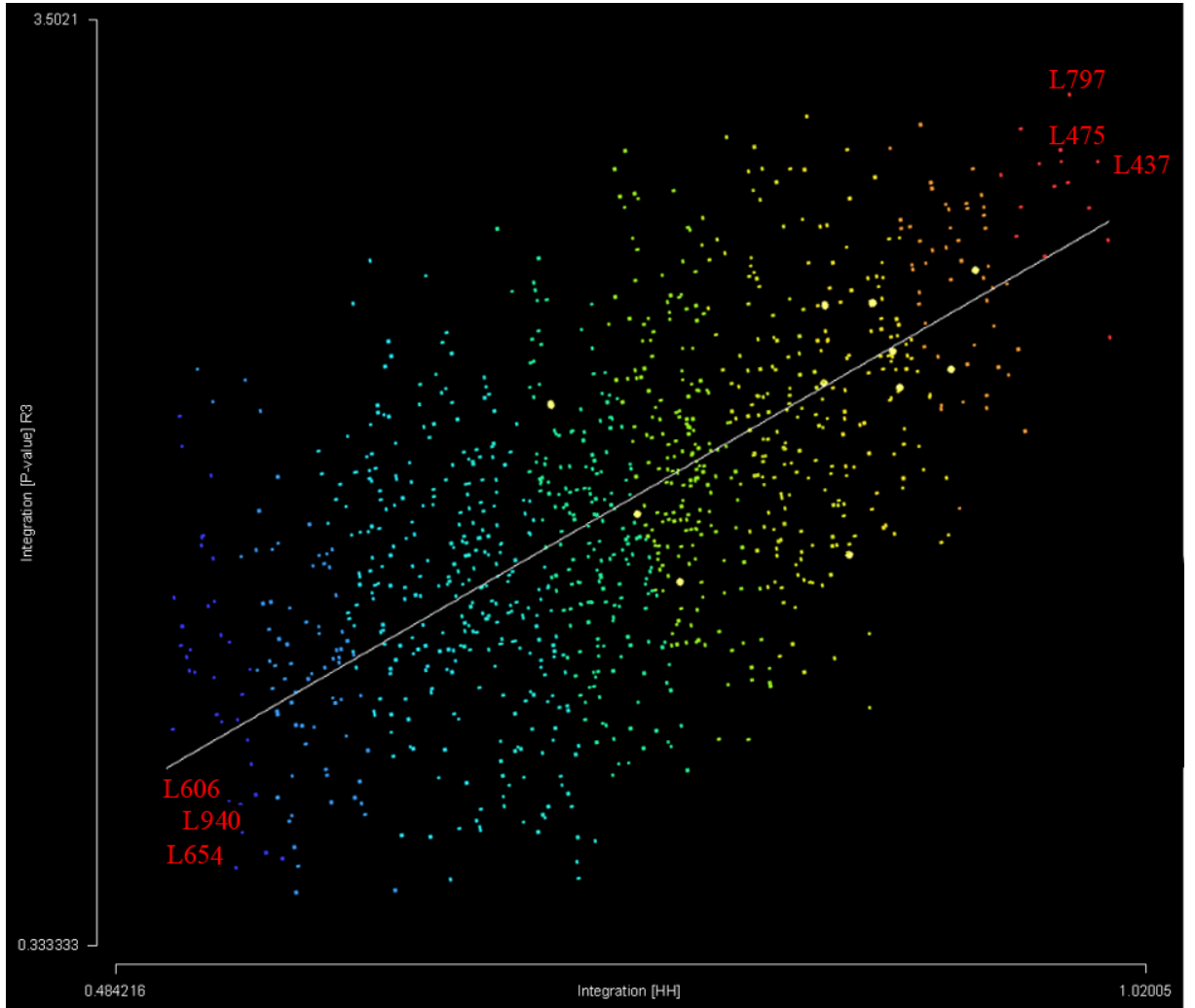
Harita 4.14 Öneri Proje Sonrası Durumun R3 Bütünleşme Grafiği

4.3.3 Okunabilirlik Grafiği

Grafik 4.4’de çalışma alanının okunabilirlik grafiği verilmiştir. En yüksek okunabilirlik değerine sahip ilk 3 aks mevcut duruma göre değişmemiş sadece L797 ile temsil edilen Darüşşafaka Caddesi ile L475 ile temsil edilen Ali Naki Sokak yer değiştirmiştir. Bu 2 aksı yine L437 ile temsil edilen Haliç Caddesi takip etmiştir.

Tabloda L654 ile temsil edilen Marul Sokak en düşük okunabilirlik değerine sahip aks olmuştur. Onu sırasıyla L606 ile temsil edilen Hacı Maslağı Sokak ve L940 ile temsil edilen Bakkalzade Sokak takip etmiştir.

Bölgedeki aksların ortalamalarını birleştiren doğrunun X eksenine ile yaptığı açı 28 derecedir. Bu değer yine 45 derecenin altında kalmıştır. Ancak mevcut duruma göre 3 derecelik bir iyileşme sağlanmıştır.



Grafik 4.4 Çalışma Alanının Proje Sonrası Durumunun Okunabilirlik Grafiği

4.3.4 Değerlendirme

Mevcut verilerde yararlanılarak bölgeye önerilen proje sonrasında yapılan global ve yerel bütünleşme analizleri sonucunda bölgenin ortalama global ve yerel bütünleşme değerlerinde artış sağlanmıştır. Rn değeri 0,728'ten 0,735'e R3 değeri ise 1,791'ten 1,837'a yükselmiştir.

Mevcut durumda çalışma alanının çekirdeğini oluşturan bölgenin, öneri proje sonrası durumda da bu özelliğini koruduğu görülmektedir. En yüksek Rn ve R3 bütünleşme değerine sahip akslarda yoğun bir değişiklik yaşanmamıştır. Bununla beraber en düşük Rn ve R3 değerlerine sahip aksların bulunduğu bölgelerde bazı değişimler yaşanmıştır. Bu bölgelerdeki aksların aldığı değerler yine bölgenin ortalamasının altında kalmıştır. Ancak bu aksların aldıkları bütünleşme değerlerinde artış olmuştur. Elde edilen grafiklerden de okunabileceği gibi, aksların grafik üzerinde aldığı renkler mavi tonlarından, turuncu tonlarına dönmüştür. Proje önerisindeki ana amaç da zaten bölgenin çekirdeğinin yerinin kaymasını sağlamaktan çok, önemli kültürel ve tarihi yapıların korunması, değerlendirilebilmesi ve gelecek nesillere aktarılabilmesi amacı ile bulundukları bölgelerdeki durumun iyileştirilmesidir. Elde edilen değerlerden ve grafiklerden de bu durumun sağlanabildiği görülmektedir.

SONUÇ-DEĞERLENDİRME

Bu çalışma kapsamında, son elli yıl içinde fiziksel ve sosyal değişimler geçirmiş olan ve tarihi bir kent parçası özelliğini taşıyan Güney Haliç Bölgesi analiz edilmiştir. Çalışmanın amacı,

- Tarihi bir kent parçası olan Güney Haliç Bölgesinin sosyal ve fiziksel sorunlarının belirlenmesi.
- Tespit edilen problemlerin çözümüne ve bölgenin iyileştirilmesine yönelik fiziksel ve işlevsel öneriler getirmektir.

Çalışma alanı olarak tarihi ve kültürel mirasın korunması ve gelecek nesillere aktarılabilmesi açısından özel bir öneme sahip Güney Haliç Bölgesi seçilmiştir. Alan objektif bilgi üreten bir kent okuma aracı olan mekan dizim yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir.. Analiz sonunda belirlenen problemlerin çözümüne yönelik geliştirilen proje aynı yöntemle tekrar irdelenmiş, mevcut ve öneri sonrası bulgular değerlendirilerek sonuçlar ortaya konulmuştur. Kent parçasının bütünü için yapılan öneriler yanında dört ayrı noktaya da daha kapsamlı birer proje üretilmiştir.

Gerek mekan dizim yöntemi gerekse yerinde yapılan gözlem ve mülakat çalışmaları sonunda aşağıda sunulan problem ve potansiyeller belirlenmiştir.

- Tarih boyunca daha yoğun insan hareket ve faaliyetine sahne olmuş olan Unkapanı, Fener, Balat, Cibali ve Ayvansaray mahalleleri günümüzde bölgenin merkezini oluşturma özelliğini yitirmiştir. 1950 sonrası dönemde yoğun göç ve yapılaşmaya sahne olan Fatih, Çarşamba, Yavuz Selim ve Edirnekapı çalışma alanının yeni merkezini oluşturmaktadır.
- Sistemin yalıtılmış bölgelerinde önemli tarihi ve kültürel değerler bulunmaktadır. Bu değerler çeşitli sebeplerden dolayı yıpranma ve çöküntü sürecine girmişlerdir ve iyileştirmeye ihtiyaç duymaktadırlar.
- Haliç kıyılarındaki endüstri yapıları nedeni ile daha önce bölgenin merkezini oluşturan sahil kısmındaki yerleşim yerleri hem fiziksel hem de işlevsel olarak içe dönük bir şekilde gelişmiştir. Mevcut durumdaki işlevler sadece yerel kullanıcıların yararlanabileceği düzeydedir.
- Bölgenin anlaşılma düzeyi düşüktür.

- Bölgede konut işlevinin yoğunlaşmış olduğu, farklı fonksiyonlara da gereksinim olduğu belirlenmiştir.

Yukarıda sıralanan problemleri çözmek amacıyla bölge içerisindeki yaya hareketlerinin dağılımlarını yalıtılmış bölgelere doğru çekebilmek, yıpranma ve köhneleşme sürecine girmiş bölge ve yapıların kullanılabilirliğini arttırılmak, mekansal okunabilirlik düzeyini arttırmak, nitelikli yapıların görünebilirliğini ve kullanılabilirliğini arttırmak amacıyla öneriler geliştirilmiştir.

Bölge içerisine yapılacak müdahaleler için dört pilot bölge seçilmiştir. Bu bölgeler; Saraçhane, Zeyrek, Fener ve Ayvansaray'dır. Bu noktaların seçilmesindeki kriterler, tarihi yarımadanın diğer alt bölgeleri ile temas noktalarında bulunması ve içerisinde yeterli sayıda nitelikli yapı barındırmasıdır.

Bölgeye getirilen öneriler aşağıdaki gibidir;

- Bölgenin komşu alt bölgeleri olan Eminönü, Eyüp, Süleymaniye ve Beyoğlu ile yaya ve araç bağlantıları güçlendirilmiş, ulaşım kolaylıkları sağlanmıştır.
- Bölgeye deniz yolu ile de ulaşımın güçlendirilmesinin yanısıra kıyı ile iç bölgelerin özellikle yaya bağlantıları kuvvetlendirilmiştir. Bu amaçla gerekli kıyı düzenlemeleri kapalı ve açık alan bazında yapılmıştır.
- Doku içerisinde özellikle kıyı ile iç bölgelerin görsel ve yaya hareketi bağlantısını kesen niteliksiz yapıların oluşturduğu uzun yapı adaları parçalanarak yaya yolları oluşturulmuştur.
- Doku içerisinde kurgulanacak ziyaretçi dolaşım aksları önerilmiştir. Akslar üzerindeki önemli yapıları çevreleyen niteliksiz yapılar temizlenmiş ve bu yapıların çevrelerinde küçük ölçekli meydanlar oluşturulmuştur. Oluşturulan meydanlar önerilen dolaşım akslarını birbirine bağlamıştır.
- Oluşturulacak bu dolaşım aksı üzerinde konaklama, yeme-içme, sergileme ve bilgilendirme gibi işlevlere sahip birimler önerilmiştir.

Çalışma alanının öneri projeler sonrasında yapılan analizi sonucunda sistemin yalıtılmış bölgeleri olan Zeyrek, Fener-Balat ve Ayvansaray bölgelerinin sisteme daha fazla entegre olduğu sonucuna varılmıştır. Bu bölgelerde yaşanan gelişme sistemin geneline de yansımıştır. Mevcut durumda 0,728 olan global bütünleşme değeri (R_n) 0,735 olarak değişmiştir. Benzer

şekilde mevcut durumda 1,791 olan yerel bütünleşme değeri (R3) 1,837'ye yükselmiştir. Dolayısıyla okunabilirlik düzeyi de artmıştır.

Yerel halkın kullanımının yanı sıra dünya kültür mirasının önemli bir parçası sayılan bölgenin dışarıdan gelecek ziyaretçilerin de kullanımına açılması, bölgenin sosyal, fiziksel ve ekonomik değerlerine katkıda bulunacaktır. Turizme yönelik verilecek işlevler, bölgeye yapılacak yatırımlar sebebi ile altyapıda ve üstyapıda iyileştirmeler sağlayacaktır. Bu yolla mevcuttaki tarihi, kültürel ve sosyal değerler önümüzdeki yıllara en az bozulma ile aktarılabilir.

KAYNAKLAR

- Akalın, E. Ö. 2003, Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliğine Yönelik Bir Alan Araştırması, Dolapdere Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Akbelege, C. 2004, Haliç ve Çevresinde Yeniden İşlevlendirilen Sanayi Yapılarının Çevre Halkla Etkileşimi Bağlamında İncelenmesi ve Silahtarağa Elektrik Santrali İçin Öneriler, Yüksek Lisans Tezi, Mimarlık Anabilim Dalı, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Altınay, M. (1996), Alternatif Turizm, Türsab Dergi, Sayı 151 s.59-60, İstanbul
- Anon, (2003), Legibility, The Plain Language Assoc, Canada.
- Aydınlı, S. (1999), Kentsel Mekanı Okumak, Görüngübilim Bakış Açısıyla Kentsel Mekan, Türkiye’de Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Çerçevesinde 10. Buluşma, s. 155- 165, 27-29 Mayıs, YEM, İstanbul.
- Baştürk, A, ve Diğerleri, 2001, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç Dönüşüm Projeleri, Haliç 2001 Sempozyumu s 36-63, İstanbul
- Biancihini, F. (1993), Culture, Conflict and the City; Issues and Prospects for 1990s, Manchester University Pres, Manchester
- Biancihini, F. ve Parkinson, M. (1993), Cultural Policy and Urban Regeneration-the West European Experience, Manchester University Pres, Manchester
- Biçer, Ö. (1999), Eski Kent Mekânlarının Yeniden İşlevlendirilerek Korunmasına İlişkin Bir Arayış: Fatih-Cibali Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Birol, G. (2007), Bir Kentin Kimliği ve Kervansaray Oteli Üzerine Bir Değerlendirme, Arkitekt Dergisi, Kasım-Aralık 2007, sayı: 514, s. 46-54 ,Balıkesir.
- Cerderia, J.O.- Cordovil, R. ve Heitor T.V. (1996), On the Characterization of Axial Maps, Environment & Planning B. Planning and Design vol 23, p 771- 780, London
- Çalak, I.E. (2007), Göstergebilim Yöntemi ile Kent Okumaları, Yapı Dergisi, <http://www.yapidergisi.com/makaleicerik.aspx?MakaleNum=42>
- Carbognano, C.C. (1993), 18. Yüzyılın Sonunda İstanbul, Eren Yayınları, İstanbul
- Cebeci. Ö.F. ve Çakılcıoğlu, M. (2002), Kültürel Sürdürülebilirlik, 10. Ulusal Bölge Bilimi/Bölge Planlama Kongresi, İstanbul
- Çelik, Z. (1986), 19.YY’ da Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Çil, E. (2008), Kula Tarihsel Kentinin Yirminci Yüzyıldaki Fiziksel Dönüşümünün Mekân Dizim Analizi İle İncelenmesi, Gazi Üni. Müh Mim. Fakültesi Dergisi, s 1-11, Ankara

- Çil, E. (2006), 'Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekân Dizim Analizinin Kuramsak ve Yöntemsel Tartışması', Megaron Dergisi, Cilt 1, Sayı 4 s 1-16, İstanbul.
- Erden, Y. D. (2003), Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, Doktora Tezi, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Erdönmez, M. E. (2005), Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri, Megaron Dergisi, Cilt 1, Sayı 1 s 69, İstanbul.
- Erem, Ö ve Erkman, U. (2003), Tatil Köylerinin Okunabilirliğinde Çevre İşaretlerinin Rolü, İTÜ Dergisi Cilt 2, Sayı 1 s 51-59, İstanbul.
- Erinsel Önder D. (2006) ve Diğerleri, Girit Resmo ile Ayvalık Yerleşimlerinin Mekansal ve Çevresel Özelliklerinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi, Araştırma Raporu, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Eroğlu, V. ve Diğerleri (2003), Haliç'in Dünü Bugünü ve Yeniden Doğuşu, Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri, Kadir Has Üniversitesi, s 15-32, İstanbul.
- Eyice, S. (2002), "İstanbul'un İmar Planı Raporları", İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- GAP İnşaat (2008) , Fener Ayvansaray Arası ve Sahil Kesimi Yenileme Projesi Avan Proje Raporu, İstanbul.
- Giritlioğlu, C. (1998), Şehirselsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayını, İstanbul.
- Gürsel, Y. (2004), Türkiye'de Kent Yenilemesi Sorunları, Mimarist Dergisi, TMMOB İstanbul Büyükşehir Şubesi, sayı 12, s 69-72.
- Hillier, B. (2003), The Knowledge that Shapes the City, 4th International Space Syntax Symposium, London.
- Hillier, B. ve Hanson, J. (1984), The Social Logic of Space, Cambridge University Press, Cambridge.
- Işıkkaya, D. (2002), Sanayi ve Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Haliç Kıyı Bölgesi ve Haliç Tersaneleri İçin Kentsel Dönüşüm Senaryosu, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (2006), İstanbul'un Dünya Turizm Pazarındaki Konumu ve Rekabet Edebilirliğini Etkileyen Parametrelerin Değerlendirilmesi, Hedef ve Stratejiler, Sentez Raporu, İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (2006), İstanbul Stratejik Planı İçin Mekânsal Strateji Raporu, Sentez Raporu, İstanbul.
- Kalkan, Y. ve Aklan, R. M. (2001), İslah Öncesi ve Sonrası Haliç Dip Topografyasındaki Değişim, Haliç 2001 Sempozyumu s. 282-296, İstanbul.

Kaplan, H. ve Kaya, Ö. (2008), Askı-Geçit Sistemi: Kent Merkezlerinde Güvenlikli Ulaşım Mekanlarının Düzenlenmesindeki Yeri, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Sunumları, Ankara.

Karaman, A. (1987), İstanbul Kentsel Gelişiminin Haliç'e Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Kayra, C. (1990), Eski İstanbul'un Eski Haritaları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İstanbul.

Keskin, D. (2004), Yenileşmenin Uygulandığı Kentsel Sit Alanlarında Turizm Yatırımlarının Önemi (Tarihi yarımada – Beyoğlu örneği), Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.

Krier, R. (1979), Urban Space, New York.

Kuban, D. (1970), İstanbul'un Tarihi Yapısı , Mimarlık Dergisi, sayı:5.

Kuban, D. (1984), Çağdaş Koruma, Tasarım ve Planlama İlişkilerine Kuramsal Bir Yaklaşım, Mimarlık Dergisi, Sayı 84, s 3-4.

Kubat, S. (2005), Movement Activitiy and Strategic Study for İstanbul's Historical Galata District, 5th International Space Syntax Synposium, Hollanda.

Law, C.M. (1992), Urban Tourism and It's Contribution to Economic Regeneration, Urban Studies Vol. 29 No. 3-4 599-618, Manchester.

Lynch, K. (1960), The Image Of The City, The MIT Press, London.

Montgomery, M. (1995), An Introduction to Language and Society, Routledge Press, New York.

Müler, W. (1988), 19. Yüzyılda İstanbul Hayatı, Apa Yayınları, İstanbul.

Mumford, L. (1940), The Culture Of Citiis, SeckerAnd Warbung London.

Nasar, J. L. (1988), The Effect of Sign Complexity and Coherence on the Perceived Quality of Retail Scenes, Cambridge University Pres, Cambridge.

Özbaki, Ç. (2007), Kentsel Yapılı Çevreler ve Kültürel Etkileşimler, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Özgan, T. (2002), İstanbul Tarihi Yarımada'nın Koruma Kriterleri Açısından Etüdü ve Koruma Modeli Önerisi, basılmamış doktora tezi, MSU Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Öztaş, N. (2005), İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Ve Haliç Örneklemesi, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.

Paddison, R. (1993), City Marketing Image Reconstruction and Urban Regeneration, Urban Studies Vol. 30 No. 2 339-350, Manchester .

- Paşalıoğlu, A. (1993), İstanbul'da 1980-1992 Arası Düzenlenen Kıyı Mekânlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi: Haliç-Bakırköy Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Pollet, D. ve Haskell P.C., (1979), Sign Systems for Libraries: Solving the Wayfinding Problem., R.R. Bowker Co., New York.
- Schulz, N. C. (1971), Existence, Space and Architecture, Praeger, New York.
- Anonim, (1990), Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı Raporu, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi.
- Tayyare, E. (2007), Kentsel İmaj Öğeleri Bağlamında Haliç Bölge'sinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Tekeli, D. (1993), İstanbul'un Son 150 Yılı Ve Planlama Çalışmaları, T.M.M.O.B Mimarlar Odası Yayını, İstanbul
- Toskay, T. (1983), Turizm-Turizm Olayına Genel Yaklaşım, Der Yayınları, İstanbul
- Anonim, (2007), 2007 Yılı Faaliyet Raporu , Ulaşım A.Ş , İstanbul.
- Wener, R. ve Kaminoff, R. (1983). Improving Environmental Information: Effects of Sign on Perceived Crowding and Behaviour, Environment and Behaviour, Psychology at The Polytechnic Institue of New York, New York
- Yılmaz, Z. ve Şen Beyazlı D. (2006), CBS ile Kent Bellek Noktalarına Optimum Erişilebilirlik, Fatih Üniversitesi Yayınları, İstanbul
- Yenen, Z. ve Kılıç, A.(2001), Haliç İçin Bir Planlama Model Önerisi, Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul
- Yeung, H.W. ve C, Savage, V. R. (1996), Urban Imagery and the Main Street of the Nation: The Legibility of Orchard Road in the Eyes of Singaporeans, Urban Studies Magazine, London
- Yollu, D. (2006), Mekân Organizasyonları ve Biçim Kavramlarının Tarihi Yarımada Örneğinde İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Yücetürk, E. 2001, Haliç Silüetinin Oluşum - Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği Yayınları, İstanbul

İNTERNET KAYNAKLARI

- 1) www.arkitera.com.tr
- 2) www.azizistanbul.com
- 3) www.fatih.bel.tr
- 4) www.flickr.com
- 5) www.ibb.gov.tr
- 6) www.itu.edu.tr
- 7) www.kentli.org
- 8) www.megaron.yildiz.edu.tr
- 9) www.mimarist.org
- 10) www.mimnap.org
- 11) www.wikipedia.org
- 12) <http://www.yapidergisi.com/makaleicerik.aspx?MakaleNum=42>

EKLER

MAHALLE ADI	PAFTA	ADA	PARSEL	GAYRİMENKULUN CİNSİ	YÜZÖLÇÜMÜ
ATİK MUSTAFA PAŞA	518-520	2867	23	TÜRBE	216,29
ATİK MUSTAFA PAŞA	518-520	2867	74	ES HABİ KIRAMDAN EBUŞEBETÜL HELDİRİ VE SÜADADAN MUHAMMEDENÜL ENSARİ TÜRBELERİ	91,13
BALATKARABAŞ	517	2859	20	BAHÇELİ ÜÇ AHŞAP EV	342,17
DERVİSALİ	460	2553	22	KARGİR GAZİ EVRONOS DEDE TÜRBE	29,25
HIZIRCAVUS	274	2324	31	TÜRBE	15,4
ABDİ SUBAŞI	265	2275	5	CAMİ	54
ABDİ SUBAŞI	265	2277	15	ABDİ SUBAŞI CAMİ VE MÜŞTEMİLATINDAN EV	260
ATİK MUSTAFA PAŞA	518-520	2867	50	CAMİ	1792,5
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2888	17	HACİ İLYAS AĞA CAMİ	767,4
ATİK MUSTAFA PAŞA	520	2895	2	KİLİSE	1185,8
AVCİBEY	474	2686	1	BAHÇELİ AHŞAP EV	315,94
AVCİBEY	477	2703	2	HATİCE SULTAN CAMİ	766,79
BALATKARABAŞ	515-516	2830	64	KARGİR CAMİ	1626,22
BALATKARABAŞ	517	2848	6	ALTINDA DÜKKANI OLAN KARGİR CAMİ	170,55
BEYCEĞİZ	348	1348	30	ÜÇ BAŞ MESCİDİ VE MEDRESE	835
BEYCEĞİZ	349	1363	4	ATİK ALİ CAMİ	682
BEYCEĞİZ	349	1367	2	HARAP MA MEDRESE BAHÇELİ.....	420
BEYCEĞİZ	349	1367	3	BAHÇELİ AHŞAP EV	85
BEYCEĞİZ	349	1369	1	KARGİR CAMİ VE TÜRBE VE MÜŞTEMİLATI	1795
DERVİSALİ	458	2534	5	KEFEVİ CAMİ	913,72
DERVİSALİ	458	2541	1	HARAP MESCİDİ	190,98
DERVİSALİ	458	2543	2	CAMİ ŞERİFİ	1458,37
DERVİSALİ	458	2543	3	KARGİR HARAP MEKTEP	169,78
DERVİSALİ	458	2543	17	KUYUYUM DÜKNASINA MEŞRUTA BAHÇESİ	294,23
DERVİSALİ	458	2543	18	BAHÇELİ AHŞAP EV	193,21
DERVİSALİ	458	2549	16	CAMİ VE MEŞRUTAHANE	1060,78
DERVİSALİ	460	2552	36	AHŞAP EV	69,99
DERVİSALİ	460	2552	37	CAMİ	619,89
HAMAMİ MUHİTTİN	281	1871	1	MESCİT VE TEKKE	280
HAMAMİ MUHİTTİN	282	1887	1	KARGİR CAMİ	388
HARACCI KARAMEHMET	238	1019	53	MÜLGA ŞAZİLİ TEKKESİ VE AYRICA MEVCUT ODALAR	1048
HARACCI KARAMEHMET	238	1022	11	ÜSKÜPDE ÇAĞIR AĞA CAMİ	386
HARACCI KARAMEHMET	237	1046	4	HARACCI KARA MEHMET CAMİ VE İMAM .. MÜŞTEMİLATI VE MEŞRUTA EVİ	346
HARACCI KARAMEHMET	239	2198	10	MUHİTTİN KOCAVİ MESCİDİ VE MEŞRUTA EVİ	544,5
HATİP MUSLUHİTTİN	268	1911	16	KARGİR MESCİT	500
HATİP MUSLUHİTTİN	269	1913	87	CAMİ	495
HATİP MUSLUHİTTİN	269	1913	88	AHŞAP MEŞRUTAHANE	60
HATİP MUSLUHİTTİN	269	1913	90	AHŞAP MEŞRUTAHANE	60
HATİP MUSLUHİTTİN	269	1913	119	SULTAN SELİM CAMİ	13098
HATİP MUSLUHİTTİN	269	1913	123	HARAP MESCİT VE EV	
HATİP MUSLUHİTTİN	269	1913	177	ÇEŞME	14
HATİP MUSLUHİTTİN	267	2280	1	CAFER SUBAŞI CAMİ	131
HATİP MUSLUHİTTİN	267	2284	5	MEMÜŞTEMİLAT AHŞAP EV VE ŞEYH İSMAİL EF.ZADE DERGAHI	3218
HATİP MUSLUHİTTİN	267	2284	6	AHŞAP EV	80
HAYDAR	253	1007	8	CAMİ	121,75
HAYDAR	254	1017	14	CAMİ	302
HAYDAR	253	2177	5	ESKİ İMARET CAMİ	594,93
HAYDAR	252	2181	32	KA CAMİ	301
HAYDAR	253	2183	2	KA CAMİ	325,5
HAYDAR	253	2183	21	HAYDAR CAMİ	103,4
HAYDAR	251	2192	33	TAHİR AĞA MESCİT VE TEKKE	2356
HAYDAR	251	2196	19	HÜSEYİN AĞA CAMİ	1367,76
HIZIRCAVUS	274	2324	25	CAMİ	216
HIZIRCAVUS	275	2340	4	CAMİ	600,5
KARIYE-İ ATİK	472	2601	1	EDİRNEKAPI AYAYORGI RUM ORTODOKS HİDİR İLYAS KİLİSESİ	2029,41
KASIM GÖNANİ	297	1830	14	AHŞAP EV	60
KASIM GÖNANİ	297	1830	15	HOCA KASIM GÖNANİ CAMİ	296,98
KASIM GÖNANİ	297	1842	1	CAMİ	390
KASIM GÖNANİ	297	1842	54	AHŞAP BİR EV	55
KASIM GÖNANİ	296	1880	1	KAGİR KİLİSE	1840
KASIM GÖNANİ	296	1880	13	KAGİR MEKTEP	284
KASIM GÖNANİ	296	1880	19	KAGİR BİR EV	70
KASIM GÖNANİ	296	1880	20	KAGİR BİR EV	42
KASIM GÖNANİ	296	1880	21	KARGİR İKİ EV	133
KASIM GÖNANİ	296	2356	4	KAGİR MÜŞTEMİLAT SİNAGON	1181,5
KASIM GÖNANİ	296	2356	10	HACİ İSA CAMİ	390
KATİP MUSLUHİTTİN	278	1890	34	FETHİYE CAMİ	2213,47
KATİP MUSLUHİTTİN	278	1890	96	KARGİR KİLİSE	1497
KATİP MUSLUHİTTİN	279	1897	1	HARAP CAMİ	296
KIRKCESME	451	2406	1	İMAM VE MÜEZZİN MEŞRUTASI VE HELA VE KABRİSTAN VE AVLUSU MÜŞTEMİ HASAN BEY CAMİ	732
KIRKCESME	451	2406	2	KARGİR DÜKKAN	12,03
KIRKCESME	452	2962	43	İMAM VE MÜEZZİN MEŞRUTASI İKİ HANE VE BİR DÜKKAN VE BAHÇELİ	610,62
KIRMASTI	249	1923	1	SEBİL	10
KIRMASTI	249	1923	2	KARGİR MEKTEP	24
KIRMASTI	249	1923	4	AH. DÜKKAN	17
KIRMASTI	249	1923	5	AHŞAP İKİ DÜKKAN	
KIRMASTI	249	1923	6	E.ZADE MEDRESE	476,25

KIRMASTI	249	1923	8	ODALI KA DÜKKAN	
KIRMASTI	249	1923	40	K. ÇEŞME	9
KIRMASTI	248	2126	23	BEŞ ODALI KA DÜKKAN	61,5
KIRMASTI	248	2126	24	FATİH CAMİ, TÜRBE SEBİLHANE K..	47352

KIRMASTI	248	2126	25	AH DÜKKAN	9,5
KIRMASTI	248	2126	45	KA BAHCALI KAHVE	296
KIRMASTI	248	2126	60	KERPIC DÜKKANLI EV	7,03
KIRMASTI	260	2247	3	ÜÇ DÜKKANLI KA. CAMİİ	148
KIRMASTI	258	2248	1	KA. GÜL CAMİİ	1420
KIRMASTI	259	2258	10	KARGIR HAVASIZ MAHZENİ	120,75
KOCADEDE	351	1380	10	BİNASI OLAN KUMRULU MESCİT VE KABRİSTAN	690
KOCADEDE	351	1387	19	NİSANCİ CAMİİ VE MÜSTEMİLATINDA AHSAP EV VE MEDRESE	4182
KOCADEDE	350	2130	52	BEYCEĞİZ MESCİDİ	473
KÜÇÜK MUSTAFA PAŞA	256	2203	11	SEFERİKOZ MEHMET EFENDİ CAMİ VE MÜSTEMİLATI	385
MOLLA ASKI	479	2634	1	MAA MÜSTEMİLAT KARGIR FERRUH KETHÜDA CAMİİ ŞERİFİ	1898,48
MOLLA ASKI	478	2639	1	KARGIR KİLİSE	685,32
MOLLA ASKI	478	2650	6	HARAP CAMİ VE TÜRBE	542,2
MOLLA ASKI	480	2658	7	MOLLA ASKI CAMİİ	368,1
MOLLA ASKI	479	2669	9	KARGIR ERMENİ KİLİSESİ VE DÖRT DÜKKAN	1642,37
MÜFTİ ALİ	456	2461	18	KARGIR CAMİ VE KARGIR İMAM MESRUTA HANESİ	540,83
SİNAN AĞA	454	2411	1	KARGIR MASLAHADDİN CAMİ	330,83
SİNAN AĞA	453	2416	1	KARGIR CAMİİ VE MEZARLIK	980,08
SİNAN AĞA	453	2421	1	KİLİSE CAMİ	1908,86
SİNAN AĞA	453	2421	3	BAHCALI KARGIR EV	213,44
SİNAN AĞA	453	2426	42	KARGIR CAMİ VE MEZARLIK	238,06
TAHTA MINARE	273	2305	29	AHSAP DÜKKAN	7
TAHTA MINARE	273	2305	30	CAMİ VE ALTINDA K. DÜKKAN	88
TAHTA MINARE	302	2332	4	KAGIR MAA MÜSTEMİLAT AYA YANI KİLİSESİ VE MANASTIRI	2617
TEVKİİCAFER	270	1910	119	KARGIR DÜKKAN DEPO VE CAMİİ	1395,6
TEVKİİCAFER	271	2286	1	KA CAMİ	1418
TEVKİİCAFER	272	2309	1	HİDİR İLYAS KİLİSESİ NAMI DİĞERİ AYA YORGI METAHI KİLİSESİ	6538
SEYH RESMİ	358	1445	22	HARAP PİRİNCCI SİNAN CAMİ	283,13
SEYH RESMİ	360	1459	22	YANGIN YERİNDİ HARAP MAHZEN	868,55
BALATKARABAŞ	517	2850	9	ÜSTÜNDE ODASI OLAN KARGIR DÜKKAN	58,04
BALATKARABAŞ	517	2850	16	AHSAP DÜKKAN	32,51
BALATKARABAŞ	517	2858	7	ÜSTÜNDE ODASI OLAN KARGIR DÜKKAN	26,19
BALATKARABAŞ	517	2858	10	KARGIR DÜKKAN	17,34
BALATKARABAŞ	517	2858	34	KARGIR DÜKKAN	11,48
BALATKARABAŞ	517	2859	17	BAHCALI KARGIR EV	114,28
BALATKARABAŞ	517	2859	20	BAHCALI ÜÇ AHSAP EV	342,17
BALATKARABAŞ	517	2859	81	KARGIR DÜKKAN	30,28
BALATKARABAŞ	517	2859	84	KARGIR DÜKKAN	19,64
BALATKARABAŞ	517	2859	99	YÜZSÜZ KALE MAHALLI	17,04
DERVİSALİ	460	2575	6	ÇEŞME	28,97
MOLLA ASKI	479	2632	42	KARGIR İKİ DÜKKAN	29,9
MOLLA ASKI	479	2632	43	KARGIR DÜKKAN	10,77
MOLLA ASKI	478	2650	10	İMAM SÜKNASINA MESRUTA	362,14
ATİK MUSTAFA PAŞA	518	2869	3	BAHÇE	839,68
ATİK MUSTAFA PAŞA	518	2870	3	KARGIR EV	83,14
ATİK MUSTAFA PAŞA	518	2870	7	İVAZ EFENDİ CAMİİ İMAMINA MEŞRUTAHANE	72,65
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2876	9	KARGIR EV	22,62
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2877	16	KARGIR EV	47,41
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2878	3	KARGIR EV	25,39
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2879	8	KARGIR EV	32,57
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2879	15	KARGIR EV	65,74
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2882	1	KARGIR EV	43,6
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2884	4	BAHCALI AHSAP EV	51,92
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2884	6	ALTINDA DÜKKANI OLAN KARGIR EV	74
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2884	18	KARGIR EV	54,1
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2884	24	BAHCALI AHSAP EV VE BARAKA	77,37
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2885	2	AHSAP EV	20,28
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2887	15	KARGIR EV	18,96
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2891	3	KARGIR EV	43,23
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2891	33	KARGIR EV	23,58
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2891	54	KARGIR EV	80,7
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2891	55	AHSAP EV	42,35
ATİK MUSTAFA PAŞA	519	2891	61	AHSAP EV	56,65
ATİK MUSTAFA PAŞA	520	2894	16	BAHCALI AHSAP EV	56
ATİK MUSTAFA PAŞA	520	2894	17	KARGIR FIRIN	61,97
ATİK MUSTAFA PAŞA	520	2895	13	AHSAP EV	50,6
ATİK MUSTAFA PAŞA	520	2895	18	BAHCALI AHSAP EV	114,16
AVCİBEY	476	2681	6	AHSAP EV	57,66
AVCİBEY	476	2682	16	BAHCALI KARGIR EV	48,38
AVCİBEY	475	2691	15	BAHCALI AHSAP EV	123,73
AVCİBEY	475	2691	16	AHSAP EV	34,13
AVCİBEY	477	2702	34	YÜZSÜZ MUAYYEN BAHÇE MAHALLI	134,1
AVCİBEY	477	2703	27	BAHCALI AHSAP EV	262,28
AVCİBEY	477	2703	31	BAHCALI AHSAP EV	80,71
BALATKARABAŞ	515	2821	29	İMAM MESRUTASI BAHCELİ AHSAP EV	343,78
BEYCEĞİZ	348	1348	44	AHSAP EV	304
BEYCEĞİZ	347	1349	73	BAHÇE	56
BEYCEĞİZ	349	1357	5	BAHCALI AHSAP EV	91,5

BEYCEĞİZ	348	2138	21	AHŞAP EV	72,5
DERVİŞALİ	458	2535	5	AHŞAP EV	42,73
DERVİŞALİ	458	2544	3	BAHÇELİ AHŞAP MÜEZZİN MESRUTASI EV	166,14
DERVİŞALİ	458	2544	8	İMAM MESRUTASI BAHÇELİ AHŞAP EV	165,45

DERVİŞALİ	458	2545	14	ÇESME	23,41
DERVİŞALİ	459	2559	3	BAHÇELİ KARGİR İKİ EV	127,01
DERVİŞALİ	458	2562	24	BAHÇELİ AHŞAP EV	56,4
DERVİŞALİ	459	2564	7	KAGİR EV	37,66
DERVİŞALİ	459	2570	4	KARGİR EV	64,72
HAMAMİ MUHİTTİN	281	1841	9	AHŞAP İKİ EV	86
HAMAMİ MUHİTTİN	281	1866	6	BİR EV	30
HAMAMİ MUHİTTİN	281	1873	7	KARGİR EV	28
HAMAMİ MUHİTTİN	282	1886	1	BAHÇELİ AHŞAP EV MESRUTAHANE	421
HAMAMİ MUHİTTİN	282	1888	5	BAHÇELİ AHŞAP EV	260
HARACÇI KARAMEHMET	239	1021	27	ÜSKÜPLÜ CAMİ HELA MAHALİ	22
HARACÇI KARAMEHMET	237	1043	11	AHŞAP EV	28
HARACÇI KARAMEHMET	239	2199	29	AHŞAP ODA	35
HATİP MUSLUHİTTİN	269	1913	4	KARGİR BİR EV	275,8
HATİP MUSLUHİTTİN	268	2283	48	KARGİR APARTMAN	263,15
HAYDAR	253	1007	9	ODALI DÜKKAN	30
HAYDAR	252	2181	11	AH EV	149
HAYDAR	252	2181	12	AHŞAP EV	136,4
HAYDAR	252	2181	29	ALTI DÜKKANI OLAN KAGİR APARTMAN	511
HAYDAR	251	2196	15	KARGİR EV	61,64
HIZIRCAVUŞ	275	2329	2	KAGİR EV	88
HIZIRCAVUŞ	275	2337	4	KARGİR ÜÇ DÜKKAN	138
HIZIRCAVUŞ	275	2337	5	ÇANA SINAGONU	124,97
HIZIRCAVUŞ	275	2337	6	BES DÜKKAN	388
HIZIRCAVUŞ	275	2337	19	ZEMİN 3 NORMAL KAT 3 DÜKKAN, 9 BÜROLU KAGİR İSHANI	64,2
HIZIRCAVUŞ	275	2344	2	KARGİR DÜKKAN	25,8
HIZIRCAVUŞ	275	2344	13	KAGİR DÜKKAN	14
HIZIRCAVUŞ	275	2344	23	KAGİR DÜKKANLI EV	104
HIZIRCAVUŞ	275	2345	14	AHŞAP KULUBE	19
HIZIRCAVUŞ	275	2346	13	KARGİR EV	35,95
KARIYE-İ ATIK	472	2602	7	BAHÇELİ KARGİR EV	52,18
KARIYE-İ ATIK	473	2612	10	AHŞAP EV	39,35
KARIYE-İ ATIK	472	2615	10	AHŞAP EV	69,68
KARIYE-İ ATIK	471	2620	10	AHŞAP EV	456,33
KARIYE-İ ATIK	471	2620	24	AHŞAP EV	27,5
KARIYE-İ ATIK	471	2625	18	AHŞAP EV	82,48
KASIM GÖNANİ	296	1828	33	AHŞAP BİR EV	162
KASIM GÖNANİ	297	1830	16	BODRUM ZEMİN VE 2 NORMAL KATLI KARGİR ..	279,02
KASIM GÖNANİ	298	1831	30	AHŞAP ODA VE DÜKKAN	76
KASIM GÖNANİ	298	1836	4	3 KAGİR KULUBE	201
KASIM GÖNANİ	298	1837	20	BAHÇELİ AHŞAP BİR EV	40
KASIM GÖNANİ	297	1842	28	KARGİR İMAM EVİ	94
KASIM GÖNANİ	296	2348	11	KARGİR DÜKKANI OLAN BİR EV	24
KASIM GÖNANİ	296	2355	22	KAGİR BİR EV	88
KASIM GÖNANİ	296	2355	33	KAGİR BİR EV	74
KASIM GÖNANİ	296	2356	3	KARGİR EV	143
KOCADEDE	351	1387	43	BAKKALZADE CAMİİ MÜEZZİN MESRUTA HANESİ	65,5
MOLLA ASKI	479	2633	12	BAHÇELİ KARGİR MEKTEP VE ÇOCUK YUVASI	617,85
MOLLA ASKI	478	2640	11	KARGİR APARTMAN	64,66
MOLLA ASKI	478	2648	10	KARGİR EV	30,06
MOLLA ASKI	478	2648	36	BAHÇELİ AHŞAP EV	49,5
MOLLA ASKI	478	2649	15	AHŞAP EV	63,53
MOLLA ASKI	481	2651	5	İKİ KARGİR EV	63,09
MOLLA ASKI	481	2651	22	CAMİ AVLUSU VE ŞADIRVAN MAHALİ	80,57
MOLLA ASKI	481	2666	3	BAHÇELİ AHŞAP EV	318,92
MÜFTİ ALİ	457	2471	29	BİRİ KARGİR DİĞERİ İKİ EV	114,27
SİNAN AĞA	453	2429	16	KARGİR EV	125,19
TAHTA MİNARE	273	2305	3	KARGİR DÜKKAN	32
TAHTA MİNARE	273	2307	13	AHŞAP BİR EV	60
TEVKİLİCAFER	270	1908	13	KA. EV	68
TEVKİLİCAFER	271	2297	4	AYAZMA YERİ	34
ABDİ SUBAŞI	264	2236	5	KA. DÜKKAN	9,5
ATIK MUSTAFA PAŞA	519	2876	10	KARGİR EV	38,84
ATIK MUSTAFA PAŞA	519	2891	4	BAHÇELİ AHŞAP EV	210,19
ATIK MUSTAFA PAŞA	520	2895	1	AHŞAP EV	62,49
AVCİBEY	476	2696	3	KARGİR EV	96,18
AVCİBEY	476	2696	4	KARGİR EV	86,78
BEYCEĞİZ	348	1348	31	BAHÇELİ EV	274
BEYCEĞİZ	349	1364	2	BAHÇELİ AHŞAP EV	235
BEYCEĞİZ	347	1369	7	AHŞAP EV	109
HAMAMİ MUHİTTİN	281	1872	16	KARGİR EV	42,5
HAYDAR	253	2177	24	AHŞAP EV	72
HAYDAR	-	2179	11	KAGİR APARTMAN	152,5
HAYDAR	-	2179	11	KARGİR APARTMAN	152,53
HIZIRCAVUŞ	274	2326	8	KARGİR EV	69,7
HIZIRCAVUŞ	275	2343	5	ÜSTÜNDE ODASI OLAN KARGİR GAZİNO	126,54
HIZIRCAVUŞ	275	2343	6	İKİ BAB KARGİR EV	51,8
HIZIRCAVUŞ	275	2343	11	İKİ BAB KARGİR DÜKKAN	43,9

HIZIRCAVUS	275	2347	7	KARGIR EV	36
HIZIRCAVUS	275	2528	24	KARGIR HANE	42
KARIYE-I ATIK	472	2602	8	KARGIR EV	44,78
KARIYE-I ATIK	473	2607	19	AHSAP EV	326,15

KARIYE-I ATIK	472	2615	8	KARGIR EV	44,65
KASIM GÖNANI	298	1837	32	AHSAP BİR EV	102
KATİP MUSLUHİTTİN	278	1890	71	AHSAP EV	211,5
KATİP MUSLUHİTTİN	278	1890	97	KARGIR EV	39
KATİP MUSLUHİTTİN	278	1890	99	KARGIR HANE	60,94
KATİP MUSLUHİTTİN	278	1890	102	KAGIR EV	124
KATİP MUSLUHİTTİN	277	1907	19	KARGIR EV	64
KÜÇÜK MUSTAFA PAŞA	256	1967	25	DÜKKAN	14
KÜÇÜK MUSTAFA PAŞA	258	2208	42	KAGIR EV	48
KÜÇÜK MUSTAFA PAŞA	258	2208	43	KAGIR EV	45
MOLLA ASKI	479	2632	17	İKİ MAĞZA VE BAĞÇEYİ HAVİ ... NAVİHANE	691,55
MOLLA ASKI	478	2643	8	BAĞÇELİ KARGIR EV	72,68
MOLLA ASKI	479	2669	8	ÜSTÜNDE ODASI OLAN KARGIR DÜKKAN	48,21
SİNAN AĞA	453	2418	27	AHSAP EV	116,28
SİNAN AĞA	453	2419	51	MESRUTA AHSAP EV	99,28
TAHTA MİNARE	302	2332	46	MAA ODA İKİ BAP KAGIR DÜKKAN	132
TEVKİİCAFER	270	1906	10	KAGIR İKİ EV	174
TEVKİİCAFER	270	1906	16	KAGIR EV	35
TEVKİİCAFER	270	1908	2	KARGIR EV	55
TEVKİİCAFER	271	2291	11	KA EV	43
TEVKİİCAFER	271	2292	8	KA EV	67
TEVKİİCAFER	271	2293	18	KA EV	91
TEVKİİCAFER	272	2309	16	İKİ DÜKKANI OLAN KARGIR EV	152
TEVKİİCAFER	271	2312	8	KARGIR EV	80
TEVKİİCAFER	271	2312	13	KA EV	51
ATIK MUSTAFA PAŞA	518-520	2867	80	KARGIR İKİ DÜKKAN	35,15
ATIK MUSTAFA PAŞA	518-520	2867	83	ESHAPTAN HALİT BİNİ ZEYİT TÜRBE	100,52
BALATKARABAŞ	515-516	2830	24	KALE DUVARI	291,14
BEYCEĞİZ	348	1348	12	ÇEŞME	17
DERVİŞALİ	460	2572	3	KARGIR MEDRESE	1331,92
HAYDAR	251	2196	4	TÜRBE VE HACİMİNDEKİ KABRİSTAN	343,75
HIZIRCAVUS	275	2337	33	ÜSTÜNDE ODALARI VE ARKASINDA MAHZENİ OLAN BAĞÇELİ ÜÇ DÜKKAN	253,63
KIRKÇEŞME	452	2962	25	ÜSTÜNDE ODASI OLAN KARGIR DÜKKAN	8,9
KIRMASTI	250	1920	2	İKİ DÜKKANI OLAN KA EV	50
KIRMASTI	248	2126	13	KA DÜKKAN	72,5
KIRMASTI	248	2126	27	ÇEŞME	8,5
KIRMASTI	248	2126	47	KA DÜKKAN	13
MOLLA ASKI	479	2632	17	İKİ MAĞZA VE BAĞÇEYİ HAVİ ... NAVİHANE	691,55
SİNAN AĞA	453	2420	5	KARGIR ZENBİLLİ ALİ EFENDİ MEKTEP VE TÜRBE	169,7
TAHTA MİNARE	273	2305	19	DÜKKANI OLAN KARGIR EV	22
ŞEYH RESMİ	358	1444	3	KARGIR ÇEŞME	44
ATIK MUSTAFA PAŞA	518-520	2867	77	HARAP MEKTEP	98,43
ATIK MUSTAFA PAŞA	518-520	2867	111	HARAP KARGIR İKİ DÜKKAN	31,19
ATIK MUSTAFA PAŞA	518	2871	1	BAĞÇELİHARAP TEKKE	2964,35
AVCİBEY	476	2680	2	SİNAGON	1109
BALATKARABAŞ	517	2859	4	KARGIR DÜKKAN	5,01
BALATKARABAŞ	517	2859	5	KARGIR DÜKKAN	7,41
BALATKARABAŞ	517	2859	6	KARGIR DÜKKAN	4,41
BALATKARABAŞ	517	2859	7	AHSAP SİNAGON	266,65
BALATKARABAŞ	517	2859	8	KARGIR DÜKKAN	6,01
BALATKARABAŞ	517	2859	9	KARGIR DÜKKAN	4,41
BALATKARABAŞ	517	2859	10	KARGIR DÜKKAN	5,81
BALATKARABAŞ	517	2859	11	KARGIR DÜKKAN	5,41
BALATKARABAŞ	517	2859	12	KARGIR EV	57,34
BEYCEĞİZ	349	1362	6	KARGIR BAĞÇELİ HATTAT RAKİM VE TÜRBE	486,5
BEYCEĞİZ	349	1364	35	KABA HALİL HARAP MEDRESE	415,5
DERVİŞALİ	460	2552	34	TEKKE VE MÜŞTEMLATİ	1983,67
HARAÇÇI KARAMEHMET	238	1020	1	AHMET BUHARİ TEKKESİ VE MÜŞTEMLATİ İLE TÜRBE	1176
HATİP MUSLUHİTTİN	269	1913	8	MAHMUT EF. MESCİDİ ZAVİYESİ	525,6
HAYDAR	253	1007	68	TEKKE	416,25
HAYDAR	252	2180	13	AH SİNAN AĞA MEDRESE	356
HAYDAR	253	2183	17	HAYDAR MEDRESE	772
HAYDAR	254	2188	28	KARGIR İKİ DÜKKAN	1141
HAYDAR	254	2188	28	KAGIR İKİ DÜKKAN	1141
HAYDAR	252	2191	9	KAGIR HANE	96
HÜSAMBEY	-	1944	3	MEDRESE	133
KARIYE-I ATIK	473	2607	1	KARIYE CAMİİ ŞERİFİ VE BAĞÇESİ	2743,75
KASIM GÖNANI	296	1828	32	AHSAP BİR EV	175
KIRKÇEŞME	451	2405	12	GAZANFFER AĞA MEDRESE	1243,3
KIRMASTI	248	2125	2	TALHANE MEDRESE	4120
KIRMASTI	248	2125	7	KARGIR OKUL	5402
KIRMASTI	248	2126	1	FATİH BAHRİ SEFİT KURŞUNLU MEDRESE	7738
KIRMASTI	248	2126	24	FATİH CAMİ, TÜRBE SEBİLHANE K.	47352
KIRMASTI	248	2126	44	FATİHİ BAHRİ SİYAH KURŞUNLU ...	7724
KIRMASTI	258	2249	5	KA MEKTEP	153
KIRMASTI	258	2249	8	CAMİ HELA MAHALLİ	41
KIRMASTI	258	2249	9	KA ÇEŞME	18,5
MOLLA ASKI	479	2636	4	KARGIR...	620,45

MOLLA ASKI	481	2662	1	NAKİBENDİ DERGAH OLAN BAHÇELİ AHSAP EV	626,06
MOLLA ASKI	481	2662	11	AHSAP EV VE MEKTEP	880,88
MÜFTİ ALİ	457	2479	12	BAHÇELİ KARGİR KÜTÜPHANE	271,93
SİNAN AĞA	453	2423	1	AHSAP OKUL	96,82
TEVKİİCAFER	270	1910	54	KARGİR KÜTÜPHANE VE AHSAP EV	2752
TEVKİİCAFER	270	1910	119	KARGİR DÜKKAN DEPO VE CAMİİ	1395,6
TEVKİİCAFER	271	2286	2	EVİ MÜSTEMİL KARGİR MEKTEP	3020
TEVKİİCAFER	271	2286	8	9 PARSEL NOLU MEKEBİN ...	609
TEVKİİCAFER	271	2286	9	KARGİR MEKTEP	987
ABDİ SUBAŞI	264	2262	9	AHSAP EV	46
ABDİ SUBAŞI	264	2262	19	AH.EV	42
ATIK MUSTAFA PAŞA	518	2672	5	KALE MAHALLI	25,07
ATIK MUSTAFA PAŞA	518-520	2867	49	KARGİR İKİ EV	265,75
ATIK MUSTAFA PAŞA	518-520	2867	75	HARAP ÇEŞME VE SEBİLİ	37,97
ATIK MUSTAFA PAŞA	518	2869	3	BAHÇE	839,68
AVCİBEY	474	2686	14	BAHÇELİ AHSAP EV	397,94
AVCİBEY	477	2701	31	KARGİR ARDIYE VE DEPO	431
BALATKARABAŞ	515	2821	3	AHSAP ...	13,61
BALATKARABAŞ	515	2821	12	KAGİR EV	34,06
BALATKARABAŞ	515-516	2830	7	ALTINDA İKİ DÜKKANI OLAN KARGİR APARTMAN VE KARGİR EVİ	105,79
BALATKARABAŞ	517	2839	16	KARGİR EV	76
BALATKARABAŞ	517	2856	11	KARGİR İKİ EV	88,99
BALATKARABAŞ	517	2856	13	KARGİR İMALATHANE	217,96
BALATKARABAŞ	517	2857	8	ALTINDA FIRINI OLAN KARGİR EV	56,51
BALATKARABAŞ	517	2861	12	METRUKEN	65,94
HAMAMİ MUHİTTİN	280	1839	83	MAA BAHÇE ODA (MEŞRUTA)	1247
HARAÇÇI KARAMEHMET	236	1030	9	MUSEVİ SINAGONU	228
KARIYE-İ ATIK	472	2604	11	AHSAP EV	54,44
KARIYE-İ ATIK	471	2620	10	AHSAP EV	456,33
KIRMASTI	246	2150	5	KA DÜKKAN	8
KOCADEDE	351	1387	4	TEKKE	1629
KÜÇÜK MUSTAFA PAŞA	258	2208	71	CİBALI BABA TÜRBESİ	3,5
MOLLA ASKI	478	2650	12	BAHÇELİ KARGİR EV	4503,9
MOLLA ASKI	479	2670	4	ÜSTÜNDE ODASI OLAN KARGİR DÜKKAN	17,53
TAHTA MİNARE	273	2304	47	DÜKKAN	130
TAHTA MİNARE	302	2332	5	DEĞİRMEN	544,5
TAHTA MİNARE	302	2332	15	KARGİR EV	109
TAHTA MİNARE	302	2332	43	BAHÇELİ KAGİR SAHİL HANE	1942
TAHTA MİNARE	302	2332	45	KAGİR İMALATHANE	473
BALATKARABAŞ	515	2106	10	KAGİR HASTAHANE BİNASI VE MÜSTEMİLATI	5046,58
BEYCEĞİZ	347	1351	3	AHSAP EV	301
MOLLA ASKI	478	2650	12	BAHÇELİ KARGİR EV	4503,9
KATİP MUSLUHİTTİN	279	1896	5	İÇİNDE BİR AHSAP EV VE BİR KULUBESİ OLAN BAHÇE	1484,71
ATIK MUSTAFA PAŞA	518	2871	1	BAHÇELİ HARAP TEKKE	2964,35
AVCİBEY	476	2697	6	BAHÇELİ KARGİR ÜÇ EV VE İŞYERİ	218,7
HAMAMİ MUHİTTİN	282	1885	1	KARGİR İKİ EV	87
KASIM GÖNANİ	296	1880	14	KAGİR DÜKKANI OLAN BİR EV	65
KASIM GÖNANİ	296	1880	15	DÜKKANI OLAN KAGİR EV	96
KASIM GÖNANİ	296	1880	16	KAGİR FURUN	81
KASIM GÖNANİ	296	1880	17	KAGİR EV	66
KASIM GÖNANİ	296	2356	20	ODALI KAGİR DÜKKAN	15
KATİP MUSLUHİTTİN	278	1890	96	KARGİR KİLİSE	1497
KIRMASTI	258	2253	3	KARGİR EV	226
MOLLA ASKI	480	2581	26	GÜŞENİ TEKKESİ NAMİLE MARUF BAHÇELİ AHSAP İKİ EV	636,41
TEVKİİCAFER	270	1908	21	KARGİR EV	38,5
TEVKİİCAFER	271	2286	4	KARGİR BİR EV	114
TEVKİİCAFER	271	2286	5	KARGİR BİR EV	129
TEVKİİCAFER	271	2286	6	KARGİR BİR EV	165
TEVKİİCAFER	271	2286	7	BİR EV	133
DERVİŞALİ	458	2546	15	KARGİR MEDRESESİ	862,1
DERVİŞALİ	459	2571	11	HARAP CAMİ	389,15
KIRMASTI	248	2126	46	DÜKKANLI KARGİR EV	140
AVCİBEY	477	2703	11	TÜRBE (AVCI MEHMET TÜRBESİ)	11,22
KIRMASTI	249	1923	35	KA DÜKKAN	24
KIRMASTI	248	2126	20	KA DÜKKAN	41
TAHTA MİNARE	273	2306	48	KAGİR BİR EV	43
TAHTA MİNARE	273	2306	68	DÜKKANI OLAN KARGİR EV	38
HAMAMİ MUHİTTİN	280	1839	20	AHSAP HANE	218
KATİP MUSLUHİTTİN	279	1896	5	İÇİNDE BİR AHSAP EV VE BİR KULUBESİ OLAN BAHÇE	1484,71
KIRMASTI	248	2125	7	KARGİR OKUL	5402
ATIK MUSTAFA PAŞA	518	2871	3	AHSAP EV	-
AVCİBEY	474	2688	26	ÇEŞME	87,2
BALATKARABAŞ	517	2853	1	ÜSTÜNDE ODASI OLAN KARGİR DÜKKAN	11,4
BALATKARABAŞ	517	2855	3	KARGİR DÜKKAN	34,23
HARAÇÇI KARAMEHMET	238	1019	18	İBNİ MEDDES CAMİ HELA MAHALLI	20
HARAÇÇI KARAMEHMET	235	1027	19	HARAP BOŞNAKZADE CAMİNİN K. VE MERDİVEN MAHALLI	6
HAYDAR	252	2181	31	AH EV	76
HAYDAR	252	2181	33	TÜRBE	4
KARIYE-İ ATIK	471	2620	2	KARGİR EV	42,65
KARIYE-İ ATIK	471	2626	7	BAHÇELİ KARGİR EV	41
KIRMASTI	249	1925	23	KARGİR DÜKKAN	62
KOCADEDE	350	1370	21	AHSAP DÜKKAN	10
MOLLA ASKI	479	2635	5	KARGİR EV	85,4

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 28.02.1983

Doğum yeri İstanbul

Lise 1997-2001

Lisans 2001-2005

Yüksek Lisans 2005-

Arnavutköy Korkmaz Yiğit Lisesi

Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fak.

Mimarlık Bölümü

Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Mimarlık Anabilim Dalı,

Bina Araştırma ve Planlama Programı

Çalıştığı kurumlar

2005-2006

2006-2007

2007-2008

D.İ.M. Mimarlık

Ütopya Mimarlık

3E Mimarlık